

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**AVRUPA BİRLİĞİ İLE İMZALANAN GÜMRÜK BİRLİĞİ ANLAŞMASININ  
TÜRKİYE EKONOMİSİ VE AVRUPA BİRLİĞİ'NE YAPILAN DIŞ  
TİCARETE ETKİLERİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Yakup Halit BULUT**

**1303817126**

**İşletme Anabilim Dalı**

**İşletme Programı**

**Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Adnan GÜZEL**

**Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün 1303817126 numaralı İşletme (Türkçe) Tezli Yüksek Lisans öğrencisi Yakup Halit BULUT,** ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı **“Avrupa Birliği İle İmzalanan Gümrük Birliği Anlaşmasının Türkiye Ekonomisi ve Avrupa Birliği’ne Yapılan Dış Ticarete Etkileri”** başlıklı tezini, aşağıda imzaları olan jüri önünde savunmuş ve **Oybirliği/Oyçokluğu** ile **“Başarılı”** olarak kabul edilmiştir.

**Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Adnan GÜZEL**  
**Türk Hava Kurumu Üniversitesi**

Kabul/Red



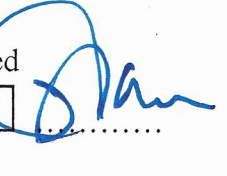
**Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Nurettin PARILTI**  
**Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi**

Kabul/Red



**: Doç. Dr. Sertif DEMİR**  
**Türk Hava Kurumu Üniversitesi**

Kabul/Red



**: Dr. Öğr. Üyesi Adnan GÜZEL**  
**Türk Hava Kurumu Üniversitesi**

Kabul/Red



**Tez Savunma Tarihi: 26 Ağustos 2019**

**ONAY**

**Dr. Öğr. Üyesi Adnan GÜZEL**  
**Enstitü Müdürü**



**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE**

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum, “Avrupa Birliği İle İmzalanan Gümrük Birliği Anlaşmasının Türkiye Ekonomisi ve Avrupa Birliği'ne Yapılan Dış Ticarete Etkileri” adlı çalışmamın, tarafımdan akademik etik ve kurallara aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım kaynakların kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

26/08/2019

Yakup Halit BULUT

## ÖNSÖZ

Günümüzde her alanda yeni zorunluluklar doğuran küreselleşmenin ekonomik anlamdaki neticesi olarak ülkeler yaygın bir şekilde ekonomik entegrasyon uygulaması olan gümrük birliklerine yönelmektedir. Gümrük birliğine dahil olan ülkeler sadece gümrük vergilerini sıfırlamakla kalmaz, üçüncü ülkelere karşı da ayrıca ortak tarifeye geçer. Türkiye de bu anlamda 1950’li yıllardan itibaren gelişen entegrasyon sürecinde etkin rol almış ve AB ile 1996 yılında gümrük birliği uygulamasına geçmiştir. Bu çalışma ile AB ile uygulanan gümrük birliğinin Türkiye ekonomisine etkileri sektörel analizlerle birlikte incelenmiştir.

Bu araştırma esnasında sabırla bana ışık tutan, Tez Danışmanı saygıdeğer hocam Dr. Öğr. Üyesi Adnan GÜZEL’e teşekkürü bir borç bilir, saygılarımı sunarım. Bu süreçte çalışmalarımı büyük bir özveriyle destekleyen sevgili eşime ve oğullarıma sonsuz teşekkürler. Beni hiç yalnız bırakmayan sevgili annem, babam ve kardeşime; ilkokuldan bugüne üzerimde emeği olan tüm hocalarıma saygılarımla çok teşekkür ederim.

Ağustos 2019

Yakup Halit BULUT

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iv
İÇİNDEKİLER .....	v
TABLOLAR LİSTESİ.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	viii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	ix
ÖZET.....	xii
ABSTRACT.....	xiv
GİRİŞ .....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	4
<b>1. EKONOMİK BİRLEŞME TÜRLERİ VE GÜMRÜK BİRLİĞİ</b>	
<b>KAVRAMI.....</b>	<b>4</b>
1.1 Ekonomik Birleşmeler .....	4
1.1.1 Tercihli Ticaret Anlaşması .....	5
1.1.2 Serbest Ticaret Bölgesi .....	6
1.1.3 Gümrük Birlikleri .....	6
1.1.4 Ortak Pazar .....	7
1.1.5 Parasal Birlik ve Ekonomik Birlik.....	7
1.2 Gümrük Birliklerinin Statik Etkileri.....	10
1.2.1 Ticaret Etkisi.....	11
1.2.2 Üretim Etkisi.....	11
1.2.3 Tüketim Etkisi .....	12
1.2.4 Gümrük Birliklerinin Dış Ticaret Hadlerine Etkisi .....	12
1.3 Gümrük Birliklerinin Dinamik Etkileri .....	13
1.3.1 Büyük Ölçekli Üretim Ekonomilerinin Etkileri .....	13
1.3.2 Teknolojik İlerlemenin Yarattığı Etkiler .....	14
1.3.3 Artan Dış Rekabetin Piyasa Yapısında Yarattığı Etkiler.....	14
1.3.4 Dışsal Ekonomiler Etkisi .....	15
1.3.5 Yatırımları Özendirme ve Sermaye Etkisi.....	15
1.4 Avrupa Gümrük Birliği'nin Kapsamı, Tanımı ve Tarihi.....	15
1.5 Avrupa Gümrük Birliği Ve Türkiye'nin Ortaklık Organları .....	18
1.5.1 Ortaklık Konseyi.....	18
1.5.2 Ortaklık Komitesi .....	19
1.5.3 Karma Parlamento Komisyonu (KPK).....	21
1.5.4 Türkiye-AB Karma İstişare Komitesi.....	22
1.5.5 Gümrük İşbirliği Komitesi.....	22
1.5.6 GBOK- Gümrük Birliği Ortak Komitesi .....	22
<b>İKİNCİ BÖLÜM .....</b>	<b>24</b>
<b>2. TÜRKİYE'NİN GÜMRÜK BİRLİĞİNE TAM ÜYELİK SÜRECİ.....</b>	<b>24</b>
2.1 Ankara Antlaşması .....	24
2.2 Hazırlık Dönemi .....	25
2.2.1 İthalat kontenjanları .....	26
2.2.2 Alınan Mali Yardımlar .....	26
2.3 Geçiş Dönemi .....	27

2.3.1	Katma Protokol.....	28
2.3.1.1	Malların serbest dolaşımı.....	29
2.3.1.2	Kişilerin ve hizmetlerin serbest dolaşımı .....	29
2.3.1.3	Ekonomik politikaların yaklaştırılması .....	30
2.3.2	Mali Protokoller ve Türkiye'ye Sağlanan Mali Yardımlar.....	30
2.3.2.1	Birinci mali protokol .....	31
2.3.2.2	İkinci mali protokol .....	31
2.3.2.3	Üçüncü mali protokol .....	32
2.3.2.4	Dördüncü mali protokol.....	32
2.3.2.5	Özel işbirliği fonu.....	33
2.3.2.6	1996-1999 döneminde sağlanan mali yardımlar .....	33
2.3.2.7	2000-2006 döneminde sağlanan mali yardımlar .....	34
2.3.2.8	2007-2013 döneminde sağlanan mali yardımlar .....	35
2.3.2.8.1	Katılım öncesi mali yardım aracı'nın IPA uygulanma şekli.....	35
2.3.2.9	2014-2020 döneminde sağlanacak mali yardımlar.....	36
2.3.2.9.1	IPA II dönemi.....	36
2.4	Son Dönem .....	38
2.4.1	Gümrük Birliği Antlaşmasının Öngördüğü Koşullar .....	40
2.4.2	Ticaret Politikası - Malların Serbest Dolaşımı .....	42
2.4.3	Tarım Ürünleri .....	43
2.4.4	Gümrüklere İlişkin Hükümler ve AB Gümrük Mevzuatı.....	44
2.4.5	Kamu Alımları .....	45
2.4.6	Vergilendirme .....	45
2.4.7	Kurumsal Hükümler .....	45
2.4.8	İhtilafların Çözümleri ve Son Düzenlemeler .....	46
<b>BÖLÜM III.....</b>		<b>47</b>
<b>3. AVRUPA GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE</b>		
<b>ETKİLERİ.....</b>		<b>47</b>
3.1	Araştırma Yöntemi.....	48
3.2	Gümrük Birliği'nin Türkiye ekonomisi üzerindeki olumsuz etkileri .....	48
3.2	Gümrük Birliği'nin Türkiye ekonomisine olumlu etkileri .....	50
3.3	Türkiye Ekonomisine Gümrük Birliği'nin Sektörel Bazda Etkileri.....	52
3.3.1	Sanayi Sektörüne Etkileri .....	55
3.3.2	Hizmet Sektörüne Etkileri .....	59
3.4	Lojistiğin Gümrük Birliği Sürecindeki Etkileri.....	75
3.4.1	Avrupa Birliği ve Türkiye Ekonomisinde Lojistiğin Yeri.....	78
3.4.1.1	Karayolu taşımacılığı.....	85
3.4.1.2	Demiryolu taşımacılığı .....	88
3.4.1.3	Denizyolu taşımacılığı.....	91
3.4.1.4	Havayolu taşımacılığı .....	93
3.4.1.5	Karma taşımacılık.....	96
3.4.1.6	Boru hattı taşımacılığı .....	96
3.4.1.7	Antre depo taşımacılığı.....	98
3.4.2	Türkiye'nin 2023 Hedefleri Doğrultusunda Lojistiğin Önemi .....	101
3.5	Gümrük Birliği Ve Türkiye'nin Geleceği İle İlgili Öngörüler .....	102
<b>SONUÇ, GENEL DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER .....</b>		<b>109</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>		<b>115</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>		<b>126</b>

## TABLolar LİSTESİ

<b>Tablo 2.1</b>	: 2014 – 2020 Politika Alanları ve Sektörlere Göre Endikatif Tahsisat Tablosu (Milyon Avro) .....	37
<b>Tablo 2.2</b>	: Ortaklık İlişkisinin Dönemleri .....	40
<b>Tablo 2.3</b>	: İhracat ve İthalatın Sektörel Dağılımı (Milyon \$).....	44
<b>Tablo 3.1</b>	: GB ve Ortaklık Sürecinde, AB'den Türkiye'ye Sağlanan Mali Destek. ....	51
<b>Tablo 3.2</b>	: Yıllara Göre Dış Ticaret. ....	55
<b>Tablo 3.3</b>	: Tarım ve Hizmetler Ticareti Simülasyon Sonuçları: Türkiye'nin Ekonomik Refahı ve GSYH'sı Üzerindeki Etkileri. ....	62
<b>Tablo 3.4</b>	: Cari Fiyatlarla Tarımsal GSYH ve Tarımın Payı .....	67
<b>Tablo 3.5</b>	: Tarımsal İhracatta ve İthalatta İlk On Ülke (Milyon Dolar) (Kaynak: T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı.....	68
<b>Tablo 3.6</b>	: 2014 Yılı İlerleme Raporu Türkiye Tarım Sektörü Analizi (Kaynak: T.C Avrupa Birliği Bakanlığı .....	70
<b>Tablo 3.7</b>	: AB'nin Türkiye'nin Toplam Dış Ticaretindeki Payı.....	73
<b>Tablo 3.8</b>	: Türkiye'de İhracat ve İthalatın Sektörel Dağılımı. ....	74
<b>Tablo 3.9</b>	: TÜİK Kaynaklı Ülke Gruplarına Göre İhracat Verilerinde 2018 Yılında AB Ülkeleri Başta Gelmektedir.....	77
<b>Tablo 3.10</b>	: Lojistik Faaliyetleri .....	77
<b>Tablo 3.11</b>	: Modlara Göre İhracat Değerleri .....	83
<b>Tablo 3.12</b>	: Türkiye Kara Yolu Uzunlukları (km) .....	86
<b>Tablo 3.13</b>	: Türkiye Demir Yolu Uzunluğu Tren, Yük ve Yolcu Verileri .....	89
<b>Tablo 3.14</b>	: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet ve DWT Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri Gemiler) .....	92
<b>Tablo 3.15</b>	: Türkiye'de Havaalanları Toplam Yolcu ve Yük Trafığı Verileri.....	94
<b>Tablo 3.16</b>	: Taşımacılık Türlerinin Karşılaştırmaları. ....	97
<b>Tablo 3.17</b>	: Türkiye'deki Antrepo Sayılar .....	98
<b>Tablo 3.18</b>	: Eşya Türüne Göre Antrepo Sayısı .....	98
<b>Tablo 3.19</b>	: Türkiye Ekonomisinde Lojistik Sektörü İçin SWOT Analizi .....	100
<b>Tablo 3.20</b>	: AB Tarafından Gündeme Getirilen Sorunlar .....	104

## ŞEKİLLER LİSTESİ

<b>Şekil 3.1</b>	: Avrupa'nın Demiryolları Haritası.....	79
<b>Şekil 3.2</b>	: Avrupa Lojistik Bölge ve Kümeleri.....	80
<b>Şekil 3.3</b>	: Başlıca Limanlar.....	93
<b>Şekil 3.4</b>	: Başlıca Hava Alanları .....	94
<b>Şekil 3.5</b>	: Başlıca Ro-Ro Hatları.....	96



## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>A.G.M</b>	: Adı Geçen Makale
<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>ABAD</b>	: Avrupa Birliği Adalet Divanı
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devleti
<b>AEA</b>	: Avrupa Ekonomik Alanı
<b>AEC</b>	: African Economic Community
<b>AET</b>	: Avrupa Enerji Topluluğu
<b>AKÇT</b>	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu Antlaşması
<b>APS</b>	: Avrupa Para Sistemi
<b>AR-GE</b>	: Araştırma ve Geliştirme
<b>ASEAN</b>	: Association of Southeast Asian Nations
<b>AT</b>	: Avrupa Topluluğu
<b>ATAD</b>	: Avrupa Toplulukları Adalet Divanı
<b>AYB</b>	: Avrupa Yatırım Bankası
<b>BKZ</b>	: Bakınız
<b>BRIC</b>	: Brasil, Russia, Indiana, China -Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin
<b>C</b>	: Cilt
<b>CARICOM</b>	: Karayipler Topluluğu Tek Pazarı
<b>CE</b>	: Conformité Européen - Avrupa Uygunluğu
<b>CEN</b>	: Comite Europeen de Normalisation - Avrupa Standartlaştırma Komitesi
<b>CENELEC</b>	: Comite Europeen de Normalisation Electrotechnique - Avrupa Elektroteknik Standartlaştırma Komitesi
<b>DPT</b>	: Devlet Planlama Teşkilatı
<b>DTÖ</b>	: Dünya Ticaret Örgütü
<b>DWT</b>	: Uluslararası Deniz ticaretinde Ölçü Birimi
<b>EA</b>	: European Accreditation - Avrupa Akreditasyon Birliği
<b>ECCAS</b>	: Economic Community of Central African States
<b>ECOWAS</b>	: Economic Community of West African States
<b>EEA</b>	: Avrupa Ekonomik Alanı
<b>EEC</b>	: European Economic Community
<b>EFTA</b>	: Europa Free Trade Agreements - Avrupa Serbest Ticaret Anlaşması
<b>EURATOM</b>	: The European Atomic Energy Community - Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu
<b>EUROMED</b>	: Euro-Mediterranean Partnership - Avrupa Akdeniz Ortaklığı
<b>FIATA</b>	: Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu
<b>GATS</b>	: Hizmet Ticareti Genel Anlaşması
<b>GATT</b>	: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
<b>GB</b>	: Gümrük Birliği
<b>GBOK</b>	: Gümrük Birliği Ortak Komitesi
<b>GSYH</b>	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

<b>GTAP</b>	: Global Trade Analysis Project - Küresel Ticaret Analizi Projesi
<b>IAF</b>	: Uluslararası Akreditasyon Forumu
<b>ILAC</b>	: Uluslararası Laboratuvar Akreditasyonu Birliği
<b>IMF</b>	: International Monetary Fund - Uluslararası Para Fonu
<b>IPA</b>	: Instrument for Pre-Accession Assistance - Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı
<b>IRU</b>	: International Road Transport Union - Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği
<b>ISPA</b>	: Instrument for Structural Policiesfor Pre-Accession - Katılım Öncesi Yapısal Politikalar Aracı
<b>KDV</b>	: Katma Değer Vergisi
<b>KOBİ</b>	: Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
<b>KOSGEB</b>	: Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı
<b>KP</b>	: Karma Parlamento
<b>KPK</b>	: Karma Parlamento Komisyonu
<b>MEDA</b>	: Mediterranean Economic Development Area - Akdeniz Ekonomik Kalkınma Alanı Projesi
<b>MENA</b>	: Middle East and North Africa - Orta Doğu ve Kuzey Afrika Programı
<b>MERCOSUR</b>	: Mercado Común del Sur - Güney Amerika Pazarı
<b>MÜSİAD</b>	: Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
<b>NAFTA</b>	: The North American Free Trade Agreement - Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması
<b>NATO</b>	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
<b>OECD</b>	: Organisation for Economic Co-operation and Development - Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
<b>OKK</b>	: Ortaklık Konseyi Kararıyla
<b>OTP</b>	: Ortak Ticaret Politikası
<b>PTA</b>	: Preferential Trade Agreement
<b>S</b>	: Sayı
<b>SADC</b>	: Sout African Development Community
<b>SAPARD</b>	: Special Accession Programme for Agriculture and Rural Development
<b>SS</b>	: Sayfa Sayısı
<b>STA</b>	: Serbest Ticaret Anlaşmaları
<b>STRI</b>	: Services Trade Restrictiveness Index - Dünya Bankası Hizmetler Ticareti Kısıtlayıcılık Endeksi
<b>T.Y</b>	: Tarih Yok
<b>TBMM</b>	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>TC</b>	: Türkiye Cumhuriyeti
<b>TCDD</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<b>TEN</b>	: Trans-European Network
<b>THY</b>	: Türk Hava Yolları
<b>TİM</b>	: Türkiye İhracatçılar Meclisi
<b>TLMP</b>	: Türkiye Lojistik Master Planı
<b>TSE</b>	: Türk Standartları Enstitüsü
<b>TTIP</b>	: Transatlantic Trade and Investment Partnership -Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı Anlaşması
<b>TÜİK</b>	: Türkiye İstatistik Kurumu
<b>UTİKAD</b>	: Uluslararası Taşımacılık Ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği

**VB** : Ve benzeri  
**VD** : Ve diğerleri  
**YY** : Yüz yıl



## ÖZET

### **“AVRUPA BİRLİĞİ İLE İMZALANAN GÜMRÜK BİRLİĞİ ANLAŞMASININ TÜRKİYE EKONOMİSİ VE AVRUPA BİRLİĞİ’NE YAPILAN DIŞ TİCARETE ETKİLERİ”**

BULUT, Yakup Halit

Yüksek Lisans, İşletme Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Adnan GÜZEL

Ağustos 2019, 126 Sayfa

Milli ekonomiler arasındaki ayrışma ve parçalanma düzeyini düşürmek amacıyla yapılan çalışmaları kapsayan ekonomik birleşmeler, daha geniş bir pazara üretim yapmayı ve bu güçlü pazarların sağlayacağı faydalardan yararlanmayı amaçlar.

Türkiye Cumhuriyeti kuruluşundan itibaren uluslararası konjonktürdeki gelişmeleri etkin ve yakından takip ederken, 1958’de kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu’na (AET) kuruluşundan çok kısa bir süre sonra, 31 Temmuz 1959’da ortaklık başvurusunda bulunmak suretiyle Avrupa’ya ilk adımını atmıştır. Üyelik koşulları gerçekleşinceye kadar geçerli olacak bir ortaklık anlaşması olarak 12 Eylül 1963 tarihinde Ankara Anlaşması, 1996 yılında ise Gümrük Birliği Anlaşması yürürlüğe girmiştir.

Günümüzde Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne tam üyelik süreci hala devam ederken, Ankara Anlaşması’nda Türkiye’nin Avrupa Ekonomik Topluluğu’na entegrasyonu için ortaya konulan üç dönemin sonuncusu olarak görülen gümrük birliği son yıllarda yoğun bir şekilde tartışma konusu edilmiştir. Yürürlüğe girdiği 1 Ocak 1996’dan bu yana Türkiye’nin aleyhine işlediği eleştirilerine hedef olan Gümrük Birliği anlaşmasının güncellenmesi için 12 Mayıs 2015’te mutabakat zaptı imzalanmıştır.

Bu çalışmada, ekonomik entegrasyon türlerinden biri olan gümrük birliği kavramı ile Türkiye ile Avrupa arasındaki Gümrük Birliği Anlaşması ayrıntılı olarak

incelenmiştir. Gümrük birliği kapsamında Avrupa'nın Türkiye ekonomisi ile ilişkilerine değinilerek, Avrupa Gümrük Birliği'nin Türkiye ekonomisi üzerindeki mevcut ve olası etkileri araştırılmıştır. Bu çalışmada, 1959 yılından başlayıp gümrük birliğine tam üyelikle devam eden süreç ayrıntılı bir biçimde değerlendirilerek, Türkiye'nin 2023 hedefleri doğrultusunda Avrupa ve Türkiye arasında gelişebilecek politik ve ekonomik gelişmeler incelenmiştir. Yapılan araştırma sonucunda; özellikle uzun yıllar yürütülen uygulamalar sonrasında Gümrük Birliği'nin güncellenmesine duyulan ihtiyaç belirgin bir şekilde görülmüş, yine Gümrük Birliği'nin Türkiye ekonomisine, farklı sektörlerdeki işletmelere neler kazandırıp, neler kaybettirdiği, ihtiyaçların ne ölçüde karşılandığı tespit edilmeye çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Avrupa Birliği, Gümrük Birliği, Türkiye, Ekonomik Etkiler

## **ABSTRACT**

### **“THE EFFECTS OF CUSTOMS UNION ON TURKISH ECONOMY AND FOREIGN TRADE WITH EUROPEAN UNION”**

BULUT, Yakup Halit

Master, Department of Management

Thesis Supervisor: Asst. Prof. Dr. Adnan GÜZEL

August 2019, 126 Pages

The fragmentation level of division between the national economies and covers work done in order to reduce economic mergers, market production and this will work to benefit from its strong market to the targets.

Since the establishment of the Republic of Turkey international business cycle developments most effectively founded in 1958 while following closely the European Economic Community (EEC) setting up after a very short period of time, on 31 July 1959, partnering with Europe to apply the first step. Membership will be valid until the conditions as an association agreement signed on 12 September 1963 in Ankara Agreement, the 1996 Customs Union agreement was enacted.

Today, Turkey's accession process to the European Union while it is still in progress, the Ankara Agreement in Turkey's European Economic Community integration is seen as the last of the three period referred to Customs Union in recent years has been the subject of intense debate. Entry into force 1 January since 1996 have committed against Turkey's Customs Union agreement with the target of criticism for updating signed memorandum of May 12 in 2015.

In the study, the concept of the Customs Union, which is one of the types of economic integration, as described in the Customs Union agreement between Turkey and Europe, discussed in detail. The scope of the Customs Union, Turkey economy refers to Europe's relationship with the European Customs Union effects on Turkey's

economy, with possible effects is scrutinized. In this study, starting in 1959 and Customs Union full membership as the ongoing process detailed scientific evaluation, Turkey's 2023 objectives can develop between Europe and Turkey in line with the political and economic developments. Especially after the many years of executing applications within the framework of the Customs Union, the need to update the topic is scrutinized. The purpose of the investigation in the light of economic data, Customs Union Turkey's economy, what has hurt what different sectors of businesses and makes it, to what extent has not met needs is put out.

**Keywords:** The European Union, Customs Union, Turkey, Economic Impacts



## GİRİŞ

Dünyanın en küçük ikinci kıtası olan Avrupa'da ekonomik ve siyasi anlamda bir "Birlik" tesis etme düşüncesi 14. yüzyıldan itibaren gündemde olmasına karşın, bu düşüncenin olgunlaşıp benimsenmesi ancak yüzyıllar sonra 2. Dünya Savaşı'nın ardından gerçekleşebilmiştir.

1949'da Strazburg'da Avrupa'nın genelinde demokrasi, hukukun üstünlüğü ve insan hakları mücadelesi için uluslararası bir örgüt olarak Avrupa Konseyi kurulmuştur.

Birleşik Avrupa'nın temellerini atan bir diğer adım da Fransa Dışişleri Bakanı Robert Schuman'ın Avrupa'nın bütünleşmesi gerektiği görüşünü esas alan, 9 Mayıs 1950'de yayınlanan Schuman Planı'dır.

Bugünkü AB'nin temeli 1951'de altı Avrupa ülkesinin kömür ve çelik alanında bir araya gelmesine dayanır. Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu (AKÇT) kuran ilk üye ülkeler, İtalya, Fransa, Federal Almanya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'dur. Fransa'da Paris'te imzalanan antlaşma bu iki temel sektörde entegrasyon adımı niteliği taşımaktadır.

İki temel sektörü birlikte yönetmeye karar veren ülkeler daha sonra (25 Mart 1957'de) Roma Anlaşması'nda da buluşmuş ve Roma Antlaşması imzalamışlardır. Bu anlaşmayla ayrı bir ekonomik örgüt çatısı altında işgücü, mal ve hizmetlerin serbestçe dolaşımı öngörülmüştür. Bu oluşumun adı 1958 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu olarak belirlenmiş, Türkiye, kuruluşundan 1 yıl sonra, ortak para birimini ve para politikasını da hedefleyen bu topluluğa üyelik için başvurmuştur. Ankara Antlaşması'nın 1963 yılında yürürlüğe girmesiyle birlikte, 1996'da Gümrük Birliği ile sonuçlanacak olan süreç başlamıştır.

Türkiye ile AB arasında icra edilen Gümrük Birliği uygulaması kapsamında, sanayi ürünleri ile işlenmiş tarım ürünleri bulunmaktadır. AB ülkeleri, birlik dışında kalan ülkelere gelecek her maldan, belirlenen oranlarda (tespit edilmiş ortak tarifeye uygun olarak) vergi almaktadır. Böylece Türkiye tarafından, üçüncü ülkelere karşı

uygulanmakta olan gümrük vergileri oranları Avrupa Birliği'nin Ortak Gümrük Tarifesi seviyelerine indirilmiştir.

Türkiye'ye uygulanan Gümrük Birliği uygulaması, AB'ye herhangi bir şekilde tam yeliği söz konusu olmadan herhangi bir ülke ile kurulan ilk örnek uygulamadır. Burada şu hususun ne çıktığı gözlemlenmektedir: Avrupa Birliği'nde tam üyelikle eş zamanlı olarak Gümrük Birliği uygulanması bir temel kuraldır. İstisnai olarak ise gümrüklerde birliğin tesisi yeliği müteakip bir süre geçtikten sonra gerçekleşmiştir. Bu istisnai durum ekonomisi görece zayıf yeni ülkelere kolaylık olarak öngörülmüştür. Bu istisnai kuralın uygulandığı ülkeler arasında İspanya, Yunanistan ve Portekiz vardır. Bu lkeler tam ye olduktan birkaç yıl sonra Gümrük Birliği'ni gerçekleştirmişlerdir. Avrupa Birliği tarihinde ilk önce Gümrük Birliği, daha sonra tam üyelik sağlanan başka bir ülke söz konusu değildir. Bu bakımdan Türkiye'nin durumu tamamıyla istisnai bir nitelik sergilemektedir ve tam yeliği de henüz gerçekleşebilmiş değildir.

Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliği; rekabet, yabancı sermaye, ekonomik büyüme ve dış ticaret gibi alanlarda etkili olmuştur. Gümrük Birliği uygulamasının Türkiye'nin ekonomik yapısına ilişkin etkileri en somut biçimde dış ticarete ortaya çıkmaktadır. Tam yeliğe geçebilmek amacıyla aşamalı bir süreç öngörülmüştür. Başlangıçta "hazırlık dönemi", ilerleyen zamanlarda "geçiş dönemi" olarak isimlendirilen dönemler söz konusudur. 1996'da "son dönem" olarak ngrlen dönemi başlatan Gümrük Birliği Anlaşması yürürlüğe girmiştir.

Gümrük Birliği sonrasında Türkiye, tarım, sanayi, hizmetler sektörü gibi ekonomik alanlarda reformlar yaparken, sosyal kültürel ve çevresel alanlarda da Avrupa'ya dönük yeni politikalar geliştirmeye başlamıştır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde ekonomik birleşme türleri ve ekonomik birleşme türlerinden gümrük birliği açıklanarak; gümrük birliğinin genel etkilerine değinilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise Türkiye ile Avrupa Birliği arasında Ankara Anlaşmasıyla başlayan ve Katma Protokolle erevesi belirlenip Ortaklık Konseyi Kararıyla tamamlanan Gümrük Birliği'nin kurulum süreci ile tarafların üstlendiği yükümlülükler ve bu ykmllklerin yerine getirilme süreci incelenmektedir Türkiye'nin AET'ye başvurmasından, 1996 yılında Avrupa Gümrük Birliği'ne tam ye olmasına kadar olan süreç ele alınmıştır. Tam yelik süreci içerisinde Avrupa'ya

uyum amacıyla pek çok yenilik yapılmış; uyum yasaları ve yeni politikalar geliştirilerek Türkiye ve Avrupa arasındaki farklılıklar giderilmeye çalışılmıştır. Bu farklılıkların giderilmesi ve reformların yapılması için gerekli olan fonların bir kısmı Avrupa'dan kredi ya da hibe olarak alınmıştır. Son dönemde malların serbest dolaşımı, tarım ürünleri, kamu alımları, vergilendirme konusunda uyuşmazlıklar çözümlenmeye çalışılmış ve düzenlemeler yapılmıştır.

Üçüncü bölümünde ise, Gümrük Birliği Anlaşması'nın Türkiye ekonomisine doğrudan etkilerine değinilmiş, aynı zamanda Türkiye Ekonomisinin, Avrupa ekonomisine etkileri üzerinde durulmuştur. Gümrük Birliği'nin Türkiye ekonomisine sektörel bazdaki etkilerine, sanayi, ticaret, hizmet, tarım sektörüne olan etkilerine değinilmiştir. Ayrıca Avrupa Türkiye entegrasyonunda son yıllarda önemi artan lojistik konusu üzerinde durularak, Türkiye ve Avrupa'da lojistiğin önemine değinilmiş ve ekonomiye olan etkileri ele alınmıştır. Türkiye'nin 2023 hedefleri doğrultusunda lojistik alanda yapılan, yapılacak olan çalışmalar, projeler, üzerinde durulmuştur.

Son bölümde, Gümrük Birliği ve Türkiye'nin geleceği ile ilgili öngörülere değinilmiştir.

Bu çalışmada, olumsuz yönlerine rağmen Gümrük Birliği ile girilen sürecin Türkiye ekonomisine olumlu olarak nitelendirilebilecek etkilerinin görüldüğü değerlendirilmiş, Türkiye-AB ilişkileri kapsamında ve özellikle gümrük birliği çerçevesinde değerlendirmeler yapılmıştır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### EKONOMİK BİRLEŞME TÜRLERİ VE GÜMRÜK BİRLİĞİ KAVRAMI

#### 1.1 Ekonomik Birleşmeler

İkinci Dünya Savaşı sonrasında görülen dünya ticaretini serbestleştirme eğilimleri, aynı hızla devam etmektedir. Bu süreçte dünyada ticaretin serbestleştirilmesine yönelim gerçekleşirken, süreç iki farklı yönde ilerlemiştir. Birincisi, bugün küreselleşme adı verilen gelişmenin de başlangıcını oluşturan, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) türünde gerçekleşmiştir. Dünyada ticaretin serbestleştirilmesini içerir.

Diğer bir gelişme ise birleşme yönündedir. Bu birleşme ekonomik yaklaşma ve çoğunlukla coğrafya bakımından yakınlık olan, ekonomik ilişkisi gelişen ülkelerin buluşmalarıyla oluşmaktadır.

Burada farklı şekilde süreçlerin ilerlediği gözlenirse de ortak bir amaç öne çıkmaktadır. Ana amaç olarak gruplaşmaya dahil olan ülkeler arasında ticaretin serbestleştirilmesi güdülür. Bölgesel iktisadi birleşmeler sayı ve kapsam bakımından günümüzde önemli derecede artış göstermiştir (Seyidoğlu, 2015, s. 229).

Ekonomik entegrasyonun tanımı üzerinde tam bir mutabakat olmasa da, uluslararası ekonomik işbirliğinin en uygun düzeye çıkarılması olarak tanımlanabilir.

Konu üzerinde önemli çalışmaları ve entegrasyon teorisine katkısı bulunan Balassa, ekonomik entegrasyon için tek bir tanım vermek yerine bölerek tanımlama yolunu seçmiştir. En zayıfından en ileri safhasına kadar ticaret, faktör ve politika entegrasyonu mevcuttur. Ticaretin önünde engel niteliğindeki unsurlar yok edilir, ülkeler arasında faktör hareketlerinin önü açılır ve ekonomik politikalar diğer ülkelerle uyumlu hale getirilir. Tüm bu süreç tamamlandığında nihayet tümünün birleşimiyle tam entegrasyon gerçekleşir. Tam entegrasyona birden ulaşmak mümkün değildir. İktisadi yapıların farklı olması, bu son safhaya ulaşmak için, bundan önceki safhaların

başarıyla geçilmesini zorunlu kılmaktadır. Öyleyse bir safhadan geçerken, diğer safhanın şartlarını da hazırlamak gerekmektedir. Imre Vajda ise, ticaret entegrasyonu üzerinde durmuş, ayrıca piyasa entegrasyonu ve gelişme entegrasyonu arasındaki ayrıma dikkat çekmiştir. Yazar piyasa entegrasyonundan üyelerin birbirlerinin satışına engel olmaları halini, gelişme entegrasyonundan da, buna ilave olarak, üretimini istenen düzeye çıkaracak kadar gelişmemiş endüstrileri uluslararası düzeye çıkarmayı anlamak gerektiğini belirtmektedir (Ertürk, 1996, s. 144).

Genel ve tam bir entegrasyonun asıl ölçütü, yer ayrımına tabi olmadan bir mal ya da hizmetin fiyatının standart hale gelmesi, her yerde ortak olmasıdır. Yani entegre olmuş bölgede tamamen akışkan ve tamamen birbirinin yerine ikame edilebilen mallar, aynı fiyatı almalı ve bütün kullanımlarında aynı net marjinal verimlilik değerine sahip olmalıdır (Ertürk, 1996, s. 144).

Ekonomik bütünleşmelerle bir yandan pazarı oluşturan ülkeler arasında üretim faktörlerinin hareketliliklerini sağlayan tedbirler alınır. Bir diğer yandan da maliye ve politikalarının yaklaştırılması sağlanır (Bal, 1993, s.8).

Ülkeler ekonomik birliktelilere yönelirken aynı zamanda uluslararası alanda yalnız kalmaktan sıyrılmış olur. Böylelikle bütünleşme sağladığı ekonomi alanında kazanç sağlamış olurken, birliğin gücüne de yaslanmış olur. Güçlü bloklardan oluşan yapılar sözkonusudur. Güvenlik boyutu ve politik başka nedenler ayrıca faktörlerdir (Oğuz, 2009, s. 10).

Ülkeleri entegrasyona götüren sebeplerden biri, özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından belki de en önemlisi, kalkınma için entegrasyondan beklentilerdir. Bu nedenle gelişmekte olan ülkelerin uluslararası entegrasyon hareketleri doğrultusunda yoğun çaba içinde buldukları ve 1950'lerden sonra bu faaliyetlerin şu veya bu düzeyde meyvesini verdiği görülmektedir (Ertürk, 1996, s. 162).

### **1.1.1 Tercihli Ticaret Anlaşması**

Bu anlaşmalar seçilmiş bazı ürünlerde ticareti etki altına alan engellerin kaldırılmasını içerirken, serbest ticaret alanının (bölgesi) oluşturulması ve üçüncü ülkeler ile ticaretlerinde taraf ülkelerin var olan uygulamaları sürdürmelerine müsaade eden anlaşmalardır. Serbest ticaret anlaşması (preferential trade agreement ya da arrangement: PTA) ekonomik birleşmelerin en zayıf şekli olan “tercihli ticaret alanı” (preferential trading area) yaratır. Anlaşmaya taraf olan ülkeler arasında karşılıklı

tavizlerle engelleyici mevzuat ortadan kaldırılırken, anlaşma dışındaki ülkelere engelleyici düzenlemeler ve kısıtlamalar devam eder. Üçüncü ülkelere uygulamalar noktasında ülkeler bağımsız politika belirlemektedir (Karluk, 2013, s. 284).

### **1.1.2 Serbest Ticaret Bölgesi**

Bu tür düzenlemelere dahil olan ülkelerin arasında ayrı, dışarıda kalan ülkelere ayrı tarifeler uygulanır. Serbest Ticaret Bölgesi dahilinde ticarete gümrük tarifeleri ve miktar kısıtlamaları ortadan kaldırılırken ve uygulanmazken; diğer yandan bölge dışında kalan ülkelere özel tarifeler uygulanır. Diğer bir deyişle, belli bir mal, bölge içindeki ülkelere gümrük ödenmeden ithal edilir, fakat aynı mal üçüncü ülkelere ithal edildiğinde ithalatçı ülkenin ulusal gümrük vergisi uygulanır.

Ayrıca belirtmek gerekir ki, serbest ticaret anlaşmaları bir grup ülke arasında çok yanlı biçimde imzalanmış da olabilir. Birinci durumda bir serbest ticaret bölgesi oluşturulmakta, ikinci durumda ise yalnızca anlaşmayı yapan ülkeler arasındaki ticaretin karşılıklı biçimde geliştirilmesi amaçlanmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 240,241).

### **1.1.3 Gümrük Birlikleri**

Gümrük birliğinin tanımlanmasında bütünleşme ve uyum kavramları ön plana çıkar. Birliğin içine dahil ülkelere ait malların ayrı ayrı gümrük uygulamaları yerine sadece tek bir uygulamaya dahil edilmesi söz konusudur. Gümrük alanı olarak tek bir alan içerisinde, taraflar tarife ve vergiler bakımından muaf tutulmak suretiyle, üçüncü ülkelere ithalatta tek tarife ile hareket ederler. Malların dolaşımı noktasında serbestlik söz konusudur. Her katılımcıya uygulanan aynı ticaret politikasıdır. Üçüncü ülkelere yönelik olarak da ortak ve tek bir ticaret politikası sözkonusu olacağından, serbest ticaret alanlarının ötesine geçen bir ticari entegrasyon modeli ortaya çıkmaktadır (Dışişleri Bakanlığı, 2016).

Ekonomik entegrasyon hareketlerinden biri olan gümrük birliklerinin, birliği oluşturan bölge için aşağıda belirtilen yararları bulunmaktadır.

1. Ticaretle birlikte elde edilen kazanç artar.
2. Yeni endüstriler faal hale gelir.
3. Dışsal tarifelerin avantajı ile yabancı sermaye için cazibe oluşur. Bu durum yeni yatırımlara öncülük eder.

4. Bölgenin ticaret hadlerini iyileştirme yoluyla da entegre kalkınmayı hızlandırabilir (Ertürk, 1996, s. 162).

#### **1.1.4 Ortak Pazar**

Ekonomik olarak birleşmeyi aşamalandırdığımızda dördüncü sırada ortak pazar (common market) gelir. Bu aşamanın ortak pazar şekliyle adlandırılması terim olarak dönemin Belçika Dışişleri Bakanı Paul-Henri Spaak'ın adıyla anılan 1956'da Spaak komitesinin raporunda ilk kez yayınlanmış ve Roma Antlaşması ile daha fazla telaffuz edilmeye başlamıştır. Avrupa Ekonomik Topluluğu, Türkiye'de ortak pazar şeklinde adlandırılmıştır.

Gümrük birliğinin doğal olarak bazı sonuçları yaşanır. Birlik içerisinde emek, sermaye ve müteşebbis gibi üretim faktörlerinin hareketlerinde serbestlik sağlanmış ise bir ortak pazardan bahsedilebilir. Bazı iktisatçılar tarafından ortak pazar, “derin entegrasyon” (deep integration) olarak tanımlanmaktadır. Bu seviyede bir ekonomik birleşmeden sonra ekonomik ve politik birleşme geldiği için derin entegrasyondur. Günümüzde ortak pazara en önemli örnek, Avrupa Birliği'nden önceki Avrupa Ekonomik Topluluğu'dur. Birliğin tamamlanmasından hemen önceki son evreye karşılık gelir. AET dışında Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) ile Karayipler Topluluğu Tek Pazarı (CARICOM) ortak pazar temelinde oluşturmuşlardır. ECOWAS, ECCAS, GCC, Sout African Development Community (SADC, 2012), African Economic Community ve ASEAN Economic Community kurulması öngörülen ortak pazarlardır (Karluk, 2013, s. 287).

#### **1.1.5 Parasal Birlik ve Ekonomik Birlik**

Ekonomik alanda birleşme hedeflenirken, en ileri formu ekonomik ve parasal birlik (economic and monetary union) oluşturmaktadır. Ülkelerin tasarruf etmelerine imkân veren istikrarlı bir ekonomik ortamının oluşturulması için birliğe üye ülkelerin ekonomileri tam anlamıyla bileştirilir. Spaak Raporu ile 1956'dan itibaren kullanılmaya başlanan ‘ortak pazar’ kavramı, Türkiye'de AET için de kullanılır.

Parasal birlikle beraber üye ülkeler arasında tek bir para birimi kabul edilir ve bu konuda ortak bir merkez bankası (AB'de Avrupa Merkez Bankası) kurulur.

Ülkeler arasında ortak para kullanılmasının getirdiği birtakım potansiyel fayda ve maliyetler söz konusudur. Ortak para kullanımının yüksek maliyetler içermesinin

çeşitli sebepleri vardır. Birliğe katılan ülkeler açısından talep değişmelerine tepkiler farklıdır. Ayrıca büyüme oranında, emek piyasası koşullarında farklılıklar ortaya çıkabileceği gibi, ülkelerin farklı işsizlik-enflasyon oranı tercihleri ve mali piyasalardaki farklılıklar yüksek maliyetlere sebep olabilmektedir. Parasal birlik içerisinde dahil olmayı planlayan ülkeler, bu sayılan farklılıklar bakımından ayrışma gösteriyorsa parasal birliğin içerisinde yer almaktansa, bağımsız döviz kuru ve para politikaları izlemeye yönelebilirler. Bu durum daha avantajlı görülebilecektir. Parasal birliğin birliğin içinde yer alanlara getirdiği maliyetlerin büyüklüğü, benzerliklere bağlı olarak azalır. Bu benzerlik ülkelerin ekonomik yapıların benzerliği anlamındadır. Ayrıca ülkelerin açıklık dereceleri ile orantılı şekilde maliyetlerin büyüklüğü azalır. Parasal birliğin oluşturulmasıyla ortaya çıkan bu maliyetler yanında ortak para kullanımının önemli faydaları da söz konusudur. Bu faydalardan ilki, ortak para kullanımının dönüşüm maliyetlerini azaltmasıdır. Dönüşüm maliyetlerindeki azalışın ülkelerin refahı üzerine doğrudan etkileri yanında ülkeler arasındaki fiyat farklılıklarını gidererek tüketiciler ve firmalar açısından bazı avantajları sağlamasından ötürü dolaylı kazançlardan da bahsedilebilir. Ortak para kullanımının diğer bir faydası da, döviz kuru riskinin ortadan kalkması sonucunda fiyat belirsizliğinin azalması ve böylece fiyat mekanizmasının dağıtım etkinliğini iyileştirmesidir. Ancak üye ülkelerin refahı üzerine katkı sağlayan ortak para kullanımının bu faydasını ölçmek zordur. Aynı şekilde, parasal birlikten kaynaklanan ilave bir ekonomik büyüme beklenebilir. Keynesyen ve Parasalcı görüşler arasındaki tartışma parasalcı görüş taraftarlarının döviz kurları konusunda haklı çıkması sonucu, parasal birliğin ülkeler açısından istenilebilir olduğunu göstermiştir. Ancak bir ülke parasal birliğe katılmadan önce diğer ülke veya ülkelerle olan iktisadi benzerliğine dikkat etmelidir. Aynı şekilde parasal birlik sonucunda elde edebileceği kazançlar ile katlanacağı maliyetleri rasyonel bir şekilde karşılaştırarak karar vermelidir. Bu sonuç, Avrupa Birliği üyesi olup da Euro dışında (şimdilik) kalan ülkelerin davranışına kısmen de olsa bir açıklama getirmektedir. Aynı şekilde Euro'ya katılacak ülkeler açısından da önemlidir (Değer & Öztürk, 2003, s. 103-121).

Avrupa kıtasında parasal anlamda birlik oluşturma girişimleri 1972'de gözlemlendi. Entegrasyonun doğal bir neticesi olarak gerçekleşen süreçte, Bretton Woods olarak anılan sistemin 1971 yılında çöküşüyle birlikte Avrupa'da parasal birlik için ilk girişimler başlamıştır. 1972'deki ilk teşebbüs döviz kurları üzerinde görülen

istikrarsızlığı ortadan kaldırmayı hedefliyordu. Altılar arasında başlamakla beraber, 1973'ten itibaren Avrupa Topluluğu'na üye olmak durumdaki İngiltere, İrlanda, Danimarka ve Norveç de (halk oylamasıyla üyeliği reddedilmesinden önce) sisteme girmişlerdir.

Avrupa ülkelerinin ulusal paralarının dalgalanmasını anlatan kur sistemini ifade eden yılan uygulamasının ilk yılları problemlili olmuş, diğer paralar Mark karşısında değer kaybetmiştir. Zorlanan paralar sistemden çıkmışlar ancak, 1975'de Frank tekrar sisteme dönmüştür. Aslında yılan uygulaması sırasında iki görüş ağır basmıştır. Almanya'nın ve Hollanda'nın başı çektiği birinci görüş (Ekonomistlerin görüşü) makro ekonomik politikaların koordinasyonunu amaçlarken Fransa ile birlikte diğer topluluk üyesi ülkeler esnek kurlardan zarar gördükleri için döviz kurlarının sabitleştirilmesini amaçlıyorlardı.

Tüneldeki yılan (snake in the tunnel) olarak adlandırılan kur sistemi Warner Planı'na dayanmakta olup, aslında bu plan Avrupa'da ekonomik bütünleşme sürecinde önemli bir yer tutar. Bu plana monoteristlerle ekonomistlerin görüşlerinin kaynaştırıldığı bir plan gözüyle de bakılabilir.

Warner Planı ile getirilen yılan sistemi dalgalanma marjlarının daraltıldığı bir sistemdir. Sisteme katılan ülkelerin paraları birbirlerine karşı % 1.2'lik, dolara karşı ise % 1.5'lik sınırlar içerisinde dalgalanabilir. Buradaki ilk yüzde yılanı, ikincisi ise tüneli oluşturur. Ancak 18 Aralık 1971'de imzalanmasıyla uluslararası piyasalarda para sistemini değiştiren Smithsonian Antlaşması ile dalgalanma sınırları %2.25 ile %4.5 olarak belirlenmiştir. Bu sistem bir yıla yakın yaşamıştır. Topluluğun genişlemesi ile tünelin kalkmasına, yılanın ise kalmasına karar verildi ve sistem 1979 yılına kadar bu şekilde yaşadı.

Sistemin beklenen şekilde çalışmayışının sebebi, ekonomiler arasında döviz kurlarında dalgalanmaları takip edecek ve gerekli koordinasyonu sağlayacak bir mekanizmanın olmayışındadır. 70'li yıllar döviz kuru dalgalanmaları bakımından çok hareketli olmuştur. Bu dalgalanmalar Avrupa ekonomilerinin ve paraların kaldırmayacağı boyuttadır. ABD ile Avrupa ekonomilerinin ortaya koyduğu yapısal farklılıklar da dalgalanmaların zararını arttırmıştır. ABD nisbi olarak dış ticarete daha az bağlı bir ekonomidir. Avrupa Topluluğu ekonomilerinin bu hızlı dalgalanma karşısındaki sıkıntısını gidermek üzere, kuruluşta olduğu gibi parasal bir mekanizmanın oluşturulmasında da Almanya ve Fransa başı çekmiştir. 6-7 Temmuz

1978 Bremen Zirvesi'nde yıkılan yılan uygulamasının yerine Avrupa Para Sistemi (APS) kurulmuş ve Mart 1979'da da faaliyete başlamıştır. Sistemin temel amacı Avrupa Topluluğu paraları arasında istikrar sağlamak ve Topluluğun ekonomik hedeflerinin ufkunu açmaktır. APS'in kuruluşuna 9'ların tamamı katılmıştır. Ancak sistemin mekanizmalarına bütün üyelerin katılması gerçekleşmemiştir. Bunun sebebi ekonomik yapıdaki farklılıklar ve parasal hedeflerdir. İngiltere sterlin ile ilgili endişeleri sebebiyle 1979'daki sistemin döviz kuru mekanizmasına ancak 80'li yılların sonunda katılabılmıştır. Topluluk genişledikçe sistemin mekanizmasına girişler de tartmıştır (Ertürk, 1996, s. 209-210).

Avrupa'nın siyasi yapısını tamamen değiştiren gelişmeler, Berlin Duvarının yıkılışıyla Almanya'da meydana gelen yapısal değişim ve SSCB'nin 1991 yılının Aralık ayında çözülmesi ile Doğu Bloku'nda meydana gelen değişimdir. Bu defa devletler aralarında var olan bağı daha güçlü hale getirmek amacıyla, yeni bir anlaşmaya doğru hazırlık başlattılar. Avrupa Birliği'nin Maastricht'te yaptığı zirve (1991) temel oluşturmuş ve Avrupa Birliği Antlaşması olan Maastricht Antlaşması, (1 Kasım 1993) ile varılan mutabakat çerçevesinde 1999 yılına kadar parasal birliğin tamamlanmasına karar verilmiştir. Bu anlaşma ile Avrupa vatandaşlığı oluşturulacaktı. Dış politikada bir ortaklığın da mutabakat altına alınmasıyla güvenlik, adalet ve içişleri gibi ana alanlarda ortak politikalar ve işbirliği hususunda karar alınmıştır. Somut anlamda bir adım 1 Ocak 2002'de atıldı ve Avrupa'nın ortak para birimi olarak 'Euro', başarılı bir ilk uygulama neticesinde resmen tedavüle girmiştir. Böylece bu yeni para birimi 12 ülkede resmen kullanıma girmiştir. Euro Bölgesi 2016 yılı itibarıyla 19 ülkeyi kapsamaktadır (AB Bakanlığı, 2016).

Ülke ekonomilerinin tek bir ekonomi halini almalarını sağlayan parasal birliğe bir diğer örnek olarak da Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında Türk Lirası'nın kullanılması gösterilebilir.

## **1.2 Gümrük Birliklerinin Statik Etkileri**

Statik etkiler, gümrük birliğinin ortaya konulmasıyla üretim faktörlerinin dağılımının yenilenmesi anlamına gelmektedir. Bu durumda teknoloji ve ekonomik yapı sabit varsayılmaktadır. Statik etkiler, ülkelerin üstünde meydana gelen kısa süreli olarak değerlendirilebilecek etkilerdir. Gümrük Birliği'nin statik etkileri, ticaret etkisi, üretim etkisi, tüketim etkisi, gelir dağılımı etkisi bulunur.

### **1.2.1 Ticaret Etkisi**

Gümrük Birliği hayata geçirilince, bu birliğe dahil olan ülkeler kendi aralarında ticaretin önündeki engelleri ortadan kaldırmayı amaçlamışlardır. Birlik içerisinde bulunmayan ülkelere yönelik ticaret gümrük duvarları nedeniyle azalmıştır. Bunun nedeni gümrük duvarlarıdır. Gümrük Birliği sebebiyle, daha önce dışarı yönlü olan ticaretin birlik içine doğru kayması “Ticaret Saptırıcı Etki” olarak adlandırılır. Gümrük Birliği ile daha uzun süreli olarak birliğin dışarısında kalan ülkelerle ticaretle de artış sağlanabilir. Ekonomik hacmi genişleyen ülkeler birliğin gelişimi ile birlikte daha hızlı büyüme gösterebilir. Aynı doğrultuda gelirlerle orantılı olarak ithalat da artmakta ve ticaret yaratıcı etki ortaya çıkmaktadır (Hatipler, 2012, s. 4).

Bir mal önce yüksek maliyetle üretilen ülkelere ithal edilirken entegrasyonun tamamlanmasıyla düşük maliyette üretim yapan entegrasyon içi bir ülkeden ithal edilebilmektedir. Gümrük tarifelerinin kalkmasıyla sağlanan bu etkiye “ticaret yaratıcı etki” de denilmektedir (Temiz, 2009, s. 118). Bu etki, gümrük birliğinin kuruluşu ve en verimli üretici niteliğindeki ülkelerin birlik dışında kalmasıyla ortaya çıkmaktadır. Birlik ülkelerinin bu ülkeden yapmakta oldukları ithalatı sonlandırması halinde ticaret yaratıcı etki oluşur. Böylece ithalat yer değiştirir ve birliğe üye daha az verimli olan ülkeler, en verimli olan ülkelerin yerine geçer. Bu durumda refah bakımından da olumlu bir değişimden söz edilemez. Gümrük alanında birliğin tesisi, dünya refahını etkiler ve bu etkinin düzeyi ise ticaret yaratıcı ve ticaret saptırıcı olarak nitelenen etkilerin düzeyine göre değişir. Ticaret yaratıcı etkinin ticaret saptırma etkisinden büyük olduğu durumlarda, ortalama kaynak verimliliği daha yüksek orana ulaşacak ve gümrük birliğinin sonucunda dünya refahında artış yaşanmasına neden olacaktır. Tam tersi bir durumda ise, (ticaret yaratıcı etkiden daha büyük bir ticaret saptırıcı etkinin söz konusu olduğu durumlarda) dünya refahında gerileme oluşacaktır ki, bu durumun temel nedeni dünya kaynaklarının ortalama verimliliğinin azalması olarak açıklanabilir (Seyidoğlu, 2015, s. 244).

### **1.2.2 Üretim Etkisi**

Gümrük birliği içinde yer alan ülkelerin ekonomik yapıları, gümrük birliğinin meydana getirilmesinde ülkelerin birbirine göre pozisyonlarını etkilemektedir. Ülkelerin tamamlayıcı (complementary) ya da rakip (rival) olarak nitelendirilen ekonomiler olması, bu ülkelerin birlikten sağlayacakları faydayı da etkileyecektir.

Rakip ekonomilerin (ekonomik yapıları birbirine benzeyen ve az çok aynı üretim listelerine sahip olan ekonomiler) gümrük birliği oluşumunda yer almaları halinde, ticaret yaratıcı etki yükselecektir. Bu durumda ticaretin yönü aynıdır ve herhangi bir değişim olmayacaktır. Ticaretin yönünde herhangi bir farklılık olmayınca da birlik dışında kalan ekonomiler birliğin tesisinden daha az oranda zarar görür. Eğer ekonomik yapıları birbirine benzemeyen ve değişik üretim yapısına sahip olan tamamlayıcı ekonomiler gümrük birliği şeklinde bir birlikteliğin içine girerlerse, dünya ticaretinin yönünde bir farklılık gözlenecektir. Bu durumdan üye ülkelerin ve genel dünya refahının olumsuz yönde etkilenmesi muhtemeldir. Tamamlayıcı ekonomiler arasında kurulacak bir birliğin daha kazançlı olacağı da öne sürülmüştür (Karluk, 2013, s. 298-299).

### **1.2.3 Tüketim Etkisi**

İthalat halinde gümrük vergilerinin sözkonusu olup olmaması mal ve hizmetlerin fiyatını da etkileyecektir. Gümrük vergisinin alındığı durumlarda yüksek olan fiyatlar, birliğe dahil olan ülkeler arasında düşüş gösterir. Gümrüklerin kaldırılması halinde fiyatlarda düşüşün gerçekleşmesi, tüketimi birlik içine yöneltecektir. İç tüketim yurtiçi mallar veya üçüncü ülkelere ithal edilen mallar yerine, gümrük birliği dahilinde olan ülkelere satın alınan mallara yönelir (İyiboçkurt, 1982, s. 153).

Gümrük birliğine dahil olan ülkelerin birbirinden olan ithalatı arttıkça tüketim de artar, birlik içi ülkelere ürünler satın alınmaya başlar. Özellikle talep esnekliği sıfırdan büyük olan mallara olan talep, ürünün fiyatının düşmesine bağlı olarak hızla artacaktır (İyiboçkurt, 1995, s. 215).

Birliğin sağladığı imkanlar dahilinde sanayide ve ticarete yeni alanların ortaya çıkışı tüketim eğilimlerini de etkileyecektir. Daha düşük fiyatla temin edilen mal veya hizmetin tüketimi veya tasarrufu, ucuzluk oranına göre değişkenlik gösterir. Ticaret yaratıcı ve saptırıcı etkileri de içerecek şekilde bu durum, tüketim etkisi olarak tanımlanabilir (Çınar, 2004, s. 65-83).

### **1.2.4 Gümrük Birliklerinin Dış Ticaret Hadlerine Etkisi**

Dış ticaret hadleri; ihraç edilen malların fiyatının ithal mallarına oranlanması ile hesaplanmaktadır (Salvatore, 1998, s. 93-94).

Bir ülkenin ekonomisinde ihracat ve ithal mallarının fiyatlarındaki artış veya azalış ticaret hadleri açısından sonucu etkileyecektir. İhracat edilen malların fiyatının düşmesi veya ithal malların fiyatının yükselmesi ticaret hadlerinin ülke aleyhine değişmesine sebep olur. Ticaret hadleri ülkelerin refah düzeyindeki değişime de etki edecektir. Birliğin refah seviyesinin yükselişinden ülkelerin ne oranda pay alabileceği ticaret hadleri ile ilişkilidir (Temiz, 2009, s. 124).

Dış ticaret hadleri, birlik dahilindeki her ülkenin, birlik içerisinde iş bölümü ile sağlanacak refah artışından edineceği payı belirler. Gümrük birliğinin, üye ülkelerin ve diğer ülkelerin refahına ne oranda etki edeceği birlik üyesi olan veya olmayan ülkelerin dış ticaret hadlerindeki değişim ile doğru orantılıdır.

Dış ticaret hadleri şu şekilde formülize edilmektedir:

$$N = P_x / P_m$$

Dış ticaret hadleri = İhracat fiyatları endeksi / İthalat fiyatları endeksi

### **1.3 Gümrük Birliklerinin Dinamik Etkileri**

Gümrük birliğine geçişte görülen statik etkilerin yanında bir de süreklilik arz eden dinamik etkiler söz konusudur. Birliğin sağlanması ile beraber, zamanla ülkelerin ekonomik yapılarında, kaynak verimliliğinde ve üretim kapasitelerinde bazı değişiklikler gerçekleşmektedir.

#### **1.3.1 Büyük Ölçekli Üretim Ekonomilerinin Etkileri**

Ölçek ekonomileri, firmaların üretim ölçekleri büyütüldüğünde sağlanan verimlilik artışı veya ortalama üretim maliyetlerindeki düşme şeklinde tanımlanmaktadır (Seyidoğlu, 2001, s. 153).

Birlik içerisindeki küçük ülkeler için büyük ölçekli üretim ekonomileri önemlidir. Bu önem, birliğe üye olan büyük ülkelere oranla daha fazadır. İç piyasası dar, küçük bir pazara sahip ülkeler gümrük birlikleri sayesinde ölçek ekonomisi sağlamış olacaktır.

Ölçek ekonomilerinde tesislerin üretim hacminde artışa yol açacak şekilde genişletilmesi söz konusudur. Bir sanayi dalında üretim hacminin veya fonksiyonunun yükseltilmesinin yanısıra maliyet düşürücü etkenler önem kazanmaktadır. Özellikle teknoloji transferi yoluyla üretim maliyetlerinin azaltılmasına katkı sağlanabilir.

Maliyetler düşürülerek elde edilen kazancın artırılması mümkündür (Kindieberger, 1978, s. 220).

Ölçek ekonomilerinin faydalarının başlıcaları iki ana başlıkta toplanabilir. Birincisi, firma ve endüstri ölçeğinin büyümesiyle maliyetlerde düşüş gerçekleşir. Diğer yandan ürün çeşitliliği artırılabilir. Birlik öncesinde bu çeşitlilik daha dar iken, birlik sonrasında bu çeşitlilik ile birlikte üretim verimliliği yükseltilebilir (Temiz, 2009, s. 127).

### **1.3.2 Teknolojik İlerlemenin Yarattığı Etkiler**

Birlik oluşumu ile, üye ülkeler arasında teknoloji paylaşımı tüm ülkelerde teknolojik bir ilerlemeye neden olacaktır. Rekabet ortamının oluşmasıyla monopol ve oligopol firmaları yeni arayışlara yöneleceklerdir. Bu yönelim teknolojik gelişmeleri tetiklemiş olacaktır. Rekabet araştırma ve geliştirme içerikli yeni harcamalara da olanak sağlayacaktır. Ancak firmaların yapısı da araştırma ve geliştirme faaliyetlerine yönelim açısından önemlidir. Büyük ölçekli firmalar için pazar payını kaybetme riski yüksek olduğundan, araştırma geliştirmeye daha fazla ihtiyaç duymakta ve bu yönde yönelim göstermektedirler.

Bunun yanısıra gümrük birliği, teknolojik süreçlerin coğrafi olarak daha geniş alanlara ulaşmasını ortaya çıkarır. Zira gümrük birliği, üreticilerin yeni ürünlerle tanışmasını sağlayan yeni bir yapıyı oluşturur (Karluk, 2013, s. 313).

### **1.3.3 Artan Dış Rekabetin Piyasa Yapısında Yarattığı Etkiler**

Bir malın üreticisinin tek olduğu monopol piyasalarında ya da piyasayı birkaç büyük firmanın paylaşmış olduğu oligopol piyasalarda üreticiler fiyatları aşırı karla belirleyerek tüketiciye yansıtmaktadırlar (Çak & Çak, 2007, s. 18).

Gümrük birliğinin hayata geçmesiyle birliğe üye ülkeler arasında gümrük tarifeleri kaldırılacak ve bu durum ürün kalitesini artırmaya yönelik rekabet ortamını geliştirecektir. Rekabet ortamında verimli üretim yapamayan firmalar piyasadan çekilecek ya da daha verimli üretim yapabilecekleri sektörlere kayacaklardır. Rekabetle birlikte monopol veya oligopol piyasa olumsuzlukları da ortadan kalkmış olacaktır.

Rekabetin ortaya çıkması, yeni ürünlerin ve üretim tekniklerinin gelişmesine katkı sağlayacağından firmalar araştırma ve geliştirme faaliyetlerine daha fazla kaynak ayırmak zorunda kalacaktır.

Piyasaya giriş-çıkışın serbest olması, firma sayısının artması rekabeti artırıcı en önemli etkidir. Artan rekabet bir yandan üretim yöntemlerini geliştirirken, diğer taraftan üretim maliyetlerinin düşmesiyle ürün kalitesinde artış sağlanacaktır (Vickers, 1995, s. 4-9).

#### **1.3.4 Dışsal Ekonomiler Etkisi**

Dışsal ölçek ekonomileri, faaliyette bulunan endüstrinin genişlemesi sonucu firma dışından kaynaklanan tasarruflar, üretimin artması, artan üretimin toplam gelirleri artırması sonucu talep genişlemesi olarak görülmektedir (Dura, Atik, & Dumrul, 2015, s. 24).

Dışsal ekonomilerin üye ülkeler açısından maliyet düşürücü ve yatırım ortamını geliştirici bir yönü bulunmaktadır.

Birliğe üye ülkelerdeki teknoloji transferi ve artan rekabet, endüstri içindeki tüm firmaların üretim modelini geliştirir, maliyetleri düşürür, böylece birliğin tamamında üretim verimliliği ve kalitesi artırılmış olur. Firma bazında sağlanacak bu gelişme ülkenin ekonomik performansına olumlu yönde yansiyarak, yatırımlar için pozitif bir ortam yaratır (Temiz, 2009, s. 127).

#### **1.3.5 Yatırımları Özendirme ve Sermaye Etkisi**

Gümrük alanında birliğin tesis edilmesi ile milli gelirden yükselme görülür. Milli gelir artıyorsa bu durum yatırımlara da pozitif etki edecektir.

Gümrük birliği sağlayan ülkelerin küresel ekonomik düzen içerisindeki sağlam konumları, daha büyük bir pazara sahip olmaları, gümrük tarifelerinin yeniden yükseltilmeyeceği konusunda güven vermeleri ve buna bağlı olarak yatırım riskini azaltmaları, yerli ve yabancı sermaye girişlerini teşvik edecektir.

#### **1.4 Avrupa Gümrük Birliği'nin Kapsamı, Tanımı ve Tarihçesi**

Gümrük birliği bir ekonomik entegrasyon olup, Avrupa Gümrük Birliği de bu çerçevede üye ülkeler arasında bir entegrasyon amacını taşımaktadır. Taraf ülkelerin birbirleri ile ticarete vergi muafiyeti, üçüncü ülkelere karşı da ortak bir gümrük tarifesi uygulanması anlamına gelir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2016).

Bir diğerk tanımla, ÷lkelerin birbirlerine vergisiz veya tarifersiz ticaretine olanak sağlayan, üçüncü ÷lkelere ortak gümrük tarifesi uygulanmasını düzenleyen modele gümrük birliği denmektedir (Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu, 2016).

Avrupa Topluluğu'nda sanayide 1968, tarımda ise 1970 yılında gümrük birliği hayata geçmiştir. Böylece AET üyeleri birbirinden bağımsız gümrük alanları olmaktan çıkmıştır.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında, Doğu Avrupa'nın farklı bir dünya olarak ortaya çıkması, NATO öncesi Brüksel Antlaşması'nın oluşturduğu askeri dayanışma Avrupa Konseyi'nin kuruluşu (5 Mayıs 1949) ve Türkiye ile Yunanistan'ı da içine alması Avrupa'yı dayanışma içine sokmuştur. Ancak Avrupa Konseyi isteneni vermemiş, Birleşik Avrupa rüyası ile başka yollar aranmıştır.

Avrupa'da savaşın kaynağı kömür ve demir olmuştur. Avrupa'yı birleştirmek isteyenlerin aklına bu alan çok cazip geliyordu. Fransız Dışışleri Bakanı ÷lkesiyle Almanya'yı savaştırmamanın yolunun, bu iki ÷lkenin kömür ve çelik sanayilerinin yönetimini uluslararası bir otoriteye bırakmaktan geçtiğini düşünmektedir. Böylece savaşın can damarı olan bu iki sektör kontrol edilmiş olacaktır. Bu girişim 1951'de imzalanan Paris Antlaşması'yla amacına ulaşmıştır. Almanya, İtalya, Fransa, Belçika, Hollanda, Lüksemburg bu anlaşma ile Avrupa Birliği'nin temellerini oluşturacak yapıyı oluşturmuşlardır (Ertürk, 1996, s. 229).

Avrupa'da gümrük birliğini oluşturan gelişmelerin temelinde Avrupa'daki ÷lkelerin birbirlerine karşı savaşmamak amacıyla harekete geçmesi yatar. İkinci dünya savaşı ile yıkıma uğrayan ÷lkelerin Avrupa Kömür ve Çelik Birliği olarak adlandırılan birliğe üye olmasıyla Avrupa Birliği'nin de temelleri atılmış olur.

Fransa'nın Dışışleri Bakanı olan Robert Schuman ilk fikri bir plan çerçevesinde ortaya atar. Öneriyle Fransa ve Batı Almanya başta olmak üzere birliğe dahil üye ÷lkeler arasında kömür ve çelik üretiminde işbirliği öngörülmüştür. Bu işbirliği dönemin başat sanayi hammaddelerine yönelik ortak politikalar geliştirici ve doğabilecek olası uyuşmazlıkları önleyici nitelikteydi. Böylece bu ÷lkeler ekonominin temel yapıtaşları olan endüstriler dolayısıyla savaşa kadar varan çatışmalardan uzaklaştırılmış olacaktır.

Avrupa Kömür ve Çelik Birliği'ni oluşturan ÷lkeler (Fransa, Belçika, Almanya, Hollanda, İtalya, Lüksemburg), ekonomik topluluk oluşturarak uzun süreler kanlı savaşların birbirine düşürdüğu düşman halkların arasında geniş ve derin bir ortaklığın,

bundan böyle paylaşılacak ortak yazgıyı yönlendirecek kurumların temellerini atmayı amaçlamışlardır (Semprun & Villepin, 2005, s. 74-75).

AKÇT'yi kuran anlaşma metninde açık ve net şekilde altı ülkenin bu birliği oluşturmakla neyi hedeflediği yer almaktadır. Bu metin dünya barışından, husumetler yerine temel menfaatlerde buluşmaktan ve fiili bir dayanışmaya yönelmekten söz etmektedir.

Ayrıca metinde uzun zamandır parçalanmış halkların aynı kadere yönlendirilmesine de atıfta bulunulmakta, bu yalnızca bir hedef olarak belirtilmemekte, bu noktada kararlılık da ifade edilmektedir (Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu, 2016, s. 3).

Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu kuran anlaşmanın ilk 2 maddesi daha sonra Avrupa'da gümrük birliğini oluşturacak temel hedefleri özetlemektedir (Ek 1).

Burada topluluğun görevi olarak ortak bir pazar kurulması açık ve net bir şekilde ifade edilmiştir (Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu, 2016, s. 6).

Avrupa'nın çıkarlarını savunacak bir ortak pazar fikri Roma Antlaşması (25 Mart 1957) ile yeni bir safhaya evrilmiştir. Bu anlaşmayla Avrupa Ekonomik Topluluğu adıyla modern anlamda Avrupa Birliği'nin diğer bir ifadeyle Avrupa'da ekonomik entegrasyonun temelleri atılmıştır.

Kurulduğu dönemde Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET), yalnızca gümrük ve ekonomik alanda bir birliği hedeflemiştir. Ancak ilerleyen yıllarda kapsam genişlemiş ve siyasi birlik hedefine kadar ulaşmıştır. AET içerisindeki üye ülkeler, 1 Temmuz 1968'de kendi aralarında farklı gümrük tarifeleri uygulamaktan vazgeçmiştir. Ortak Gümrük Tarifesinin yürürlüğe girmesi AET ülkelerinin aralarındaki dayanışmayı pekiştirmiş, böylece gümrük birliği de tamamlanmıştır (Çoğal, 2007, s. 59).

Avrupa Ekonomik Topluluğu fikrini fiili olarak ve resmen hayata geçiren 25 Mart 1957 tarihli Roma Anlaşması, üye ülkelerin belirli aşamalarla gümrük birliğine yönelmelerini sağlamak üzere hazırlanmıştır. Roma Anlaşması esasında tüm sürecin temel dayanağını oluşturmuştur. Birlik içerisinde, büyümede eşitlik mutlak olarak sözkonusu olmamasına rağmen, en sık hedeflenen ekonomik yakınlaşma stratejisidir.

Gümrük birliği, tarih boyunca her coğrafyada siyasi iradeleri cezbeden bir yapıdır. Günümüzde gerçek bir siyasi projeye dönüşen ve güçlü bir ortak pazarı teşkil eden Avrupa Birliği özünde tamamen bir gümrük birliği olarak kurgulanmış ve hayata geçirilmiştir.

Schuman Planı ile çıkılan yolda bu plana ilham kaynağı olan Jean Monnet'in tasarladığı gibi, herkesin peşinden koştuğu temel kaynaklar (çelik ve kömür) birlik olmanın ve barışın araçları olarak değerlendirilmiştir. Avrupa Birliği 1957'de (AET olarak) kurulduğunda ana hedefi malların, hizmetlerin sermaye ve işgücünün rahatça dolaşımına girdiği bir ortak pazarı yaratmaktır. Roma Antlaşması, bir ortak pazar kurulmasını öngörmekte idi. Bu pazarda ortak politikalar geliştirilmesi düşüncesiyle Gümrük Birliği eksenine girilmiş oldu. Mamul mallarda uygulanan vergilerin planlanan tarihten daha erken (1 Temmuz 1968) kaldırılması ile daha 1970'lere gelmeden ortak ekonomik politika hedefine ulaşıldığı görülmektedir. Bu süreçte atom enerjisi alanında da ülkeler birlikte hareket etmiş, altı ülkenin başarıyla ilerleyen birlik girişimi ilk genişleme dalgasıyla hızla büyümüştür. Birliğin başarısı sonrasında, İngiltere, Danimarka ve İrlanda sıkı bir uyum ve pazarlık sürecini müteakip 1973'te üye ülkeler arasına katılmıştır (Kakıcı, 2006, s. 14).

## **1.5 Avrupa Gümrük Birliği Ve Türkiye'nin Ortaklık Organları**

Yüzünü siyasi ve sosyal alanda Avrupa'ya dönmüş olan ve bu yönde devlet politikası izleyen Türkiye AET'ye çok uzun süre yabancı kalamamış ve 1959'de Yunanistan'ın hemen ardından AET'ye resmen üyelik için başvurmuştur. Komşunun başvurunun da bu yönelimde etkili olduğu ifade edilebilir. Ancak Türkiye'nin tam üyeliğinin gündeme gelmesi çok daha sonradır. Tam üyeliği bir amaç şeklinde gündeme getiren "*Ankara Anlaşması*" imzalandıktan 1 yıl sonra 1964'de yürürlüğe girmiştir. Bu anlaşma çerçevesinde "Ortaklık Organları" düzenlenmiştir. Uygulama tesis edilen organlar aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.

### **1.5.1 Ortaklık Konseyi**

Ankara Anlaşması AET ile Türkiye arasında gümrük birliğine dayalı bir ortaklık tesisi hedefini içermektedir. Oluşturulan karar organlarının başında Ortaklık Konseyi gelmektedir. Ortaklık Konseyi anlaşmayla belirlenmiş amaçlara yönelik tavsiyelerde bulunur. Ortaklığın tesisini müteakip neticeleri dönem sonunda değerlendirmeye alır ve inceler. Ayrıca ortaklığın tamamlanması hedefi çerçevesinde ilgili kararları alabilir.

Ankara Anlaşması ile, uyuşmazlıklar için çözüm kapısı olarak Ortaklık Konseyi yetkilendirilmiştir. Burada imza edilen anlaşmanın uygulaması ve uygulamadaki yorumlar da dikkate alınarak bu konularda taraf devletleri ve birliğe ilişkin çeşitli

konularda oluşabilecek uyuşmazlıklarda Ortaklık Konseyi karar organıdır. Ayrıca uyuşmazlığın yargıya ve AB Adalet Divanı'na (ABAD) götürülmesi de mümkün kılınmıştır. Ortaklık Konseyi ayrıca komiteler kurabilecektir ve bu komiteler konseye görevlerinde yardımcı olabilecek, Anlaşma'nın iyi yürütülmesine yardım edecektir. Konseye bir de rapor yükümlülüğü getirilirken, bu rapor yıllık olarak Türkiye - AB Karma Parlamento Komisyonu'na sunulmaktadır. Faaliyetlere ilişkin her yıl sunulmakta olan bir rapor niteliğindedir. Kısaca, Türkiye-AB ilişkisinin şekillenmesinde hassas ve kritik bir rol verilmiş olan Ortaklık Konseyi'nin görevlerini etkin icra etmesi AB ile süreçte önemli bulunmaktadır.

Ortaklık Konseyi'ni oluşturan üyeler üç ayrı başlık altında temsilde bulunurlar: AB üyelerinin hükümetlerini ve Türkiye'deki hükümeti ayrı temsilde bulunurken, Konsey ve Avrupa Komisyonu'ndan katılan üyeler de ayrıca yer almaktadır.

Ortaklık Konseyi'nin işleyişi içtüzüğünde belirtilir. İlgili mevzuata uygun olarak bakan düzeyinde en az altı ayda bir toplanan konseyde, Avrupa Birliği tarafından Konsey Dönem Başkanı üye devletin Dışişleri Bakanı, Komisyonun Genişlemeden Sorumlu Üyesi ve Türkiye Dışişleri Bakanı (Başmüzakereci) toplantılara katılır.

Dönem başkanlığı da bu altı aylık sürelerle sırayla yapılır. Bir toplantıda AB temsilcisi, diğer toplantıda Türkiye temsilcisi başkanlığı yürütür. Oyların eşit olduğu Ortaklık Konseyi'nde Türkiye'nin ve AB tarafının ayrı ayrı birer oyu vardır. Karar alınma süreci oybirliğinin sağlanmasına bağlıdır. Böylece tarafların ihtilafa düştüğü konularda, uzlaşmayan konular halledilmedikçe karar alınmaz (AB Bakanlığı, 2016).

### **1.5.2 Ortaklık Komitesi**

Ortaklık Konseyi tarafından kurulmuş bir komitedir. Ortaklık Komitesi'nin ana fonksiyonu Ortaklık Konseyi'ne yardım etmektir. Ortaklık Konseyi'nin alınacak kararlara ilişkin gündeminin hazırlanması görevi de Ortaklık Komitesi tarafından yerine getirilir. Ortaklık Konseyi'nin toplantı yapmadığı dönemlerde bu komitenin bünyesinde çalışmalar sürdürülür.

Ana hatlarıyla anlaşmanın iyi işleyişini sağlayıcı çalışmalar yürüten Ortaklık Komitesi karar alma konusunda yetki sahibi değildir. Komitenin işleyişi esnasında sekreteryanın oluşturulması usulü Ortaklık Konseyi ile benzer şekildedir. Toplantıya katılım bürokratlar düzeyinde sağlanmaktadır. Avrupa Komisyonu ve üye devletleri

temsil eden bürokratların yanı sıra Türkiye tarafından bürokrasinin temsilcileri de toplantılarda yer alır.

#### Alt Komiteler

Helsinki Zirvesi'nde (11-12 Aralık 1999) Türkiye için bir Katılım Ortaklığı talebi ortaya çıkmıştır. Ortaklık Konseyi 11 Nisan 2000'da bir karar alarak alt komiteleri kurmuştur. Bu karara göre, aşağıdaki 8 ayrı alanda faaliyet gösteren alt komiteler AB müktesebatını analitik bakımdan inceleme çalışması yürütecektir.

1. Tarım ve Balıkçılık
2. İç Pazar ve Rekabet
3. Ekonomik ve Parasal Konular, Sermaye Hareketleri ve İstatistik
4. Yenilikçilik
5. Ticaret, Sanayi ve AKÇT Ürünleri
6. Ulaştırma, Çevre ve Enerji (Trans-Avrupa Ağlarını da içermek üzere)
7. Gümrükler, Vergilendirme, Uyuşturucu Kaçakçılığı ve Kara Para Aklama
8. Bölgesel Kalkınma, İstihdam ve Sosyal Politika

Bu komitelerin karar alma gücü bulunmamakta olup, Ortaklık Komitesi altında faaliyet sürdürürler. Alt komite toplantıları Ortaklık Komitesi'ne raporlanır. Bu sekiz alanda ortaklık anlaşmasına ilişkin uygulamanın nasıl ilerlediği burada yürütülen çalışmalarda detaylandırılmış ve takip edilmiş olur. Uygulama ve ilerleme sürecine ilişkin başlıca gelişmeler burada takip edilerek raporlanır. Her türlü sorunun ele alındığı, doğabilecek sorunların değerlendirildiği önemli bir mutfak çalışması şeklinde değerlendirilebilir. Alt komitelerin çalışmaları, sürecin merkez altında tutulduğu ve gözlemlendiği süreçleri içerir.

Türkiye ile ilgili müzakerelerin sürdürülmesinde alt komiteler rol sahibi olmuştur. Türkiye'nin müzakere sürecinde bu alt komite toplantıları, hazırlanan raporlar gelişmelerin bütününe kapsayacak niteliktedir. Avrupa Birliği müktesebatıyla uyumun sağlanması net bir şekilde bu raporlarda değerlendirilmiş ve analiz edilmiştir.

Alt komitelerin koordine edilme ihtiyacı da planlanmıştır ve bu çerçevede yetkili Avrupa Birliği Bakanlığı olarak çalışmalar sürdürülmüştür. Türkiye'de Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçişle birlikte Avrupa Birliği Bakanlığı'nın yerini Dışişleri Bakanlığı almıştır. Dışişleri Bakanlığı'na bağlı Avrupa Birliği Başkanlığı aracılığıyla Türkiye'nin AB üyeliğine hazır hale getirilmesi yönünde çalışmalar sürdürülmektedir. Bir yılda, aralıkları değişmekle birlikte birkaç defa

toplantılar gerçekleştirilmek suretiyle, tarafları temsil eden uzmanlar çalışmaları yürütür. Özellikle burada konu olan sektörlere ilişkin çalışmaları sürdüren yetkili uzmanlar çalışmalarda bulunur. Alt komitelerin devam ettirdiği çalışmalar kamuoyuna çok yansımamakla beraber önemli bir altyapı çalışması olarak devam etmektedir. Türkiye'nin AB müktesebatına uyumunun gerçekleştirilmesi aşamasında bu altyapı çalışmaları önemlidir. Bu çalışmalarla ve toplantılarla Türkiye'nin ilgili kurumları AB müktesebatını doğrudan öğrenme, detaylı bilgi edinme imkanına kavuşur. Bürokrasinin bu manada Avrupa Komisyonu'ndaki muhatapları ile bağlantı kurmaları sağlanmaktadır. Somut ilerlemeler için bu süreçlerin önemli bir işlevi olduğu açıktır. Esasında devletlerin birliklere dahil olmaları, bürokrasinin ve kurumlarının işleyişini ve işlevini doğrudan eti altına almaktadır (AB Bakanlığı, 2016).

### **1.5.3 Karma Parlamento Komisyonu (KPK)**

1965'te kurulan bu komisyonun ana görevi faaliyet raporlarını incelemek ve tavsiyelerde bulunmaktır. Ortaklık Konseyi aracılığıyla hazırlanan faaliyet raporları bu komisyonda değerlendirilir ve incelenir. Ayrıca yapılan çalışmalarla ortaklığa ilişkin kararlarda tavsiyelerde bulunulur.

#### **Karma Parlamento Komisyonu'nun Yapısı ve Çalışma Şekli**

Kısa adı KPK olan bu komisyon 50 milletvekilinden oluşur. Eşit temsil şeklinde TBMM ve Avrupa Parlamentosu'ndan 25'er milletvekili bulunur. KPK içtüzüğünde belirlenmiş olan yapıya göre, bir başkanlık divanı vardır. İchtüzüğün dördüncü maddesine göre, TBMM heyet başkanı ile AP heyet başkanının yanısıra başkan yardımcıları vardır. KPK toplantıları bir yıl içerisinde 3 kez gerçekleştirilir. KPK Eşbaşkanlarının çağrısıyla gerçekleşen toplantıların gündemi komisyon toplantılarından bir ay önce Başkanlık Divanı üyelerinin yapacağı toplantıda belirlenir. İlkesel olarak Türkiye'de ve Avrupa Parlamentosu'nun toplandığı şehirlerde sırayla toplanılır. İç tüzük gereği aksi bir karar alınmayan her durumda toplantılar kamuya açık olarak gerçekleştirilir. Farklı gündemlerde ihtiyaç duyulan durumlarda, AB Konseyi ve AB Komisyonu üyeleri, Ortaklık Konseyi'nin üyeleri, Hükümet temsilcileri ve diğer ilgili kişiler toplantıya davet edilebilir. Bu davetin gerçekleşmesi Başkanlık Divanı kararıyla mümkün olur (TBMM, 2016).

#### **1.5.4 Türkiye-AB Karma İstişare Komitesi**

Avrupa Birliği ile Türkiye Cumhuriyeti arasında işbirliği tesisi ana hedefdir ve bu hedefe ulaşmak için oluşturulan yapılardan biri de Türkiye-AB Karma İstişare Komitesi'dir. İşbirliğini güçlendirmenin yanısıra sosyal ve ekonomik diyalogu kurumsal hale getirmek üzere çalışan komite bir yıl içinde iki defa toplanır. Karma İstişare Komitesi üyelerinin görev süresi iki yılla sınırlıdır. AB Ekonomik ve Sosyal Komitesi içerisinde üyeler bulunur. Ayrıca Türkiye tarafında ekonomik ve sosyal olarak farklı çıkar gruplarının temsili de sağlanarak iki taraftan eşit sayıda üye katılımı oluşturulmuştur.

Tarafların karşılıklı anlayış ve bilgilendirme düzeyini artırmak ve bu minvalde iki tarafa fırsatlar sağlamak üzere Ortaklık Konseyi'ne görüş sunmak için çalışma yürütülür. Bağlayıcı olmayan bu görüşlerin kararlaştırılması oy çokluğu ile karara bağlanır (AB Bakanlığı, 2016).

#### **1.5.5 Gümrük İşbirliği Komitesi**

Gümrük İşbirliği Komitesi teknik bir komite olarak Ankara Antlaşmasıyla (24. Madde) oluşturulmuştur. İmzalayan taraflar arasında yakın çalışmayı tesis etmek amaçlanır. Bu komite 1979'da ilk toplantısını gerçekleştirirken, ilk dönemlerde (1982-1992 arası) 10 yıl toplanmadığı dönem sonrasında aktif hale gelmiş ve düzenli toplantı yapmaya başlamıştır. Teknik sorunlara çözüm aranan bir komitedir. Komiteye yüklenen ana görev de karşılıklı olarak anlayış zemini geliştirmek ve bilgi seviyesini artırmak amacını gerçekleştirmektir (Kakıcı, 2006, s. 64).

#### **1.5.6 GBOK- Gümrük Birliği Ortak Komitesi**

Avrupa Birliği ve Türkiye için gümrük birliği öngören Ortaklık Konseyi Kararı yeni bir organ da oluşturmuştur. Gümrük Birliği Ortak Komitesi (GBOK) adlı bu organ birliğin düzgün işlemesi üzerine kuruludur. Bu komite eliyle ticaret alanında ortak politika, ortak rekabet politikası ve ilgili mevzuat gibi doğrudan birliğin işleyişiyle ilgili alanlarda uyumun sağlanması amacı güdülmektedir.

Ortaklık Konseyi'ne yönelik tavsiyelerin hazırlandığı GBOK, sorun giderici nitelikte planlanmıştır. Tavsiye niteliğinde işleyişi geliştirmeye yönelik bir çalışma usulü vardır. Kararlar bağlayıcı olmasa da önemlidir. Tamamen imzacı tarafların

temsilcilerinin oluşturduğu ve ayda bir kez toplanan GBOK temel olarak teknik konuları ele alır.

GBOK'un çalışmaları ve ortaya koyduğu raporlar, Gümrük Birliği'nin işleyişine ilişkin ngrlen mevzuat uyumunda bir danışma organı şeklinde işleyiş sergileyen Komite bazen yeni bir mevzuat ortaya koymayacak teknik nitelikli kararlar alabilir.

Burada amaçlananlar arasında uygulama ile mevzuat maddeleri arasındaki ayrışmayı gidermektir. Böylece malların serbest dolaşım ilkesi korunmak suretiyle, ticarete sapma ve ekonomik sorunlar önlenmiş olur (Dışişleri Bakanlığı, 2016).



## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYE’NİN GÜMRÜK BİRLİĞİNE TAM ÜYELİK SÜRECİ

#### 2.1 Ankara Antlaşması

Türkiye Avrupa Birliği’ne ilk adımını Yunanistan’ın müracaatını müteakip, 1959 yılında gerçekleştirilen üyelik başvurusu ile atmıştır.

Sonradan çeşitli gerekçeleri oluşan bu başvurunun kaynağında Yunanistan’ın başvuru yatmaktadır. Gümrük birliği ve ekonomik bütünleşme arasında dalgalanan çeşitli görüşmeler sonucunda Ankara Antlaşması 1963’te imzalanmış, 1964 başında da yürürlüğe girmiştir (Ertürk, 1996, s. 248).

Gümrük Birliği’ne giden sürecin iyi anlaşılması için, Türkiye ile AET arasında Ankara Anlaşması imzalanmadan evvel gerçekleşen gelişmeler iyi incelenmelidir. Türkiye’nin AET ile görüşme stratejisi Yunanistan’a göre şekillenmiştir. Komşu Yunanistan bu konudaki ilerleme modelini Gümrük Birliği şeklinde benimserken, Türkiye’de benzer şekilde ilerlemiştir. Tam üyeliğe giden bir entegrasyon modeli şeklindeki bu izlenen yol, Yunanistan için olumlu neticelenince Türkiye’de aynı yolda devam etmiştir. Aslında son derece bağımlı bir model olan gümrük birliği modeli tam üyelik adımı olarak kurgulanmış ve Yunanistan örneğinde de ilerleme sağlanmış bir yoldur (Günoğur, 1995).

Ankara Antlaşması ile Türkiye’nin gümrük birliği ile başlayarak tam üyelik hedefine ilerlemesi yolunun hedeflendiği açıktır. Fakat Türkiye’nin ekonomik durumu (belki de genel durumu demek daha doğru) bu süreci üç safhaya bağlamayı gerekli kılmıştır. Bunlar hazırlık, geçiş ve son dönemlerdir. Birinci devre, ekonomik yükümlülük

altına girmeden Türkiye'nin büyük ölçüde tek taraflı taviz aldığı dönemdir. 1964'te başlayıp, geçiş döneminin şartlarının oluştuğu ve müzakerelere başlanması gerektiği Türkiye tarafından ileri sürülerek, 1968 yılında kapatılmış ve Katma Protokolün müzakerelerine geçilmiştir. Bu müzakereler sonunda ortaya çıkan belge 1971 yılında imzalanmış, 1973 yılında da yürürlüğe girmiştir (Ertürk, 1996, s. 248).

Bir 'çerçeve anlaşması' olarak nitelenebilecek Ankara Anlaşması'nda temelde hedeflenen Türkiye'nin Avrupa Topluluğu'na üyeliğidir.

Anlaşmanın ikinci maddesinde bu amaç detaylı ve net dille anlatılır. Ortaklığın üç ayrı dönemi kapsadığı, hazırlıktan sonra, geçiş dönemini müteakip son döneme ulaşılacağı belirlenmiştir. Anlaşmayla Türkiye'nin ekonomik durumuna ilişkin pozitif kalkınma hedefine vurgu yapıldığı görülür. Burada dengeli bir şekilde ekonomik ilişkilerin güçlendirilmesi de ifade edilmiştir (Dışişleri Bakanlığı, 2016).

## **2.2 Hazırlık Dönemi**

Ankara Antlaşması imzalanıp hayata geçince yeni bir safha (hazırlık dönemi) başlatılmıştır. Hazırlık dönemi 1 Ocak 1973 tarihine kadar devam etmiştir.

Ortaklık Antlaşmasına göre bu safhada Türkiye'nin ekonomisinin güçlendirilmesi hedefi ortaya koyulmuştur ki, ilerleyen dönemlerde Türkiye kendisinden beklenen yükümlülükleri üstlenecek seviyeye gelebilsin. Bu dönemde, Türkiye'ye birtakım ticari ayrıcalıklar ve mali yardımlar sağlanmıştır. Yaklaşık sekiz yıl süren bu dönemde, Topluluk tarafından ithal edilecek olan (alım garantisi verilmeyen) fındık, kuru üzüm, kuru incir ve tütün gibi geleneksel tarım ürünlerine, Geçici Protokol ile o dönemde Türk ihraç ürünlerinin yaklaşık yüzde 40'ını oluşturan tarife kontenjanları tahsis edilmiştir (Çoğal, 2012, s. 39).

Bu dönemde öne çıkan husus, Türkiye'ye tek taraflı olarak kotalardır. Tarife kotaları bir malın gümrük vergisinde tespit edilmiş oranlarda belirli bir kotaya ulaşınca kadar indirim öngörmektedir. Tercihli bir gümrük vergisi tarifesi uygulaması limitlere ulaşınca kadar uygulanırken, kota limitleri 1967'de artırılmıştır.

Beş yıl olarak öngörüldüğü halde, daha sonra görüşmeler dolayısıyla uzayan (1 Aralık 1964 ile 31 Aralık 1972 arası) süreçte, Türkiye ekonomisinin Gümrük Birliği uygulamasına tam olarak hazırlanması söz konusudur (Uysal, 2001, s. 142).

Türkiye'nin ilk aşamada yükümlülük üstlenmesi yerine, Topluluğun yardımı ve sorumluluğu öne çıkar. Burada Türkiye-AET ilişkisini artırıcı uygulamalar hedefine

ilerlenirken, ekonomik güçlendirme vurgusu üzerinden gidilir. Bu dönem Türkiye tarafından kullanılmak üzere bir kredi (175 milyon ECU) ayrılmıştır. Bu döneme süre öngörülürken 5 yıldan 10 yıla kadar bir süre gündeme gelmiştir (Ekonomi Bakanlığı, 2016).

### **2.2.1 İthalat kontenjanları**

İthalat için belirlenen bazı kontenjanlar sözkonusudur. Hazırlık Dönemi'nin yol haritası niteliğindeki Geçici Protokol bu dönemin işlerini detaylandırmıştır. Burada Türkiye çıkışlı olan bazı mal gruplarına ithalat kolaylıkları öngörülmüştür. Bu kolaylıklar kontenjanlar ayrılması anlamına gelmektedir. Mal bazında hangi miktarda ithalat yapılabileceği her üye ülke için ifade edilmiştir. Bu konu Geçici Protokol'ün 2. maddesinde 30 bin ton kuru üzüm, 13 bin ton kuru incir, 12 bin 500 ton tütün, 17 bin ton fındık için kontenjan açılmış, mevsimlere ve ihtiyaçlara göre gerek duyulduğunda bu miktarlarda artış sağlanabileceği belirtilmiştir. Bunlara ek olarak, Hazırlık Dönemi içinde yerleşme hakkı, hizmet edinimi, rekabet, ulaştırma hizmetlerindeki aksamalar gibi çeşitli konularda çıkacak sorunların Ortaklık Konseyi'ne getirileceği ve gerekirse akit taraflara bu konularda tavsiyelerde bulunulabileceği hükme bağlanmıştır (Çak & Çak, 2007, s. 40).

Nitekim hazırlık döneminde ithalatın artışı, ihracatın artışından daha hızlıdır. Türkiye'nin toplam ithalatına bakıldığında, AET üyesi ülkelerin payının arttığı görülür. Türkiye'nin ithalat oranları değerlendirildiğinde, 1963'te yüzde 29 olan AET'nin payı, 1972'de yüzde 42 oranlarına yükselmiştir (Karluk, 680).

Hazırlık dönemi ile geçen süreçte bazı sahalarda gelişme kaydedilemediği açıktır. Örneğin işgücünün serbest dolaşımı bu konulardan biridir. Ayrıca gelişme sağlanamayan konular arasında hizmet edinimi serbestliği ve yerleşme hakkı vardır. Türkiye bu dönemde AET bakımından iyi bir pazar adresi olarak öne çıkmıştır. İthalatın ihracattan hızlı gelişmesi bu bakımdan ispatlayıcı nitelikte değerlendirilir (Arslan ve diğerleri, 2002, s. 14).

### **2.2.2 Alınan Mali Yardımlar**

Ankara Antlaşması'nın olası olumsuz etkileri öngörülerek bazı tedbirler alındığı görülür. Bu çerçevede AET tarafından yapılan taahhülle Türkiye için hızlandırılmış yardımlar öngörülür. Bu yardımlar mali ve ekonomik anlamdadır. Birinci Mali Protokol olarak adlandırılan ilk etapta 175 milyon ECU'lük bir kredi kullanılmıştır.

Türkiye 1965-1969 arası beş yıllık dönemde bu krediyi kullandı. Birinci Mali Protokol ile mali kayıpların veya mali sıkıntılarının AET eliyle telafisi planlanmıştır. Böylece Türkiye ekonomisi olumsuz etkilerden uzak kalacaktır. Neticede Türkiye hazırlık dönemi henüz devam ederken, 1967 ve 1968'de bir sonraki dönemin (geçiş dönemi) başlatılmasını önermiştir. Ancak bu teklif kabul edilmemiş, 6 Şubat 1969'da Ortaklık Konseyi tarafından olumlu yanıt verilmek suretiyle geçiş dönemi başlatılabilmektedir (Aslan, 2000, s. 9,28).

Türkiye, 1963'ten (Ankara Anlaşması) günümüze kadar geçen süreçte, sosyal, ekonomik, çevresel ve kültürel alanlarda AB standartlarına politikalarını yaklaştırmak amacıyla çeşitli projeler üretmiş ve geliştirmiştir. Ankara Anlaşması'nda 2. Maddede ekonomik bakımdan bir güçlendirmeden bahseder. Bu güçlendirme Türk halkının çalıştırılma seviyesinin ve hayat koşullarının iyileştirilmesini hedefleyen bir olumlu adım olarak öne çıkar. Bu çerçevede Türkiye, AB'den çeşitli başlıklar altında ve farklı konulara istinaden mali yardımlar almıştır (Özdemir, 2015, s. 41).

Alınan bu mali yardımlar ile çeşitli sosyal projeler, baraj yapımı, termik santraller, hayvan türlerinin ıslahı, kalkınmışlık bakımından bölgeler arasındaki farklılıkları ortadan kaldırma gibi konularda harcamalar yapılmıştır. İlerleyen konularda alınan bu mali yardımlara daha detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

### **2.3 Geçiş Dönemi**

Türkiye ile Gümrük Birliği uygulamasının altyapısı Roma Antlaşması imzalandıktan 1 sene sonra 1959 senesinde yapılan başvuruya dayanır. Bu tarihte Türkiye Avrupa Birliği'ne katılım başvuru yapmıştır. Ankara Anlaşması bu yolu açarken birbirinin devamı olarak öngörülen üç ayrı dönem düzenlenmiştir: Hazırlık Dönemi, Geçiş Dönemi, Son Dönem.

Geçiş döneminin tamamlanması ile tam anlamıyla bir Gümrük Birliği sağlanacaktır. Katma Protokol'ün yürürlüğe girişiyle (1 Ocak 1973) başka bir süreç başlamıştır. Bu dönem Geçiş Dönemi'dir. 22 yıllık bu süreç Gümrük Birliği süreci olarak adlandırılabilir. 1971'de Geçiş Dönemi'nin başlangıcında, Türkiye menşeli sanayi ürünlerinin gümrük vergileri sıfırlanmıştır (Doğan, 2004).

Türk Hükümeti, 1967 yılında geçiş dönemi için önemli bir adım atmıştır. Türkiye'nin AET'den talebi gündeme gelmiştir. Bu talep Türkiye'nin süreçteki

menfaatleri açısından önemlidir. Zira hazırlıkların yapılması ve katma protokolün talebidir (Demirel, 2003, s. 28).

Türkiye, Geçiş Dönemi'nde gümrükler bakımından liberasyon listesinin genişletilmesi, birlik kotalarının arttırılması, birlik sermayesine Türkiye'de eşit koşullar ile çalışma durumunun sağlanması alanlarında tek taraflı tavizler vermiş bulunmaktadır (Göl, 1995, s. 13).

### **2.3.1 Katma Protokol**

Geçiş döneminin içerdiği ayrıntıları düzenleyen Katma Protokol 64 maddeden oluşmaktadır (Bilici, 1997, s. 127).

1970 yılında imzalanan bu sözleşme önemli niteliktedir. Bu önem mal ve hizmetlerin, işgücü ve sermayenin kademeli de olsa serbest dolaşımına yönelik olmasından kaynaklanır. Bu protokole Avrupa Topluluğu ile Türkiye arasında Türk vatandaşlarının Topluluk ülkelerine vizesiz giriş muafiyeti de bulunmakta idi. Ancak Avrupa Birliği bu protokole uymayarak günümüze kadar geçen sürede Türk vatandaşlarına yasal olmayan bir vize uygulaması yapmaya devam etmektedir. Katma Protokol'ün iç onay süreçlerinde beklemiş ve bu derece önemli bir sözleşme üç yıl geç hayata geçmiştir (Bekmez & Karataş, 2013, s. 375-376).

13 Kasım 1970'te imzalanan, Türkiye ile Topluluk arasında kurulacak bir Gümrük Birliğini esas alan Katma Protokol 1973'te yürürlüğe girmiştir. Bu Katma Protokol çerçevesinde malların serbest dolaşımını içeren bir çerçeve ortaya koyar. Türkiye ve AET arasında gümrüklere ilişkin uygulanan vergilerinin kaldırılması, ortak gümrük tarifesi mahiyetindeki uygulamalar, ortak tarım politikaları içeren uygulamalara yönelim gibi dışa açık ve bütünleşmeyi getiren bir model olarak ortaya çıkar.

Ayrıca ekonomi politikalarının yakınlaştırılması hedefiyle rekabet, vergileme ve mevzuat yaklaştırılması başlığı öne çıkar ki, katma protokole taraflara yükümlülükler belirlenmiştir (Çoğal, 2012, s. 41).

Katma protokol prensipte 12 sene sürecek, ancak istisnai biçimde 22 yıl devam edecek geçiş döneminin detaylarını ve esaslarını oluşturmaktadır. Katma protokole sanayi ürünleri gümrük birliğinin kapsama alanında yer almıştır. Diğer yandan tarım ürünleri farklı bir değerlendirme ile tercihli bir rejim çerçevesinde ele alınmıştır. Bu dönem, Türkiye'nin Gümrük Birliği sürecinin net şekilde başladığı 1 Ocak 1996'da resmen sona ermiştir. İmzalanan Gümrük Birliği'nin kapsamı sadece sanayi ve

işlenmiş tarım ürünleri ile sınırlıdır. Geleneksel tarım ürünleri ise hariç tutulmaktadır. İşgücü ve sermayenin serbestçe dolaşımına ilişkin düzenlemenin yanısıra devlet yardımlarına dair ve mali yardımlar gibi temel konulara dair hükümler de Katma Protokolde yer almaktadır (Bekmez & Karataş, 2013, s. 376).

### **2.3.1.1 Malların serbest dolaşımı**

Katma Protokolle birlikte AB'ye Türkiye'den ithal edilen sanayi ürünlerinde gümrüklerde herhangi bir vergi uygulanmaması şeklinde düzenleme hayata geçirildi. Türkiye'nin de gümrük vergilerini sıfırlaması hedefi doğrultusunda, Gümrük Birliği'nin tam anlamıyla uygulanacağı aşama için geçecek süre başlamış oldu.

Ancak Seyidoğlu'na göre, ihracatında önemli yeri olan tekstil ve gıda ürünleri üzerindeki kısıtlamaların kaldırılmaması Türkiye açısından çok olumsuz bir durumdur. Topluluk şeker, zeytinyağı, salça, gibi gıda maddelerini tarım ürünü kategorisinde vergi sıfırlamasının dışında tuttu. Ayrıca tekstil, tarıma dayalı bazı sanayi ürünleri, işlenmiş petrol ürünleri, bu uygulamaların haricinde tutuluyordu (Seyidoğlu, 2015, s. 283).

Öte yandan, KP'nin 33. Maddesine göre, ortak tarım politikası tedbirleri de öngörülüyordu. Bu doğrultuda 22 yıllık bir dönem içinde, Türkiye, tarım ürünlerinin Türkiye ile Topluluk arasında serbest dolaşımı için tarım politikasında uyumu hedefleyecekti. Ancak 1960'lı yıllarda Türk tarım ürünlerine gereksinim duyan Topluluğun, 1980'li yılların başından itibaren birçok temel tarım ürünlerinde fazla vermeye başlayınca, Türk tarım ürünlerine gereksinimi kalmamıştır. Bu nedenle, işlenmiş süt, şeker ve unlu mamuller dışındaki tarım ürünleri gümrük birliği kapsamı dışında bırakılmıştır (Çoğal, 2012, s. 47-48).

### **2.3.1.2 Kişilerin ve hizmetlerin serbest dolaşımı**

Katma Protokol'ün maddelerinde 36. Maddeden 42. Maddeye kadar olan kısım kişilerin ve hizmetlerin dolaşımını konu alır. Protokol'ün 36'ncı maddesi işçilere ilişkindir. Buna göre, işçilerin serbest dolaşımı için süreler belirlenmiştir. Anlaşmanın yürürlüğe girişini müteakip on ikinci yıldan başlayarak yirmi ikinci yıla kadar giden süreçte bu konu halledilecektir ve kademeli bir düzenleme söz konusudur. Yirmi ikinci

yılın sonunda işçilerin serbest dolaşımı tamamen sağlanmış olacaktır. Diğer yandan usul bakımından Ortaklık Konseyi yetkilendirilmiştir.<sup>1</sup>

Kişilerin serbest dolaşımının sağlanması açısından burada konulan düzenlemeler önemlidir. Zira sözkonusu düzenlemeler uzun yıllar sonra da işçilerin serbestçe dolaşımı için teminat oluşturmuştur.

Avrupa Adalet Divanı'nın (ATAD) 2000 yılında verdiği bir karar da yerleşim serbestisi bakımından kayda değer niteliktedir. 11 Mayıs 2000 tarihli karar (Savaş kararı) 22 Aralık 1984'te bir ay süreli olarak İngiltere'ye giriş vizesi alan Türk vatandaşı Savaş çiftinin durumuna ilişkin bir karardır. Savaş çifti vize esnasında herhangi bir işyeri açma ve ticari nitelikte başvuru yapmamıştır ancak, İngiltere'de buldukları sürede faklı ticari girişimlerde bulunmuşlardır. İngiltere makamları 1994'te çifti sınır dışı etme kararını tebliğ etmiştir ve daha sonra sınır dışı işlemi gerçekleşmiştir. Gerekçe olarak Türk vatandaşı çiftin oturma izni sahibi olmadığı sunulur. Bu arada yeni işyeri açmış olan çift karara itiraz yolunu izleyerek yargı yoluna başvurur. Savaş çifti Adalet Divanı'na başvuru yapar. Başvuruyu inceleyen ATAD verdiği kararda Katma Protokolü dikkate almıştır. Katma Protokol'ün 41. Maddesi dayanak gösterilerek taraflara yerleşim serbestliği ve hizmetin serbest dolaşımına aykırı yeni kısıt getirilemeyeceği kararlaştırıldı. Bu durum Türk vatandaşları için lehte hükümlerin dikkate alınacağını net şekilde ortaya koymaktadır (Pınar, 2007).

### **2.3.1.3 Ekonomik politikaların yaklaştırılması**

Katma protokolde ekonomik politikalar kısmı da yer almaktadır. Buna göre Türkiye, ekonomik ve mali politikalarını topluluğun politikaları ve mezuatı ile yaklaştıracak, uyumlu hale getirecektir.

### **2.3.2 Mali Protokoller ve Türkiye'ye Sağlanan Mali Yardımlar**

Ortaklık Anlaşması'nda yer alan bir başka düzenleme mali yardımlara ilişkindi. Buna göre tam üyeliğe yönelik bir hazırlama gayesiyle Türkiye'ye yardım

---

<sup>1</sup> 23 Kasım 1970'te imzalanan Katma Protokol'de, Türkiye ile Topluluk üyesi devletler arasında işçilerin serbest dolaşımının, 12. yıl ile 22. yıl arasında kademeli olarak gerçekleştirileceği hükme bağlanmıştır. AB üyesi ülke vatandaşları diğer üye ülkelerde çalışma koşulları, sosyal yardımlar, vergilendirme konularında o ülke işçileri ile eşit muameleye tabi tutulurlar. Türk işçilerine kimi haklar tanınmış, ancak serbest dolaşım getirilememiştir.

sağlanacaktı. Bu yardımın ne kadar olacağı ve koşulları mali protokollerle belirlenecekti (Seyidoğlu, 2015, s. 283).

Mali ilişkiler ise Gümrük Birliği gerçekteşmesine kadar ayrıca düzenlenmişti. Buradaki düzenlemeler Ankara Anlaşması'na ek Mali Protokollerdir (Çokgezen & Yıldırım, 2007, s. 153).

### **2.3.2.1 Birinci mali protokol**

Hazırlık döneminde Türk ekonomisinin daha fazla kuvvetlendirilmesi hedeflenirken bunun sağlanması bazı ek uygulamalardan geçiyordu. Burada tek taraflı bazı ödünler gündeme gelirken Türkiye'nin ihraç ürünlerinin gümrük vergilerinde indirimler gündeme geldi (Güngör, 2000, s. 20).

Türkiye ile AET arasındaki mali ilişkilerde mali protokoller düzenleyici olarak ortaya konulmuştur. 1963'te imzalanan Ortaklık Anlaşması'na ek Birinci Mali Protokol 1964-1969 döneminde 175 milyon ECU tutarında kredi sağlamıştır. Kredilerin vadesi için belirlenen süre yedi yılı ödemesiz olmak üzere 30 yıldır. Birinci Mali Protokol dahilinde olan tüm krediler tümüyle eksiksiz kullanıma sokulmuştur. 7 altyapı konulu proje bu krediler içerisinde (105.9 milyon ECU) yararlanırken, enerji sahasında öne çıkan ve önem taşıyan Kovada Projesi, Gökçekaya-Seyitömer Enerji Nakil Hattı ve Keban Projesi gibi projeler de bu çerçevede fonlandırılmıştır. Burada sözkonusu olan kredi miktarının toplamı içerisinde önemli bir bölümü (145 milyon ECU'su) 11 kamu projesinde değerlendirilmiştir. Bu kredilerin özel sektörde kullanılan kısmı da vardır. Toplam 30 milyon ECU 33 özel sektör projesine ayrılmış ve kullanılmıştır (Bayraktar, 2001, s. 19-20).

Mali Protokol'ün ilk yıllarında proje sunma konusunda (fizibilite eksikliği ve plana uyumsuzluk vb.) sıkıntılar görülmüştür. Altyapı projeleri ile altyapı eksiğinin giderilmeye çalışıldığı bir dönemdir. Altyapı için hazırlanmış projelere 105.9 milyon ECU, yatırım içerikli projelere 69.1 milyon ECU ayrılmıştır (Çokgezen & Yıldırım, 2007, s. 154).

### **2.3.2.2 İkinci mali protokol**

1971'den 1977'ye kadar süren dönemi kapsayan İkinci Mali Protokolde kullanılan kredilerin büyük bölümü yine kamu projelerine ayrılmıştır. Avrupa Yatırım Bankası kaynakları da Topluluk bütçesinin yanısıra devre alınmıştır.

195 milyon ECU'lük topluluk bütçesinden sağlanan kredinin yanısıra 25 milyon ECU Avrupa Yatırım Bankası kaynaklı kredi kullanılmıştır (T.C. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, 2009, s. 46).

Bir Tamamlayıcı Protokol 1986'da gündeme gelmiştir. Sonradan (1973) AET' ye üye olan İngiltere, Danimarka ve İrlanda' nın ayrıca değerlendirmeleri yapılmış ve II. Mali Protokol'e ilişkin görüşmeler sonrasında, bu 3 ülkenin ayrıca tamamlayıcı düzenleme ile Türkiye tarafında kredi sağlaması kararlaştırılmıştır. Bu miktar toplam 47 milyon ECU olarak tespit edilmiştir (Bilici, 2004, s. 131).

### **2.3.2.3 Üçüncü mali protokol**

1 Mayıs 1979'ta yürürlüğe girmiş olan protokolle toplam 220 milyon ECU'luk özel şartlı kredi tamamıyla altyapıyı teşkil eden projeler için ayrılmış oldu.

Bu protokollerin Türkiye'nin enerji sahasındaki açığını kapatması bakımından finans kaynağı sağladığı ifade edilmelidir. Üçüncü Mali Protokol ile Topluluk bütçesinden planlanan (220 milyon ECU) kısma ilavelerle birlikte toplam 310 milyon ECU tutarında kredi limitine ulaşılmıştır. Buradaki vade süresinin 40 yıla varması, 10 yıl ödemesiz dönem (yüzde 2,5 faiz haddi) koşullarında edinilen 220 milyonluk kredinin tümü kamuya ayrılmıştır. Kamu yatırımları içerisinde enerji ihtiyacını giderecek yatırımlar öne çıkar ve Türkiye'nin üçüncü büyüklükteki hidroelektrik santrali Keban bu yatırımlar arasında yer alır. Keban II Hidroelektrik Santrali dışında, Elbistan Kömürleri ve Termik Santrali, Akdeniz Ormancılık, Karakaya Hidroelektrik Santrali ve Enerji Nakil Hatları Projeleri buradan finanse edilmiştir (Bayraktar, 2001, s. 21).

### **2.3.2.4 Dördüncü mali protokol**

Dördüncü mali protokol 600 milyon ECU tutarında bir mali yardımdan oluşmaktadır. Beş yıllık olarak planlanan ancak Türkiye'ye sunulmayan bu yardımların siyasal nedenlere takıldığı da gözlenmiştir. 1981'de siyasal nedenlerle dondurulmuş, 9 yıl aradan sonra 1990'da onaylanmak üzere Konseye sunulmuştur. Buna rağmen halihazırda bir işlerlik kazandırılmamıştır. 600 milyona ulaşan kaynağın 325 milyon Ecu gibi büyük bir kısmı genel bütçe kaynağı içerisinde özel koşullu kredi şeklinde ayrılmıştı. 225 milyon ECU AYB kaynakları içerisinde, 50 milyon ECU ise bağışlardan meydana gelecek şekilde planlandı. Ancak Türkiye

açısından dış finansman gereksinimi düşünüldüğünde, zaman geçtikçe planlanan miktarın önemi azalmaktadır (T.C. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, 2009, s. 47).

Ortaklık Konseyi kararıyla 600 milyon ECU'lük olan bu Dördüncü Mali Protokolün yürürlüğe girmemesi engellemelere dayanmaktadır. Özellikle 1 Ocak 1981'de AB'ye üye olan komşu Yunanistan'ın engellemelerine takılması siyasal nedenleri öne çıkartmaktadır (Güngör, 2000, s. 21).

#### **2.3.2.5 Özel işbirliği fonu**

Türkiye'ye yardım sağlayan bu fonun oluşturulmasında 1980'de Türkiye ekonomisinin içinde bulunduğu sıkıntılı durum dikkate alınmıştır. Ortaklık Konseyi tarafından tesis edilmiştir. Ekonomik ve teknik işbirliğinde ilerleme sağlanması hedeflenmektedir. Topluluk bütçesinden ayrılmak suretiyle yapılan bu yardımın miktarı 75 milyon Euro'ya ulaşmaktadır. Bunun 46 milyon Euro'su teknik olarak enerji sektörüne ayrılırken, 29 milyon Euro ise, ilişkilerdeki kesinti dolayısıyla dondurulmuştur. Yedi yıl sonra 1987'de ancak serbest bırakılmış olan 29 milyon euroluk kısım sağlık, enerji, çevre, yerel yönetimler, eğitim, turizm ve madencilik projeleri için finansman kaynağı şeklinde kullanılmıştır. Böylece bu fonun da tamamı kullanılmıştır.

#### **2.3.2.6 1996-1999 döneminde sağlanan mali yardımlar**

1964–1995: Bir milyar Euro bu dönemde kullanılmıştır. Gümrük birliğinin hayata geçmesi aşamasına kadar olan 1963-1996 arası dönem mali yardımlar Türkiye lehine geliştirilen mali protokollerle olmuştur.

1996–1999: Gümrük Birliği tesis edilmesinden adaylık statüsüne kadar geçen süre zarfında 755,3 milyon euro'ya ulaşan yardım miktarı sözkonusudur. Bu krediler kullanıma sokulurken Gümrük Birliği'ne bağlı yeni gereksinimin giderilmesi hedeflenmiştir.

Diğer yandan hibe nitelikli bazı fonlar, MEDA (Mediterranean Economic Development Area) program altında hibe nitelikli olarak hayata geçirilmiştir.

MEDA-I Programı ile toplam 55 projeye yönelik 376 milyon avro taahhütte bulunulmuştur.

EUROMED sistemiyle (1997–1999 arası dönem için) 205 milyon avro kredi sağlandı (AB Bakanlığı, 2016).

Avrupa Birliği Gümrük Birliği uygulaması öncesinde mali alanda verilen sözleri tutamamıştır. Bu noktada taahhütlerin yerine geldiği görülmemektedir. Gümrük Birliğinin uygulanması sonrası (1996'dan itibaren) dönemde de bu durum değişmemiştir. 1996-2000 yıllarında AB btçelerinden hibe şeklinde gerçekleştirilecek 375 milyon Euro, ayrıca kredi niteliğinde 750 milyon Euro taahhüt edilmesine rağmen sadece 6 milyon Euro hibe edilmebilmiştir. Siyasi gerekler burada da ortaya çıkmaktadır. Zira buradaki engel de Yunanistan'ın vetolarıdır (Karluk, 2005, s.613).

### **2.3.2.7 2000-2006 döneminde sağlanan mali yardımlar**

Helsinki Zirvesi ile (1999) Türkiye-AB ilişkilerinde yeni bir süreç başlamıştır. Burada adaylık yönünde önemli bir teyit mekanizması devreye girerken, mali yardımlar için de keskin bir virajın aşıldığı ifade edilebilir. Türkiye'ye sağlanan mali yardımda niteliksel ve niceliksel değişim ortaya çıkar (Dura, Atik, & Dumrul, 2015, s. 805).

Bu dönemde katılıma yönelik projeler desteklenmiştir. Türkiye'nin ihtiyaçları doğrultusunda adım atılmış ve ayrılan yardım miktarı 177 milyon avrodan 250 milyon avroya yükseltilmiştir. Türkiye'nin yararlandığı mali yardım miktarı daha önceki zamanlardan farklı olarak, oldukça artırılmıştır. Resmi adaylık statüsü yardımları da artırmıştır.

Avrupa Birliği'nin mali yardımlarının projelendirilmesi aşamasında "Merkezi Olmayan Yapılanma" hayata geçirilmiştir. Mali anlamda işbirliğinin sağlıklı tesisi ve yürütülmesi bu yapılanma ile sağlanmıştır. 2001'de hayata geçirilen bu yapılanma içerisinde Ulusal Fon aracılığıyla mali yardımların bir fonda toplandığı görülmektedir. Aday lkeler genellikle Maliye bakanlıkları tarafından bu fonu denetler ve idare ederken, Türkiye'de Hazine Müsteşarlığı (yeni sistemde Hazine ve Maliye Bakanlığı bünyesinde) yetkilendirilmiştir. Projelendirme ve projelerin hedefe uygunluğunun takibini ise Merkezi Olmayan Yapılanma bünyesinde yer alan Ortak İzleme Komitesi yürütür. Ayrıca genel raporlamayı da yapan bir Ulusal Mali Yardım Koordinatörü vardır. Bunun yanı sıra Mali İşbirliği Komitesi aracılığıyla mali kaynakların dağıtımının önceliklere uygunluğu ve işbirliğinin değerlendirmeleri sağlanır. Bu komite aynı zamanda çalışmalardaki uyumu da sağlamakla yükümlüdür. Ulusal

Yetkilendirme Görevlisi ve Merkezi Finans ve İhale Birimi de Merkezi Olmayan Yapılanmanın içerisinde bulunmaktadır (İktisadi Kalkınma Vakfı, 2016).

### **2.3.2.8 2007-2013 döneminde sağlanan mali yardımlar**

Bu dönemde sözkonusu olan Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for Pre-accession Assistance- IPA) 17 Temmuz 2006 tarihli tüzükle oluşturuldu. Temel gaye Türkiye'nin ekonomik ve politik reformlarına destek sağlamaktır. Bu destek de mali ve teknik niteliktedir. IPA 2007-2013 mali perspektifinde yürürlükteki beş mali programının 1 Ocak 2007 itibarıyla yerini alacaktır. 2007-2013 aralığındaki IPA uygulaması çerçevesinde Türkiye'ye 4.483,6 milyon euro tahsis edilirken, burada ayrı ayrı bileşenler ortaya çıkmıştır (Dura, Atik, & Dumrul, 2015, s. 806).

#### **2.3.2.8.1 Katılım öncesi mali yardım aracı'nın IPA uygulanma şekli**

Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı- IPA tarafından kullanılan mali yardımlar, yardımı kullanacak ülkelere göre şekillenmektedir. Bu ülkeler kendi gereksinimlerini kendi hazırladıkları programlarında ortaya koyarken, belirledikleri öncelikli ihtiyaçlarına göre yardımlar kullanılmaktadır.

Türkiye'ye aktarılan mali yardımlar beş bileşen kapsamında ortaya çıkmaktadır. Geçiş destek ve kurumsal yapılanma ilk bileşendir. Bölgesel kalkınma ayrı bir başlık olarak ele alınmış, bu alanda ihtiyaçlar gözetilerek mali yardımlar oluşturulmaktadır. 'Sınır ötesi işbirliği' başlığı mali yardımlar açısından değerlendirilmektedir. Ayrıca Türkiye'nin ihtiyaçları gözetilerek mali yardımların IPA'da uygulanmasında "insan kaynaklarını geliştirme" ve "kırsal kalkınma" başlıkları değerlendirilmektedir.

IPA'da temel çıkış noktası adaylığı sözkonusu olan ülkenin AB'ye üye olma yolundaki ihtiyaçlarıdır. Temel gaye ise Avrupa Birliği'ne üye olma yolunda ilerleme sağlamak için, önceliklere ve ihtiyaçların karşılanmasına yarayan projelere destek verilmesidir. Bu çerçevede değerlendirmeye sokulan fonlar, birliğe uyumun sağlanmasını ve uyum sağlamaya yarayan idari kapasitenin meydana getirilmesini hedefler. Aynı zamanda mali yardımlar içinde, ekonomik manada ve sosyal alanda uyumu artırıcı projelerin oranının giderek yükseldiği görülmektedir.

IPA'nın kapsama alanına 'genişleme ülkeleri' girer. Hırvatistan, İzlanda, Makedonya, Sırbistan, Karadağ ve Türkiye adaylığıyla, Bosna-Hersek, Arnavutluk ve Kosova 'potansiyel adaylığı' ile bu kapsamda bulunur. Finansal olarak adaylığı

gündeme gelen ve birliğin büyümesi anlamını içeren ülkelere hitap eden destekleyici yardımlar söz konusudur (AB Bakanlığı, 2016).

Örneğin 2007-2013 aralığı IPA I bütçesi 11.5 milyar avroya ulaşmaktadır. Türkiye için ayrılan bölüm yaklaşık 4.8 milyar avroya ulaşmaktadır.

### **2.3.2.9 2014-2020 döneminde sağlanacak mali yardımlar**

IPA çerçevesinde 2014-2020 döneminde gündeme alınan mali yardımlar sürmektedir. Buradaki uygulama çerçevesinde, ülke öncelikleri gözetilerek yardımlar sürdürülmektedir.

#### **2.3.2.9.1 IPA II dönemi**

IPA'nın ilk döneminin devamı niteliğinde ikinci dönem (2014 – 2020) sözkonusudur. Avrupa Birliği aday ülkelere IPA II ile mali yardımlarını gerçekleştirecektir. Türkiye açısından birliğin müktesebatına uyum sağlamanın yanısıra, uygulamaya ilişkin kapasite gelişimi, ekonomik ve toplumsal manada uyumlaştırıcı hedefler güdülür. Bu hedefler doğrultusunda, sektörel bir yaklaşımla Komisyon tarafından fonların yeni dönemde daha etkin kullanımı hedeflenmiştir. Bu hedef doğrultusunda ilk dönemden ayrı olarak sektörler ve kuruluşlar tespit edilmektedir. Burada finansman sağlanacak sektörlerin ve bu sektörlerde başlıca sektör sorumlusu kuruluşların belirlendiği bir süreç yaşanmıştır.

Bu dönemin hukuki metinleri IPA II Tüzüğü (11 Mart 2014) ve IPA II Uygulama Tüzüğü (2 Mayıs 2014) olurken, uygulamanın esasları yardımlardan fayda sağlayacak ülkelerle birlikte belirlenmiş ve mevzuat oluşturulmuştur. İlgili mevzuat AB Resmi Gazetesi'nde yayımlanmıştır (AB Bakanlığı, 2016).

**Tablo 2.1:** 2014 – 2020 Politika Alanları ve Sektörlere Göre Endikatif Tahsisat Tablosu (Milyon Avro) (Kaynak: <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=5 &l=1>).

<b>a. Türkiye</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>Toplam 2018-2020</b>	<b>Toplam 2014-2020</b>
Hukukun üstünlüğü ve temel haklar	388.9				236.0	624.9
<b>b. Sosyo-ekonomik ve bölgesel kalkınma</b>	<b>155.8</b>	<b>265.8</b>	<b>247.0</b>	<b>261.4</b>	<b>595.3</b>	<b>1,525.3</b>
Çevre ve iklim eylemi	297.1				347.5	644.6
Ulaştırma	386.0				56.8	442.8
Enerji	59.0				34.4	93.5
Rekabet edebilirlik ve yenilikçilik	187.8				156.6	344.4
<b>c. İstihdam, sosyal politikalar, eğitim, cinsiyet eşitliğinin teşviki ve insan kaynaklarının geliştirilmesi</b>	<b>37.4</b>	<b>62.9</b>	<b>65.9</b>	<b>68.9</b>	<b>199.9</b>	<b>435.0</b>
Eğitim, istihdam ve sosyal politikalar	235.1				199.9	435.0
<b>d. Tarım ve kırsal kalkınma</b>	<b>72.0</b>	<b>100.9</b>	<b>77.0</b>	<b>158.1</b>	<b>504.2</b>	<b>912.2</b>
Tarım ve kırsal kalkınma	408.0				504.2	912.2
<b>TOPLAM</b>	<b>620.4</b>	<b>626.4</b>	<b>630.8</b>	<b>636.4</b>	<b>1,940.0</b>	<b>4,453.9</b>

Türkiye açısından yardımların hangi önceliklere göre yapılacağı “Türkiye için Endikatif Strateji Belgesi (Indicative Strategy Paper for Turkey (2014-2020) ile belirlenmiştir. Bu belge ile Türkiye’ye yedi yıl için 4.453,9 milyar avro toplam tahsisat ayrılmıştır.

Bu dönem için öncelik çalışmasında yer verilen sektör ve konu başlıkları arasında demokrasi ve yönetim de yer almaktadır. AB Bakanlığı bu yöndeki çalışmayı sürdürmüştür. Ayrıca enerji, tarım ve kırsal kalkınma, ulaştırma gibi başlıkların yer aldığı dokuz öncelikli sektör öne çıkmıştır.

IPA II uygulamalarının Türkiye ayağı Başbakanlık genelgesi (2015/15) ile düzenlenmiştir. 8 Aralık 2015’te sözkonusu genelge Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (AB Bakanlığı, 2016).

1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (OKK), Türkiye ile AT arasında bir Gümrük Birliğinin, 31 Aralık 1995 tarihi itibarıyla tam olarak tesisini içermektedir (Doğan, 2004).

## **2.4 Son Dönem**

1996’tan itibaren olan dönem, Ankara Antlaşması ile “Son Dönem” olarak adlandırılır. İki yıl süren müzakere süreci akabinde “Son Dönem” olarak adlandırılan süreç başlatılmıştır. Ortaklık Konseyi’nin 1/95 sayılı kararı Türkiye ile AB Ortaklık İlişkisi’nde “Son Dönem”i başlatmıştır. Bütünleşmeyi hedefleyerek ortaya konulan “Son Dönem” üyelik öncesi son aşama olduğundan ucu açık olarak hala devam etmektedir. Bu dönemin yaklaşık çeyrek yüzyıla uzayan bir sürece dönüşmesi, Türkiye’nin AB üyeliği hedefini de ucu açık bir sürece dönüştürmüştür.

Ankara Antlaşması’nda, geçiş dönemini tamamlanınca gümrük birliğinin oluşturulması ile “Son Dönem” olarak anılan zaman dilimine girilmesi öngörülüyordu. Bu dönemde gereken düzenlemeler arasında, gümrük birliğinin sanayi mallarını kapsamına geçileceğinden, tarım ürünlerinde serbest dolaşım ve genel ekonomi politikalarında ve yasal mevzuatta AB ile uyumlaştırma yer alıyordu.

Ankara Antlaşması’na uygun şekilde Türkiye-AB Gümrük Birliği (1 Ocak 1996) oluşturuldu. Burada uyulacak ilke ve kurallar ile geçerli politikalar Ortaklık Konseyi tarafından belirlenmiştir (Seyidoğlu, 2015, s. 284).

1 Ocak 1996'da Protokol hükümleri işlemeye başladı. Bu dönemde siyasi olumsuz yansımalar da tecrübe edildi. Örneğin Türkiye; AB'nin XXI. yüzyıla yönelik derinleşme ve genişleme stratejisini belirleyen Hükümetlerarası Konferans'a davet edilmedi.

Genişleme sürecinin dışında kalan Türkiye'nin tam üyelik talebi bu süreçlerde hep sürüncemede kaldı (Lüksemburg Doruğu, 1997). Bununla birlikte Avrupa Birliği 1998'de Galler'in başkenti Cardiff'te bir girişimde bulunuldu (Cardiff Doruğu, 1998). Cardiff'te gerçekleştirilen AB toplantısının sonuç bildirgesinde Türkiye "Genişleme" başlıklı bölümde yer buldu. Cardiff Doruğu ile nisbi bir ilerleme ve memnuniyet değerlendirmeleri yapılmıştır. Burada diğer aday ülkeler gibi Türkiye de rapor sistemine dahil edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın toplantıları müteakip yaptığı resmi açıklama pozitif bir dil içermiştir. Bu dönemde "Üyelik için ehil" tanımlaması yerine açık ve net şekilde "üyelik adayı" ifadesi kullanılmıştır.

Köln Doruğu (3-4 Haziran 1999) Türkiye'ye yönelik oyalama politikasının sıklıkla nüksettiğinin bir göstergesi olmuştur. Bu toplantılarda Türkiye'nin istediği neticelerin alınamadığı görülmüştür. Almanya'nın da içinde bulunduğu bazı ülkeler Türkiye'nin "aday ülke" olarak yer bulmasını isterken bu girişim oylama engeline takılmıştır. Yunanistan, İsveç ve İtalya'nın Köln'de olumsuz tavır sergilemesi neticesinde Türkiye'nin adaylığı resmen onaylanmamıştır.

1997 sonrası Lüksemburg Doruğu ve devam eden süreçte her zirve AB-Türkiye ilişkileri için gerilim niteliğinde geçmiştir. Bu gerilim tarafları yorsa da olumsuz ortam sürmüştür (Dura, Atik, & Dumrul, 2015, s. 589).

Türkiye 1980'den beri AB'nin iç yapısındaki değişikliklere uyum sağlamaya çalışmış, uyum çalışmalarına yardımcı olmak için Dünya Bankası ve IMF tarafından yapısal ayarlama kredileri ile desteklenmiştir (Çınar, 2004, s. 38).

Ortaklık Konseyi'nin 9 Kasım 1992 tarihinde gerçekleştirdiği toplantıda yeni bir adım atılarak, Türkiye-AT Gümrük Birliği Yönlendirme Komitesi kurulmuştur. Komitenin isteği doğrultusunda başlatılan sürecin tamamlanması ve 1995'te gümrük birliğinin hayata geçirilmesine yönelik yapılacakların değerlendirildiği bir komite şeklinde planlanmıştır.

Bu komite eliyle hazırlanan Gümrük Birliği Çalışma Programı ile, Türkiye ile Avrupa Topluluğu arasında gümrük alanında birliğin tesisine yönelik bir taslak karar hazırlanmıştır. Ortaklık Konseyi Karar Taslağı en önemli organ olan Ortaklık Konseyi tarafından 6 Mart 1995'te gerçekleştirilen toplantıda karara bağlanmıştır (TBMM, 2016).

**Tablo 2.2:** Ortaklık İlişkisinin Dönemleri (DTM&TOBB, 2002, s. 313).

Ankara Anlaşması, taraflar arasında ortaklığı sağlayacak süreci üç aşamalı öngörmektedir: -Hazırlık Dönemi (5 yıl sürecek, Uzatmalarla 10 yıla uzayabilecek) -Geçiş Dönemi (12 yıl sürecek, istisnalarla 22 yıla uzayabilecek) Geçiş döneminin hukuken başlaması, 1 Ocak 1973 tarihinde Katma Protokol ile koşulların ortaya konulmasını müteakip olmuştur. -Son Dönem (Tam üyeliğin şartlarının müzakere edileceği dönem. Eşgüdüm güçlendirmesi sağlanacaktır. Gümrük birliğine dayanılır.)
---

### **2.4.1 Gümrük Birliği Antlaşmasının Öngördüğü Koşullar**

Gümrük Birliği, taraflar için eşit oranda sorumluluk anlamına gelir. Burada her iki taraf için de geçerli olan yükümlülüklerin ilki birlik sınırları içinde kendi aralarında, diğeri birliğin sınırları haricinde dünyanın geri kalanına karşıdır. Dolayısıyla taraflar iki ayrı alanda sorumlu olur.

Aynı birlik içine giren taraf ülkeler kendi aralarında politikalarını uyumlu hale getirmek suretiyle, ticaretin önündeki engelleri ortadan kaldırırlar. Birlik dışındaysa iki tarafın da birbirlerine karşı sorumluluğu devreye girmektedir. Ortak bir dış ticaret politikası devreye girer. Ülkelerin ithalat rejimi ortak ele alınır ve aynı standartlar uygulamaya girdirilir. Bu yapılmazsa ithalatta farklı ve zıt rejim uygulamaları yeni sıkıntıları doğuracaktır. Gümrüklerden geçilirken vergi ve harç ödemelerinde, ortak gümrük tarifesi uygulanmazsa ticaretin akışında çeşitli sapmalar oluşur. Özellikle üçüncü ülkeler bu durumdan farklı şekillerde etkilenir veya faydalanabilir. Diğer ülkeler gümrük birliğinin kolaylık olan kısmından istifade yoluna gideceklerdir ve bu durum olumsuz durumlar doğurabilir. Bu durumların yaşanmaması için ortak gümrük tarifesi vazgeçilmez bir ihtiyaçtır (Çınar, 2004, s. 38).

Ortaklık Konseyi tarafından alınan Türkiye ile Gümrük Birliği sağlanmasına ilişkin karar, Türkiye ekonomisi açısından 1980’li yıllardaki liberalizasyondan sonraki döneme ilişkin en başat gelişmelerden biridir. Herşeyden önce Avrupa Birliği’nin üye olmayan bir ülkeyle bu derece önemli ve işlevsel bir bağ kurmasının ilk tecrübesidir. Türkiye, tarım ürünlerinin sanayi bileşenleri ile başlıca sanayi ürünleri bakımından ortak gümrük tarifesine geçerek bu alanda önemli bir adım atmıştır. Taraflar arasında gümrük vergilerinin kaldırılması, üretimin teşviki ve yatırımların yönü bakımından tarihi bir adım atılmıştır (Temiz, 2009, s. 117).

Türkiye’nin AB ile planladığı Gümrük Birliği 1 Ocak 1996 tarihinde hayata geçirilmiş ve Avrupa Parlamentosu onayı ile, resmen uygulamaya başlamıştır. AB’ye

karşı sanayi malları ithalatında tarifelerinde değişikliğe gidilerek oranlar sıfırlanmıştır. Gümrük birliğinin bir gereği olarak üçüncü taraflara karşı da ortak tarife uygulaması başlatılmıştır (Seyidoğlu, 2015, s. 286).

Gümrük Birliği'nin somut olarak uygulanmasıyla birlik dışında kalan üçüncü taraflardan gelen bazı sanayi ürünlerine (ayakkabı, deri ürünleri, otomobil vb. 'hassas malzemeler') ortak tarife uygulamasına geçilmiştir. Diğer ülkelere uygulanan Ortak Dış Tarife'ye ilişkin uyumlaştırma 1 Ocak 2001'de gerçekleştirilmiştir.

Genel manada gümrük birliği endüstriyel ürünlerin yanısıra işlenmiş tarım ürünlerini de etkiler. Buradaki uygulamada hangi işlenmiş ürünlerin dahil olduğu Avrupa Topluluğu'nun 3448/93 sayılı Konsey Yönetmeliği'nde ifade edilmiştir. Bu listede yer alan ürünlerden birisinin ithal edilmesi esnasında gümrük vergileri iki ayrı şekilde değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Endüstriyel ve tarımsal pay şeklinde bir tasnif vardır. Endüstriyel vergiler uygulanmazken, tarımsal pay için AB içinde kullanılan vergi oranları geçerli sayılmıştır.

Gümrük Birliği'ne Türkiye'nin dahil edilmesi, Türkiye için uluslararası boyutta sorumluluklar da getirmiştir. Fikri, sınai ve ticari mülkiyet hakları konusunda AB'nin taraf olduğu çeşitli anlaşmalara Türkiye'de aynı şekilde taraf olmaktadır (Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu , 2016).

İki tarafta ithalat ve ihracatta avantaj sağlayan vergi ve kısıtları kaldırılmasına dönük karar, birliğin işleyişinde gerekli tedbirleri de içermiştir. Uyumun sağlanmasına ve bu uyumun tesisi esnasında tedbirlerin takvimi de ayrıntılar düşünölmek suretiyle kararlaştırılmıştır. Aynı doğrultuda Türk hukuk sistemi ile Avrupa Topluluğu'nun hukuki altyapısı arasında farklılıkların giderilmesi ve Ortaklık Konseyi Kararı ile öngörölen yükümlölüklerin yerine getirilmesi hususunda büyük ehemmiyet taşıyan düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Burada konunun her boyutu planlanırken, tüketicinin haklarından rekabet konusuna, dış ticaretten vergilere tüm alanlara müdahale edilmiştir (Doğan, On Yıllık Dönemde Gümrük Birliği'nin Etkileri ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme, 2004).

Ancak Gümrük Birliği AKÇT Anlaşmasının alanına giren demir çelik ve kömür ürünleriyle EURATOM Antlaşmasının kanunu olan nükleer enerji maddelerini tarımsal ürünleri kapsamına almaz. Demir çelik ürünleri gümrük birliğinin değil serbest ticaret sahasının kanunudur. Nitekim bu konuyla ilgili anlaşma Aralık 1995'te parafe edilmiş, Temmuz 1996'da da imzalanarak taraflarca yürürlöğe konulmuştur. Bu ürünlerde Türkiye üçüncü taraflarla politikasını istediği gibi tayin ve tespit edebilmiştir (Ertürk, 1996, s. 269).

## 2.4.2 Ticaret Politikası - Malların Serbest Dolaşımı

Malların serbestçe dolaşımının sağlanması aslında birliğin temel gereklerinden biridir. Bu çerçevede AB ülkelerinin kendi arasında ithalat ve ihracatta gümrük vergileri ile kotalar kaldırılması suretiyle serbestlik sağlanır. Böylece üye ülkelerden birinde üretilmiş olan ve satışı gerçekleştirilen bir malın üye diğer ülkelerdeki pazarlara rahatlıkla ve özgürce ulaşması sağlanır. Birliğin asıl gayesi böylece gerçekleşmiş olur ki, sınırların kalktığı ortak, tek bir piyasa hedeflenir.

Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği, sanayi ürünleri ile işlenmiş tarım ürünlerinden iki tarafın ithalat ve ihracat esnasında aldığı vergileri tamamen uygulamadan kaldırmayı öngörür. Bu gümrük vergilerinin kaldırılması sonrasında yerine başka vergilerin konulmasını, miktar kısıtlamaları ile eş etkili tedbirlerin de iptalini içerir. Yine aynı maksat çerçevesinde Toplu Konut Fonu uygulaması da kaldırılmıştır. Türkiye, Topluluk haricindeki ülkeler açısından ortak tarifeye geçecektir. Böylece Ortak Gümrük Tarifesine uyum sağlamak zorundadır (Çoğal, 2012, s. 61).

Tarım ürünleri de sanayi malları ile aynı etki altında kalmış ve birliğe ilişkin düzenlemelerden etkilenmiştir. Topluluğun 3448/93 sayılı Konsey Yönetmeliği ekinde konu düzenlenmiş olup, burada tarım ürünleri için de bir listeleme getirilmiştir. Burada yer verilen ürünlerin tümü konsey kararına uygun şekilde gümrük alanında sağlanan birliğin kapsama alanına dahil edilmiştir. İşlenmiş tarım ürünleri ithalatı gerçekleştirilirken “tarım payı” olarak adlandırılan Toplu Konut Fonu bütün ülkelerin mallarına uygulanır ancak, ‘sanayi payı’ olarak nitelenen gümrük vergisi sadece üçüncü ülkelerden gelen mallara uygulanır. Gümrük Birliği kapsamına diğer tarım ürünlerinin de alınması ise ortak tarım politikasına Türkiye’nin uyumunun sağlanması ile mümkün olacaktır (DTM&TOBB, 2002, s. 356).

Kararın 2.’maddesinden 23. Maddesine kadar olan Birinci Kısım, malların serbest şekilde dolaşmasını ve ticaret konusunda uygulanan politikaları düzenler. İkinci maddede buradaki düzenlemelerin tarım ürünleri haricindeki ürünleri kapsadığı, tarım ürünlerinin özel düzenleme ile düzenlendiğini içerir. Tarım ürünleri aynı kararın ikinci kısmında hükme bağlanmıştır (Dışişleri Bakanlığı, 2016).

Kararın 12. Maddesinde söz konusu düzenlemenin yürürlüğe girişine vurgu yapılarak Türkiye’nin, toplulukla üyelik bağı olmayan ülkelerle ilişkisine değinilmiştir. Konseyin bazı yönetmeliklerinin mahiyetinin Türkiye eliyle benzer şekilde hayata geçirileceği ifade edilmiştir. Bu yönetmelikler ithalatta ortak kurallar,

sübvansiyonlu ithalata karşı koruma, ihracat kredileri üçüncü ülkelerden yapılan ithalatta ortak kurallar gibi konuları kapsamaktadır (Dışişleri Bakanlığı, 2016).

Malların serbest dolaşımını sağlamak üzere AB'nin ortak gümrük tarifesi uygulanmasıyla, AB ve EFTA çıkışlı olan sanayi ürünlerinin ithalatına konulan gümrük vergileri kaldırılmıştır.

AB ve alternatif bir ticaret birliği şeklinde kurulmuş olan EFTA üyelerinden ithalatta sanayi ürünlerinde uygulanan %5,94 ağırlıklı koruma oranı hemen sıfıra indirilmiş, tahıl, süt ve şeker temeline dayalı işlenmiş tarım ürünlerinin sanayi paylarına uygulanan gümrük vergileri ise aşamalı olarak 1999 yılına kadar sıfırlanmıştır (Şahinöz, 2004, s. 28-45).

### **2.4.3 Tarım Ürünleri**

Gümrük birliği kapsamına işlenmiş tarım ürünleri alınmıştır. Bu çerçevede, sanayi payı sıfırlanmış, tarım payı üzerindeki spesifik vergi uygulaması devam ettirilmiştir. AKÇT ürünleri ile tarım ürünleri gümrük birliğinin kapsamı dışında bırakılmıştır.

Konsey tarafından alınan 1/95 sayılı gümrük birliği kararında “Tarım Ürünleri” başlıklı ikinci kısımda (24-27 maddeler arası) uygulama netleştirilmektedir. Burada tarım ürünlerinin serbest dolaşımının sağlanması konusu ifade edilirken, bunun tesisi için bir süreden bahsedilmiştir. Tarım ürünlerinin serbest dolaşımını hedefine ulaştırmak için Türkiye'nin tarım politikasını uyarlamasından bahsedilir (Dışişleri Bakanlığı, 2016).

Buradaki tüm düzenlemelerle ve taahhütlerle, gümrük birliğine henüz dahil olmayan tarım ürünleri de nihai hedef olarak serbest dolaşım kapsamına alınmak üzere teyit edilmiştir. Tarım ürünlerinin ticareti AB pazarına vergiden muaf veya vergi indirimine tabi giriş getiren konsey kararı (1/98) çerçevesinde uygulanmaktadır. Buna karşılık Türkiye, Avrupa Birliği'nin tarım ürünleri ihracatının %33'üne tercihli rejim tanımakta, %67'sine ise gümrük vergilerini ve tarife kontenjanlarını uygulamayı sürdürmektedir (İKV, 2002).

Gümrük Birliği kapsamına girmeyen tarım ürünlerinde ise; 1/95'i takip eden yeni bir karar (1/98) alınmıştır. Burada tarım ürünlerinin serbest dolaşımının sağlanması ve ortak tarım politikasına uyum sağlanması konusundaki ortak hedeflerin gerçekleşmesi arzusuna yönelik bir karar alınmıştır. Aynı hedefler doğrultusunda bazı tarım ürünleri için karşılıklı olarak, kontenjan veya miktar kısıtlaması olmaksızın vergi muafiyeti ya da indirimi sağlamışlardır (Çoğal, 2012, s. 66).

**Tablo 2.3:** İhracat ve İthalatın Sektörel Dağılımı (Milyon \$).

	Tarım ve Ormancılık		Balıkçılık		Madencilik ve Taşocaklığı		İmalat	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
1989	2.012	886	31	1	411	3.065	9.170	22.901
1990	2.249	1.137	35	2	326	4.138	10.349	32.324
1991	2.585	675	28	1	285	3.327	10.686	33.351
1992	2.134	924	27	2	267	3.345	12.286	36.440
1993	2.292	1.357	21	2	233	3.359	12.794	48.361
1994	2.301	881	22	2	263	3.353	15.517	37.035
1995	2.133	1.901	21	2	391	4.090	19.089	57.979
1996	2.454	2.170	27	2	228	5.89	20.237	70.409
1997	2.679	2.419	33	2	404	5.138	23.132	80.194
1998	2.699	2.128	17	1	364	3.757	23.790	78.414
1999	2.394	1.654	38	1	385	4.254	23.755	68.193
2000	1.659	2.123	25	2	400	7.097	25.518	44.200
2001	1.976	1.409	30	1	349	6.577	28.826	32.686
2002	1.754	1.703	51	1	387	7.192	33.702	41.383
2003	2.121	2.535	81	2	469	9.021	44.378	55.690
2004	2.542	2.757	103	8	649	10.981	59.579	80.447
2005	3.329	2.801	140	24	810	16.321	68.813	94.208
2006	3.481	2.902	131	33	1.146	22.034	80.246	110.379
2007	3.724	4.640	158	31	1.661	25.311	100.966	133.879

Kaynak: TÜİK

Tablo 2.3'te Gümrük Birliği'nin Uygulamaya Girdiği Dönemde İhracat ve İthalatın Sektörel Dağılımı yer almaktadır. Gümrük Birliği uygulamaya girdikten sonra imalat sanayi ürünleri ithalatındaki artış, ihracat artışlarından daha hızlıdır. Birlik içinde bu ürünleri daha ucuza üreten gelişmiş ülkelerin üretim ve geliri artmış, ticaret hadleri etkisi görülmüştür.

#### 2.4.4 Gümrüklere İlişkin Hükümler ve AB Gümrük Mevzuatı

Kararın 28, 29 ve 30. Maddelerinde 3 madde halinde gümrük hükümlerine yer verilmiştir. Böylece, gümrük borcundan malların gümrük değerine, malların Gümrük Birliği bölgesine girişinden erteleme rejimleri ve beyanname konularına dair birçok konu açıklığa kavuşturulmuş, ilgili hükümler de kabul edilmiştir. Konsey ve Komisyonun yönetmelikleri temel alınmış ve buna uygun uygulamaya geçilmiştir.

Mevzuat düzenlemeleri çerçevesinde Topluluğun gümrük mevzuatı ile uyumun sağlanması çalışmaları yürütüldü. Türkiye Gümrük Kanunu çerçevesinde de uyumu sağlayacak adımları attı ve yeni bir gümrük kanunu hazırlandı. Topluluğun Gümrük kodu ve uygulama yönetmeliği doğrultusunda hareket edildi. Gümrüklerde AB ile

uyumu içeren yeni kanun 4 Kasım 1999 tarihli Resmi Gazete’de yayımlandı, 5 Şubat 2000 tarihinde yürürlüğe girdi. Aynı şekilde yeni kanuna uygun olarak yeni hazırlanan Gümrük Yönetmeliği de yürürlüğe girmiştir.

#### **2.4.5 Kamu Alımları**

Kararın 48. Maddesinde Kamu Alımları düzenlenmiştir. Bu alanda yapılanlar ve aksaklıklar her yıl yıllık olarak Ortaklık Konseyi tarafından takip edilecektir. Gümrük Birliği Kararı ile birlikte kamu alımları hususunda da bir ortak politika çerçevesinde piyasalar arasındaki kısıtların kaldırılmasına yönelik görüşme tarihi belirlenecektir.

#### **2.4.6 Vergilendirme**

Ortaklık Konseyi Kararı gereği, Türkiye ile AT arasında ihracat ve ithalat alanında vergi düzenlemesi değiştirilmiştir. Buna göre gümrük vergileri ile eş etkili vergi ve resimler kararlar birlikte tamamen geçersizdir. Yeni vergi uygulaması da söz konusu değildir ve böylece birliğin tesisine ilişkin ana adım atılmıştır (Dışişleri Bakanlığı, 2016).

Doğrudan veya dolaylı olarak dezavantaj içeren hiçbir vergisel düzenlemenin mümkün olmayacağı bir dönem başlamıştır. Türkiye açısından bu tarihten itibaren vergi uygulaması topluluk üyesi ülkeler bakımından AT’ye bağlı hale gelmiştir. Birlik içerisinde yer alan hiçbir ülkeye ayrıca vergi uygulaması da düzenlenemez. Bu durum AT açısından da aynı şekilde olup, Türkiye’nin ürünlerine ayrıca vergi uygulanmamıştır.

#### **2.4.7 Kurumsal Hükümler**

Kararla bilgi ve görüş alışverişinin gerçekleştirileceği AT-Türkiye Gümrük Birliği Ortak Komitesi kurulmuştur. Bu yeni organ tavsiye kararlarını Ortaklık Konseyi’ne sunacaktır ve birliğin iyi işleyişini sağlamak amacıyla bu çalışmalarını sürdürür.

Gümrük Birliği’ne Dair Karar’ın uygulanmasında zorluk duyulan hususlara ilişkin Komite’ye danışılır. Tarafların temsilcilerinden oluşan Gümrük Birliği Ortak Komitesi buradaki işleyiş ele alan iç tüzüğü hazırlar. Aylık olarak toplanan komitenin başkanlığı Topluluk adına Avrupa Komisyonu temsilcisi ile Türkiye temsilcisi tarafından 6 aylık dönemlerde sırayla yürütülür.

### **2.4.8 İhtilafların Çözümleri ve Son Düzenlemeler**

Gümrük Birliği'ne Dair Kararın 3. Bölümü ihtilafların çözümlenmesine ilişkindir. Ortaklık Konseyi tarafından çözülemeyen ihtilafların, altı ay içinde halledilemezse hakeme götürülmesi öngörülmüştür. Hakem kararı ihtilafın taraflarını bağlayıcı sayılmıştır.



## BÖLÜM III

### AVRUPA GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ

Türkiye'nin özellikle 1980 sonrası ihracata dayalı dışa açık modele geçmesi AB'yi önemli bir ihracat pazarı kılmıştır. Bu pazara girilmesi ve gümrük birliğinin tesisi vergi konusunda büyük bir avantaj sağlarken ilk etapta dış ticaret açığı noktasında olumlu yansıma görülmemiştir. Türkiye'nin birliğin tesisi öncesinde AB ülkelerine olan ihracatında yüzde 65 gibi yüksek bir oran tekstile aittir. AB'ye Türkiye'den önce tam üye yapılan Doğu Avrupa ülkeleri ve özel anlaşmalar uygulanan Hindistan ve Çin AB'nin tekstil ihtiyacını karşılayınca Türkiye bu önemli sektörde, tekstil alanında sıkıntı yaşamıştır. Tekstil sektörünün dış rekabet gücü sarsılmıştır. Böylece Gümrük Birliği'nin başlangıcıyla birlikte erken dönemde dış ticaret açığı artış göstermiştir.

Yine ilk yıllarda Topluluk üyesi ülkelere sermayenin Türkiye'ye gelişi istenen düzeyde gerçekleşmemiştir. AB firmalarının Türkiye'de üretime geçmemesi ve sadece üretilmiş malları göndermesi tek taraflı bir "Pazar" modeline doğru ilerlenmesi sonucunu doğurmuştur.

AB, bazı Kuzey Afrika ülkeleri (Tunus gibi) ile, Serbest Ticaret Antlaşması (1988) yapmıştır. Üçüncü ülkeleri kapsayan anlaşmalar ortak ticaret politikası uygulamasına uygun şekilde hayata geçirildiğinde mağduriyet oluşturmaz ancak Türkiye bu antlaşmalardan yararlanamamıştır. Türkiye sadece AB çıkışlı sanayi ürünlerini gümrüksüz ithal edebilmiştir. Üçüncü ülkelerin ürünleri ise aynı koşullarda değildir ve bu uygulama dış ticarete yapay bir sapma ile sonuçlanmıştır.

Tarım alanında sübvansiyon ile ayakta duran sektör de gümrük birliği sonrasında olumlu etkilenmemiştir. Türkiye'ye ithal edilen gıda sanayi ürünleri olumsuz etkileşim doğurmuştur. Ayrıca mali yardımlar da vetolar nedeniyle planlandığı gibi gitmemiş Türkiye'nin fayda sağlayacağı gelişmeler gerçekleşmemiştir. 6 Mart 1995 sonrası toplam 2.4 milyar ECU'luk mali yardım hayata geçirilememiştir (Akademik Bakış Dergisi, 2012, S. 7)

Gümrük birliği ilk gündeme geldiğinde Türk sanayisinin zayıf ve rekabete dayanıksız olduğu, müzakerelerin gerektiği gibi yürütülmediği şeklinde olumsuz eleştiriler yapılırsa da, daha sonra yaşanan gelişmeler ve uygulama neticesinde köklü bir değişikliğin gerçekleşmediği de ifade edilmektedir (Çoğal, 2012, s. 85).

Tam rekabete dayalı ekonomilerde optimum refah düzeyini en iyi anlatan tanımlama ünlü İtalyan iktisat teorisyeni Pareto tarafından yapılmış Pareto optimumudur. Refah optimumsa bir bireyin kazancının artışı düğerinde düşüşle mümkün olur. Gümrük birlikleri bakımından incelendiğinde tarifeler neticesinde optimum refah mümkün görünmemektedir. Üçüncü ölkelere dair uygulamaya sokulan gümrük duvarları nedeniyle refah azaltıcı etkenler akabinde “ikinci en iyi durum” teoremi ile refahın artışı hedeflenebilir (Doğan, 2004).

### **3.1 Araştırma Yöntemi**

Gümrük Birliği Anlaşmasının Türkiye ekonomisine ve Avrupa Birliği’ne yapılan dış ticarete etkilerini ortaya koymaya yönelik hazırlanan çalışmada dış ticaret verileri incelenmiştir. Nicel araştırma yöntemleri kullanılarak dış ticarete sayısal olarak ölçülebilen verilerin istatistiksel analizi yapılmıştır.

TÜİK verilerinin değerlendirildiği çalışmada bu alanda yapılmış çalışmalara ilişkin literatür çalışması yapılmıştır. Toplanan veriler analiz edilerek ve yorumlanarak gümrük birliğinin güncellenme sürecine ilişkin kestirimlerde bulunulmuştur.

Uygulamaya girdiği 1996’dan bu yana geçen 23 yıllık sürede Gümrük Birliği anlaşmasının etkileri nitel araştırma yöntemi olan tarihsel araştırma kullanılarak değerlendirilmiştir. Geçmişten bugüne gümrük birliğinin dış ticaret ve Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri incelenirken, uygulamanın devamına ilişkin genel değerlendirmelere ulaşılmıştır. Birinci ve ikinci elden süreç içerisinde gerçekleştirilen çalışmalara ve değerlendirmelere ilişkin kaynak taraması yapılmıştır. Avrupa Birliği ile ilişkiler bağlamında dış ticaret verileri analiz edilmiştir. Betimsel araştırma çerçevesinde derlenen ve analiz edilen bilgiler değerlendirilerek, yeni bilgi ve yorumlara ulaşılmıştır.

### 3.2 Gümrük Birliği'nin Türkiye ekonomisi üzerindeki olumsuz etkileri

Özellikle dış rekabet gücünü yükseltememiş sektörler bu süreçten olumlu etkilenmemiştir. Özellikle doymuş pazarlara ulaşımında bazı sektörlerde sıkıntı yaşanabilmektedir. Otomotiv bu sektörler arasında öne çıkarken, ilaç ve kimya sanayi gibi sektörler de gümrük birliği sürecinden olumsuz yönde etkilenmiştir. Uluslararası piyasada yer alan firmalar bu süreçten daha fazla yararlanmışlardır.

İstihdama yönelik olumlu netice görülmesi için üretimi artırıcı ve yatırım sağlayıcı etkiler gerçekleşmiş olmalıdır. Burada gümrük birliği sonrası dönemde rekabet konusunda zayıf kalan sektörlerde yerli firmaların istihdam konusunda da yetersiz kaldığı görülmektedir. Rekabet sağlayamayan firmaların kapanması ayrıca sorun teşkil etmiştir.

Gümrük birliği uygulamasıyla birlikte Türkiye'nin AB'ye ihracatı %3,6 oranında artış göstermiştir. Aynı dönemde (1996) AB'den ithalatyüzde 33,3 oranında artış göstermiştir. Dış ticaret açığındaki makasın ise azalmadığı görülürken, Türkiye'nin AB ile olan dış ticaret açığı, 1995'den sonra 6-10 milyar dolara yükselmiştir. Avrupa ile ticaret yapan üçüncü ülkelerin malları Türkiye'ye de aynı hızla ve kolaylıkla girmeye başlarken, Türk firmalarının mallarına gümrük koruma duvarları ve serbest ticaret engelleri dolayısıyla vergi uygulanmıştır.

Üçüncü taraflar da AB ülkeleri sayesinde Türkiye'ye mallarını avantajlı şekilde sokabilmişlerdir. Bu durum anlaşmanın zorunlu taviz etkisi olarak ifade edilmektedir. Türkiye bu etkinin neticesinde zorunlu olarak vergi kaybı yaşamıştır. Gümrük birliği öncesinde anlaşmalarla elde edilmiş kazanımlar artık geçersiz kalmıştır ve bu da sözkonusu ülkelerin misilleme önlemlerini doğurmuştur. AB'nin koruma maksatlı uygulamaları Türkiye için de geçerli olunca Japonya, ABD gibi ülkelerle sağlanan avantajlar kaybedilmiştir. Tavizlerin yitirildiği bir dönem başlamıştır ve Türkiye'deki firmalar bu süreçten zararlı çıkmışlardır. Ayrıca girdi maliyetlerinin de üçüncü ülkeler dolayısıyla (Pakistan, Bangladeş gibi) aşırı yükseldiği bir dönemdir (Akademik Bakış Dergisi, 2012, S. 11).

Özellikle geleneksel ihracat sektörleri bakımından yaşanan süreç yatırımların azalması şeklinde neticelenmiştir. Türkiye'de vergi kolaylığı sonrası dönemde fabrika kurulmadığı halde, üretilmiş malların Türkiye'ye gönderilmesi yatırım konusunda olumsuz verileri artırmış oldu. 1996'dan itibaren gümrük duvarı kalktığı halde beklentiler gerçekleşmemiştir (Doğan, 2004).

Maliyardımlar noktasında da Türkiye beklentilerini karşılayamazken, Gümrük Birliği gerçekleşmeden önce verilenler yetersiz kalmıştır. Gümrük birliği sonrası için taahhüt edilen mali yardımlar ise veto gibi engellemelerle Türkiyeye verilmemiştir (Heper, 1995, s. 3).

Anlaşma sonrası Türkiye'nin, AB ile dış ticaretteki nominal korumacılık oranı çok ciddi düşüş (Yüzde 10,'lardan birlere) göstermiştir. Aynı dönemde üçüncü ülkelere nominal korumacılık oranları yaklaşık yüzde 6,92 düzeylerine gerilemiştir. Gümrük vergilerindeki düşüş bu duruma yol açmıştır ve genel ekonomi kurallarına göre bu düşüşler Türkiye'nin avantajına bir azalma değildir (Eder, 2003, s. 219-244).

Türkiye açısından Avrupa Birliği'ne tam üyeliğin gerçekleşmemiş olması gümrük birliği sürecinde en önemli handikaptır. Tam üyelik gerçekleştiğinde adeta üyelik aidatı gibi ülkelerin sağlayacağı vergiler birliğe aktarılsa da ciddi yardımlar için kapı aralanmış olacaktır. Avrupa Tarımsal Rehberlik ve Garanti Fonu önemli bir fon olarak AB üyesi ülkelere aktarılır. Diğer yandan Avrupa Bölgesel Gelişme Fonları gibi başlıca fonlardan ciddi miktarlarda fon aktarımı gerçekleşmektedir. Türkiye tam üye statüsüne geçmediği sürece bu tür avantajlardan mahrum kalmakta ve sürecin olumsuz yanlarını yaşamaktadır (Berument, Kılınç, & Yücel, 2005, s. 11-26).

Tüm bu açılardan Avrupa Birliği kapısında tam üyelik dışında gümrük birliği gibi bir statüde beklemek Türkiye için çok ciddi bir ekonomik kaybı içermektedir.

### **3.3 Gümrük Birliği'nin Türkiye ekonomisine olumlu etkileri**

Gümrük birliğinin etkileri tek boyutlu değildir; olumsuz etkiler kadar olumlu etkilerden de bahsedilebilir. Finansal manada olduğu kadar kurumsal ve hukuk alanında ciddi etkileri ortaya çıkmıştır. Tüketici için başlıca etkisi Pazar çeşitliliği olmuştur. İç piyasa genişlemiş ve rekabetçi bir ortama geçildikçe mallarda kalite artışı ve ucuzluk gibi olumlu neticeler yaşanmıştır. Avrupa'daki teknik ve ticari normların Türkiye'de geçerli kılınması tüketici lehine koruyucu etki yaparken, üretici için de sanayi ortamında bazı girdi avantajları oluşmuştur. Sanayicinin daha geniş bir pazarlama coğrafyasına vergi avantajıyla kavuşmuş olması kayda değer bir imkandır. Ayrıca Türkiye mali yardımlardan yararlanma gibi önemli bir avantaja kavuşmuştur. Tablo 3.1'te görüldüğü gibi, Türkiye'nin AB'den mali protokoller çerçevesinde aldığı rakamlar önemlidir. Türkiye, sürecin hayata geçmesiyle birlikte, en başta ortaya konulan kurallar gereği ekonomik yardım taahhütünden yararlanma yoluna girmiştir.

Hibe ve yardım şeklinde ödemesi gerçekleşen mali yardımların boyutu gümrük birliği öncesi dönemde de, sonrasında da (ne kadar veto engellemeleri ile azaltılmış olsa da) ciddi miktarlara ulaşmıştır (Hatipler, 2012, s. 12).

**Tablo 3.1:** GB ve Ortaklık Sürecinde, AB'den Türkiye'ye Sağlanan Mali Destek (Kaynak: www.kosgeb.gov.tr (Erişim Tarihi: 21.1.2015).

<b>Protokoller</b>	<b>Süresi</b>	<b>EURO/ECU (m)</b>
I. Mali Protokol (Kredi)	1964-1969	175
II. Mali Protokol (Kredi)	1973-1977	220
Tamamlayıcı Protokol	1973-1977	47
III. Mali Protokol (Kredi)	1977-1981	310
Özel İşbirliği Fonu (Hibe)	1982-1986	75
Körfez Savaşı (Kredi)	1991	175
Özel Mali İşbirliği (Hibe)	1993	3
<b>Gümrük Birliği Öncesi</b>	<b>TOPLAM:</b>	<b>1.005</b>
Aks.(Meda-I) İdari İşbirliği (Hibe)	1995-1999	181.3
İdari İşbirliği (Hibe)	1996-2000	3
Çeşitli Yardım (Hibe)	1992-1999	14
Yenileşt.Akdeniz Prog. (Kredi)	1992-1996	340
Avrupa-Akdeniz Süreci (Kredi)	1997-1999	205
Risk Sermayesi (Kredi)	1999	12
<b>Gümrük Birliği Sonrası</b>	<b>TOPLAM:</b>	<b>755.3</b>
<b>Ortaklık Süreci (Genel)</b>	<b>TOPLAM:</b>	<b>1.760.3</b>

Türkiye, AB'den, 1964-1995 arasında 1.005; 1964-2000 arasındanda toplam 1.760,3 milyon EURO/ECU'ye ulaşan bir destek sağlamıştır. Bu yardımlar hibe veya kredi şeklinde önemli avantajlar içerecek şekilde gerçekleşen yardımlardır.

Dört ayrı mali protokol hazırlanmasına rağmen siyasi gerekçelerle dördüncüsü hayata geçememiştir. 1964-1982 arası dönemde üç ayrı protokol ve tamamlayıcı protokollerle toplam 827 milyon ECU tutarında yardım Türkiye'ye AB eliyle ulaştırılmıştır. Bunun çok büyük bölümü (752 milyon ECU) Avrupa Yatırım Bankası'ndan, bir kısmı da (75 milyon ECU) doğrudan Avrupa Birliği bütçesindedir.

Ortaklık Konseyi'nin ilgili kararı gereğince gerçekleşen mali yardımlar Türk ekonomisinin kalkınmasında mutlaka bir etki ortaya koymuştur. Örneğin 752 Milyon ECU mali yardımın sektörlere göre kullanımında yüzde 52 gibi çok büyük bölüm enerji altyapısına ayrılmıştır. Geri kalan yardımlar sanayi ve tarım (yüzde 33) ve altyapı-ulaştırma (yüzde 14) şeklinde dağılmıştır (Karluk, 1997, s. 321).

Türkiye'nin gümrük birliği sağlanan AB için önemli görülmesinde iç pazarı şüphesiz büyük yer tutar. 2019 itibarıyla 28 üye ülkeye ulaşmış AB için bir ülkenin pozisyonu küçümsenmemelidir. Türkiye ekonomik verilerinin ötesinde büyüme hızı ile birlikte Pazar nitelikleri ile AB için çok önemli bir konumdadır. Türkiye'nin pazar büyüklüğü gıdadan enerjiye, otomotivden farklı birçok sektöre yatırım cazibesi sunmakta ve yatırımcıların iştahını kabartmaktadır. Avrupa gibi yaşlı bir nüfusa sahip olmayışı ve dinamik tüketici tablosu yatırımlarda ayrıca cazip kılmaktadır.

Ekonomik büyüme hızı, birçok ülkeninkinden daha yüksektir. Alım gücü arttıkça tüketim malları talebi, buna bağlı olarak da yeni teknoloji ve yatırım malları talebi artmaktadır. Dolayısıyla yatırım malı üreticisi olan AB ülkeleri için, Türkiye büyük ve canlı bir yatırım malı piyasası durumundadır. Bunda Türkiye'nin diğer uluslararası ilişkilerinin de katkısı vardır (Dura, Atik, & Dumrul, 2015, s. 600).



Şekil 3.1: Gümrük Birliği Uygulaması Türkiye Ekonomisine Ne Getirmiştir?

### 3.4 Türkiye Ekonomisine Gümrük Birliği'nin Sektörel Bazda Etkileri

GB taraflar arasında tüm gümrük vergisi ve miktar kısıtlamaları ve en etkili vergiler yürürlükten kaldırılırken birliğe taraf ülkelerin toprakları, tek bir gümrük alanı olarak bilinmektedir. Bir başka anlatımla, üçüncü ülkelere yapılan ithalatta eşya GB'ne taraf herhangi bir ülke toprağından giriş yapması halinde GB, gümrük alanına girmiş olmaktadır (Kaplan, 2005, s. 26).

Türkiye'nin GB'ne girmesi ve Ortaklık Konseyi kararı ile birlikte kabul edilen Mali İşbirliği Deklerasyonu'nda AB ile mevcut mali ilişkilerin GB kapsamında yeniden oluşturulması kararlaştırılmıştır. Bu bağlamda, Türkiye'nin AB'den sağlayacağı yardımlar beş maddeden meydana gelmektedir. İlk olarak; işbirliği neticesinde 1996 sonrası 5 yıl içerisinde bütçeden hibe sağlanacaktır. İkincisi; telekomünikasyon, enerji, ulaştırma ve çevre konularında altyapı projelerinin finansmanı için kaynak ayrılacaktır. Üçüncü olarak; GB'nin tamamlanmasından sonra Türkiye'nin rekabet gücünün iyileştirilmesi için ek kredi imkanı sağlanacaktır. Dördüncüsü; Topluluğun Akdeniz ülkeleri için oluşturacağı bütçeden faydalanması kolaylaştırılacaktır. Son olarak; Türkiye'nin isteği doğrultusunda Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından onaylanmış Programların uygulanmaya konulması için ek mali yardımların yapılması sağlanacaktır (Erkman, 1995, s. 59).

Yukarıda belirtilen krediler dışında Türkiye bazı ek krediler beklentisi içinde olmuştur. Örneğin Türkiye Akdeniz Fonundan 5.5 milyar dolarlık ek bir kredi alabileceğini umut etmiştir. Ancak Gümrük Birliği sonrası geçen sürede; mali işbirliği çerçevesinde tarafların imza attıkları yardımlar bile Avrupa Parlamentosu'ndan geçmemiştir. Türkiye'nin insan hakları konusunda duyarlı olmadığı düşüncesiyle, krediler Türkiye'ye verilmemiştir (Bozkurt, 2001, s. 329).

GB'nin Türkiye ekonomisine etkileri en belirgin şekilde dış ticarete kendisini göstermiştir. Bir ekonomik bütünleşme hedefi ortaya konulurken ilk etapta ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik gümrüklerde düzenleme yapılmıştır. Bu durumda malların birliğe dahil ülkeler arasındaserbistçe dolaşmasına yönelik adım atılmıştır. Bu değişiklik aynı zamanda gerek Türkiye'nin, gerek AB ve gerekse üçüncü tarafların ticaret kurallarında değişikliklere yol açmıştır. Bir ürün üzerinde ele almak gerekirse üçüncü ülkelerden birinden yüzde 10 daha ucuz alınabilen bir sanayi ürünü vergiler alınmadığı için AB ülkelerinden yüzde 20 daha ucuz edinilebiliyor. Bu durum da sadece Avrupa Birliği ülkeleri ile değil tüm dünya ülkeleri ile mevcut ticari ilişkileri etkilemektedir (Soğuk & Uyanusta, 2004, s. 10).

Türk ekonomisinin Gümrük Birliği'ne üye ülkeler karşısındaki durumunu rekabet bakımından ayrıca incelemek ve değerlendirmeye tabi tutmak gerekir. Türk ekonomisinin başlıca sorunlarının makro-ekonomik dengesizlikler, yatırım yetersizliği, kamu finansman açıklarının büyüklüğü, işgücü maliyetlerindeki dengesizlikler, istihdamı olumsuz etkileyen yükler, enerji fiyatlarının AB ülkelerine

göre yüksekliği bilindiğine göre bu sorunların rekabeti nasıl etkilediğine bakmak gerekir. Türkiye'deki işgücü piyasasına yönelik gümrük birliğinin etkilerini; kısa ve orta dönemdeki etkiler ve uzun dönemdeki etkiler olmak üzere iki kısımda incelemeliyiz. Kısa ve orta dönemde karşılaşılması muhtemel etkiler, istihdam ve işsizlik sorunu ile çalışma hayatına ilişkin sorunlar olarak ortaya çıkar. Gümrük birliği'nin istihdam ve işsizlik sorununa olumsuz olarak etkilerinin olabileceğini düşünebiliriz, çünkü KOBİ'lerin temel sorunu, özelleştirme ile artış gösterecek olan işsizlik, kayıt dışı ekonominin giderek genişleyen boyutu ile yaratacağı sorunlar, rekabet gücünü artırmak için zorunlu olan teknolojik değişimin yol açacağı istihdam sorunları ile vasıflı iş gücüne olan ihtiyaçtaki artış Türk ekonomisi üzerinde olumsuz etkiler yaratabilir. Fakat Gümrük Birliği'nin, uzun dönemde Türk İşgücü Piyasası üzerinde, kısa döneme oranla daha olumlu sonuçlar yaratmasını bekleyebiliriz, çünkü özellikle yabancı sermaye yatırımlarında görülebilecek artışlar istihdamı da arttıracaktır. Ayrıca vasıflı işgücü ihtiyacının karşılanabilmesi, örgütlü işgücü kalitesinin yükseltilmesi, KOBİ'lerin rekabet piyasasına uyum sağlamaları halinde ihracat ürünlerinin çeşit, miktar ve kalitesinde meydana gelen artışlarla uzun dönemde daha fazla istihdam yaratılabilir. Tarih boyunca tarımsal olarak önemli bir merkezi coğrafyada bulunan Türkiye'de işgücü tarım sektöründe yoğunlaşmıştır. Altyapı sorunları, girdi maliyetlerinin fazlalığı, sulama sorunları gibi birçok neden tarımsal üretimi etki altında bırakırken, geçmişte yüzde 50'lere yaklaşan tarım işgücü oranı gerilemiştir. TÜİK verilerine göre, 2019 yılı Mayıs ayı itibarıyla, istihdam edilenlerin yüzde 18.3'ü tarım sektöründedir. Hizmet sektörü (yüzde 56.6) ve sanayi (yüzde 19.6) ise tarımdan daha fazla işgücü barındırmaktadır (TÜİK, 2019).

Tablo 3.2'de yer alan yıllara göre dış ticaret verilerine göre, Türk ekonomisinde ithalat ve ihracat değerleri bakımından artış görülmüştür. Dış ticaret hacmi de buna bağlı olarak değişkenlik göstermiştir.

**Tablo 3.2: Yıllara Göre Dış Ticaret.**

Yıllar Years	İhracat		İthalat		Dış ticaret dengesi	İhracatın ithalatı Karşılama oranı (%)
	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)		
1990	12 959 288	11,5	22 302 126	41,2	-9 342 838	35 261 413
1991	13 593 462	4,9	21 047 014	-5,6	-7 453 552	34 640 476
1992	14 714 629	8,2	22 871 055	8,7	-8 156 426	37 585 684
1993	15 345 067	4,3	29 428 370	28,7	-14 083 303	44 773 436
1994	18 105 872	18,0	23 270 019	-20,9	-5 164 147	41 375 891
1995	21 637 041	19,5	35 709 011	53,5	-14 071 970	57 346 052
1996	23 224 465	7,3	43 626 642	22,2	-20 402 178	66 851 107
1997	26 261 072	13,1	48 558 721	11,3	-22 297 649	74 819 792
1998	26 973 952	2,7	45 921 392	-5,4	-18 947 440	72 895 344
1999	26 587 225	-1,4	40 671 272	-11,4	-14 084 047	67 258 497
2000	27 774 906	4,5	54 502 821	34,0	-26 727 914	82 277 727
2001	31 334 216	12,8	41 399 083	-24,0	-10 064 867	72 733 299
2002	36 059 089	15,1	51 553 797	24,5	-15 494 708	87 612 886
2003	47 252 836	31,0	69 339 692	34,5	-22 086 856	116 592 528
2004	63 167 153	33,7	97 539 766	40,7	-34 372 613	160 706 919
2005	73 476 408	16,3	116 774 151	19,7	-43 297 743	190 250 559
2006	85 534 676	16,4	139 576 174	19,5	-54 041 499	225 110 850
2007	107 271 750	25,4	170 062 715	21,8	-62 790 965	277 334 464
2008	132 027 196	23,1	201 963 574	18,8	-69 936 378	333 990 770
2009	102 142 613	-22,6	140 928 421	-30,2	-38 785 809	243 071 034
2010	113 883 219	11,5	185 544 332	31,7	- 71 661 113	299 427 551
2011	134 906 869	18,5	240 841 676	29,8	- 105 934 807	375 748 545
2012	152 461 737	13,0	236 545 141	-1,8	- 84 083 404	389 006 877
2013	151 802 637	-0,4	251 661 250	6,4	- 99 858 613	403 463 887
2014	157 610 158	3,8	242 177 117	-3,8	- 84 566 959	399 787 275
2015	143 838 871	-8,7	207 234 359	-14,4	- 63 395 487	351 073 230
2016	142 529 584	-0,9	198 618 235	-4,2	- 56 088 651	341 147 819
2017	156 992 940	10,1	233 799 651	17,7	- 76 806 711	390 792 592
2018 *	167 920 613	7,0	223 047 094	-4,6	- 55 126 481	390 967 708

\*2018 verileri geçicidir.

Yıllara göre dış ticaret, 1923-2018 (Kaynak TÜİK)  
(Değer: Bin ABD \$)

### 3.4.1 Sanayi Sektörüne Etkileri

Gümrük birliği için görüşmeler tamamlandığı ve karar ile neticelendiğinde Türkiye'nin en iddialı olduğu tekstil gibi sektörlerde büyük atılımlar hedeflenirken bu hedeflere ulaşamadığı görülmüştür. Avrupa Birliği Türkiye'nin tekstil üretim kapasitesinden yararlanmak yerine, eski Doğu Avrupa ülkeleri ve Çin, Hindistan gibi ülkelere yönelmiştir. Aslına bakılırsa kota uygulamalarının kaldırılması, üçüncü taraf ülkelere karşı korumanın azaltılması gibi ciddi başlıklara rağmen AB ülkelerindeki yatırımcıların Türkiye'yi tercih etmediği de anlaşılmıştır (Doğan, On Yıllık Dönemde Gümrük Birliği'nin Etkileri ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme, 2004).

AB menşeli sanayi ürünlerinin, Türkiye'ye ihracı sırasında gümrük vergileri ve her türlü kısıtlamalar ve engeller kaldırılmıştır. İşlenmiş tarım ürünleri de bu uygulamaya dahil olmuştur. 1 Ocak 1996'da gümrük birliğinin yürürlüğe girmesiyle AB, Türkiye'ye kota uyguladığı konfeksiyon sanayi sektöründe kotaları kaldırmış ve Türkiye'nin sanayi sektörünü önemli ölçüde etkilemiştir.

AB'nin İşletme ve Sanayi Politikası rekabet gücünü artırma hedefine dayanır. Bu hedef doğrultusunda belirlenmiş politika prensipleri AB katılım müzakerelerinin 20. Fasıllarında geçmektedir. Bu fasılda, yatırımları artırmaya dönük, Ar-Ge faaliyetlerinin ve yapısal uyumun desteklenmesini sağlayacak politika prensipleri yer alır (AB Bakanlığı, 2017).

Türkiye'den kendi sanayi politikasını AB'nin İşletme ve Sanayi Politikası ile uyumlu duruma getirmesi beklenmektedir. Burada işletmecilerin ve sanayicilerin güçlendirilmesi hedeflenir. Küresel ekonominin koşulları rekabete dayalıdır ve Türkiye'de firmalarını bu rekabete hazırlamak zorundadır. İşgücü maliyetleri burada önemli bir sorun olarak çözüm beklemektedir. Güncel bir sanayi politikası stratejisi oluşturulması ve rekabet edebilirliği anlamında Türk sanayisinin kazanımlarının artırılması ana hedeftir. Türkiye'nin mevcut kaynaklarının en etkin ve etkili şekilde piyasalarla buluşması ve üretim imkanlarının artırılması sürecin belirleyicilerindedir. KOBİ sayısı artırılmalı ve istihdama yönelik imkanlar böylece daha da artacaktır.

Türkiye Sanayi Stratejisi (2015-2018) hazırlıklarını tamamlayan Türkiye, Kalkınma Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı, Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve

Destekleme İdaresi Başkanlığı (KOSGEB) ve Rekabet Kurumu ile sanayi politikasında sektörlere özel uygulamaları geliştirmiştir (Özdemir Y. , 2015, s. 84).

Türkiye gümrük birliğine dahil olduğu an itibarıyla dış ticaret politikasını AB ile uyumlu olarak yürütmektedir. Diğer ülkelere yüzde 18 olan koruma oranı AB için yüzde 5'e düşürülmüştür. Ayrıca AB'nin serbest ticaret anlaşması imzalamış olduğu ülkelerle aynı tür serbest ticaret anlaşmaları anlaşmalar imzalanmıştır. Kısacası Türkiye dışa dönük bir ekonomi modeline hızla ilerlemektedir. Dışa açık sanayilerde kendi Pazar payını artırmayı hedeflemiştir. Sanayi alanında diğer dünya ülkelerinden ucuz hammadde, yarı mamul girdileri sağlamayı amaçlamıştır.

Türkiye, ihracatı önceleyen yeni ekonomik yapısının bir gereği olarak kurumsal yapılanmasını da değiştirmiştir. Bu çerçevede Ekonomi Bakanlığı (bugün Ticaret Bakanlığı) kurulmuştur.

Yüksek teknoloji ürünlerin üretimi hedeflenirken, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı da bu hedeflere uygun bir yapıya (Bilim, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı olarak) kavuşturulmuştur. Bilim, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Cumhuriyet'in ilk kurulduğu yıllarda 'İktisat Vekaleti' olarak başlayan sürecin neticesinde bilimsel gelişmeleri, yenilikleri ve yüksek katma değerli teknoloji üretimini kapsayacak şekilde yapılandırılmıştır. Bakanlığa biçilen misyon çerçevesinde Türkiye'nin uluslararası düzeyde rekabet gücünü artırmak suretiyle özellikle dünyanın en gelişmiş 10 ekonomisi arasına girmek hedeflenmiştir.

Bilim, sanayi ve teknoloji alanında geliştirilecek politika ve stratejiler ışığında uygulanacak programlarla, dışa bağımlı olmayan, güçlü bir teknolojik altyapıya ve üretime sahip olmak hedeflenmiştir.

Üniversite-sanayi işbirliğini sağlayarak, verimliliği ve rekabet gücünü yükseltmiş bir ekonomi amaçlanmıştır.

Bunların yanı sıra; haksız rekabetin önlenmesi, tüketici lehine tedbirlerin artırılması çalışmaları sürdürülmektedir. Bu çalışmalar AB politikaları açısından büyük önem taşımaktadır. Bu alanda ortak politikaların güdülmesi Türkiye'nin gümrük birliği süreci ve tam üyelik hedefi açısından zorunlu görülmektedir (Çapanoğlu, 2014, s. 54-56).

Öte yandan Türkiye, AB'nin sadece ortak dış ticaret politikasını uygulamakla yetinmeyip, ortak standartlar politikasında benimsemiştir. Ortak standartlar politikasında yer alan ve Türkiye'nin uyguladığı düzenleme 'CE' işaretidir. CE işareti

insan sağlığı ve güvenliği, bitki ve hayvan sağlığı ve güvenliği açısından herhangi bir tehlike veya zarar arz etmediği anlamını taşır. CE, uygulamada zorunlu bir düzenlemedir bu yüzden CE işareti barındıran mallar, AB içerisinde hiçbir engelle karşılaşmadan serbestçe dolaşma hakkı kazanırlar.

Piyasalar bakımından gümrük birliği ile başlayan sürecin sanayi sektörüne pozitif beklenti ve yeni bir heyecan dalgası kattığı görülmüştür. Yatırımlarda artış gerçekleşirken, 1996 ve 1997 yıllarında yüzde 8 gibi bir büyüme oranı yakalanmıştır. Türk sanayisi dış rekabet koşullarını dikkate alarak yenilenme eğilime girmiştir. Bu süreç firmalara daha kaliteli üretim yolunu açmış,küresel rekabet gücüne ulaştırmıştır. Otomotiv, demir-elik gibi sanayi sektörlerinde ihracat gelişme göstermiştir. Bu süreç gümrük birliğinin sanayi sektörüne olumlu etkilerini ortaya koymaktadır (Güney & Akbay, 2008, s. 160).

2008-2009 döneminde küresel finans krizi neticesinde Avrupa Birliği de bir borçlanma krizine girmiştir. Bu durum diğer ülkeler gibi Türkiye'yi de etkilerken, küresel durgunluktan ve Ortadoğu'daki karışıklıklardan dolayı ekonomik olarak etkilenmeler yaşanmıştır. Dünyada tüm ekonomileri etkisi altına alan küresel gelişmeler Türk lirasını ve Türk ekonomisini de kısıtlı ve dolaylı da olsa etkilemiştir. Oluşan baskılamalar sonucunda GSYH'da büyüme hızı düşerken, KOBİ'ler de etki altında kalmıştır. Türk KOBİ'leri Avrupa Birliği çizgisinde gelişim sergilerken, özellikle AB lkelerinde 2008 yılında uygulamaya sokulan Avrupa Küçük İşletmeler Yasası ile birlikte bu konuda yeni bir politika ortaya koymuştur. Türk KOBİ'lerinin diğer Avrupa lkeleriyel uyumlu olarak gelişimi için teşvik ve desteklerle güçlendirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Avrupa Birliği lkelerinde küçük işletmelerin ön planda tutularak güçlendirilmeye çalışıldığı bu süreç Türkiye için de KOBİ'lerin canlandırılması için fırsatlar sunmuştur (European Commission, 2015).

Bu süreç Türkiye tarafında imalat yapan bir çok şirketin küresel standartlarla taņıřmasını ve rekabet gücünü sağlamasını/artırmasını getirmiştir. Ekonominin yapısını güçlendiren bir unsur olarak üreticiler yeni duruma uyum amacıyla yapısal bir değişim ve dönüşüm sürecine girmişlerdir. Geride kalan süreçte günümüzde sektörlerin ve özellikle sanayi sektörünün ayakta kalabilmek amacıyla rekabet koşullarına uyumu sağladığı ve güçlendiği de ortaya çıkmıştır. Burada imalat sanayi açısından montaja dayalı bir yapının handikap olarak ortaya çıktığı görülmektedir. İthal ara malların montajlanması, doğrudan üretim sürecinin ülkede gerçekleştiği süreçlerden

ayrılmaktadır ve bu durum montaja dayalı bir yapıyı dezavantajlı hale getirebilmektedir. Neticede otomotiv gibi sektörlerde ihracata dayalı bir dönüşüm ve ilerleme sağlanmıştır.

Türkiye Gümrük Birliği ile henüz gelişmekte olan bazı endüstri kollarında rekabetçi gücünün sınırlı olmasından dolayı olumsuz etkilenmiştir. Bu olumsuz etki Türk sanayi sektörünün daha fazla dışa açık bir yapıya kavuşmasında itici ve tetikleyici kuvveti de meydana çıkarmıştır. Gümrük Birliği ile karşılaşılan yeni tablo, sanayide teknolojiye, inovasyona ve üretim kapasitesini artırmaya dönük çalışmaları artırmıştır. Daha sonra sürdürülen çalışmalar sonucunda Türkiye’de çok sayıda firma, AB ülkelerindeki rakipleri ile rekabet etme gücünü ortaya koyarken, genel olarak Türk sanayisi henüz uluslararası rekabette Avrupa Birliği çıkışlı firmalara karşı güçlü bir yapıya kavuşmamıştır.

AB ile gümrük birliği neticesinde Türkiye’nin gümrük indirimleri nedeniyle gümrük vergilerinden elde edilen gelirler düşmesine rağmen AB çıkışlı firmaların Türkiye pazarına gümrüksüz girişi ve yatırıma yönelimi yeni gelirler meydana getirmiştir. Birliğe dahil olmasıyla gümrük vergilerinden kayba uğrayan Türkiye, bu kaybını finans sektöründen ve üretimden edindiği vergileri artırmak suretiyle kısmen telafi etmiştir (Özdemir Y. , 2015, s. 86).

Gümrük Birliği ile başlayan süreçte Türkiye sanayisi, sadece tek yölu olarak olumlu veya olumsuz etkilenmemiştir. AB çıkışlı rekabet gücü fazla firmaların geliştiği sanayi sektörünü yeni duruma uyum sağlamaya zorlarken, gümrük gelirleri de azalmıştır. Diğer yandan gümrük birliği ile beraber AB’den sağlanan mali yardımlar ciddi bir destek sağlamıştır. Yeni bir Pazar olarak Avrupa sahasının Türk sanayisine açılmasının yanında rekabet koşulları sektörü giderek daha da güçlendirmiştir. Türkiye’de sanayi mallarında üretimin artması ülkenin vergi gelirlerini artırırken, teknolojiye sağlanan ilerleme de verimliliği artırmıştır.

### **3.4.2 Hizmet Sektörüne Etkileri**

Gümrük Birliği ile her türlü mal ve hizmetin serbest dolaşması hedeflenmesine ve mevzuatta (Katma Protokol madde 41/1) kısıt yer almamasına rağmen hizmet sektörü Gümrük Birliği kapsama alanı dışında kalmıştır. Türkiye’nin GSYH’nin yüzde 60 gibi büyük bir bölümü hizmetlerden oluşurken kapsam dışı kalması Türkiye’nin lehine bir durum oluşturmamıştır (Özdemir, 2015, s. 87).

Hizmetler konusunda sınırların açılmasının ciddi kazanç sağlayacağı öngörülmektedir. Türkiye'nin bu durumda 1,1 milyar dolar statik kazancı olacağı yönünde tahminler yapılmıştır. Kısıtlayıcılık endeksleri de farklı farklı seyretmektedir. Örneğin ulaşımda AB'de Türkiye'ye oranla fazlayken, demiryolu hizmetlerinde Türkiye, AB'den daha da kısıtlayıcı oranlara sahiptir (Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2014).

Hizmet sektöründe büyük değişim görülmüştür ve hala bu değişim devam etmektedir. Bu değişimin temelinde dünyada dönemsel olarak teknolojik bir devrim yaşanması ve daha evvel hayal olan veya çok pahalı olan uluslararası işlemlerin, daha kolay ulaşılabilir hale gelmesi gösterilebilir. Kişilerin tek başına mobilitesi artmıştır. Aynı şekilde işlemlerin de mobilitesi artmıştır. Bu durum, hizmet sektöründeki birçok işlemin otomasyon sağlanarak farklı coğrafyalarda kolayca üretilmesine ve satılmasına imkan sağlamıştır. Gelişmiş ülkelerde refahın yükselmesiyle beraber sektörün parçası olan iletişim, bankacılık, turizm ve pazarlama gibi faaliyetlerin ekonomideki yerini önemli hale getirmiştir. Günümüzde dünya genelinde, hizmet sektörü toplam milli gelir ve istihdam içerisindeki oranı en fazla olan sektördür.

Dışardan gelen yatırımcıların ilgisi bakımından son yıllarda hizmetler sektörünün payı giderek artmıştır. Aynı dönemde imalat sanayii ve temel üretim sektörlerinin payının gerilemesi de manidardır. Hizmet sektörüne ,yabancı yatırımların ilgisi yatırım gerçekleşen ülkelerdeki hizmet sektörlerini geliştirmiştir. Bu gelişim teknolojik ilerleme, sermaye artışı, firmaların yeniden yapılandırılması ve yönetsel konularda gerçekleşmektedir.

1990 sonrası 15 yıllık değerlendirildiğinde bu süreçte dünyada hizmet sektörünün payında artış yaşandığı net bir şekilde ortaya çıkmıştır.

1990'da gelişmekte olan ülkeler bakımından yabancı sermaye yatırımı girişleri değerlendirildiğinde temel üretim sektörleri çok sınırlı bir orana (yüzde 7.4) sahiptir. Yüzde 45.1 ile imalat sektörü yer alırken, en geniş sektör olarak hizmet sektörü yüzde 47.4 ile yer alır. Hizmet sektörü birinci sektördür ancak aradaki makas 15 yılın sonunda çok daha fazla açılmıştır ve hizmet sektörü yüzde 61.5 (7.6 temel üretim, yüzde 30.8 imalat ) olmuştur. Tablo hizmet sektörünün önemli olduğunu ve bu önemin giderek yükseldiğini göstermektedir.

Bu oransal artışlar her bakımdan çarpıcı şekilde devam etmiştir. Örneğin dünya hizmet ihracatının yıllık artışı 2006'da yüzde 11 (2.7 trilyon dolar) ulaşırken, hizmet ithalatının artış oranı yüzde 10 (2.3 trilyon dolar) olmuştur.

Uluslararası düzeyde incelendiğinde, gelişmiş ülkeler hizmet ihraç ederken, gelişmekte olan ülkeler bakımından ise hizmet ithalatı daha fazla gerçekleşmektedir. Hizmet üretmek ve ihraç etmek bu açıdan bir gelişmişlik düzeyi göstergesidir. Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre, dünya hizmet ithalat (yüzde 48) ve ihracatında (yüzde 52) ilk sırada Avrupa ülkeleri yer almaktadır. Asya ülkeleri için bu oranlar (ihracat yüzde 22, ithalat yüzde 25) çok geridedir.

Küresel manada hizmet ihracatı sıralamasında ABD en yüksek hizmet ihracatı yapan ülkedir. ABD’de yüzde 14.7’lik payla 354 milyar dolar olan ihracat seviyesini İngiltere (yüzde 7.8) ve Almanya (yüzde 6.1) takip etmektedir.

Dünya hizmet ithalatı sıralamasında da ilk üç ülke ihracat sıralaması ile aynıdır. ABD yüzde 12’lik pay ile birinci sırada yer alırken, onu Almanya (8.6) ve İngiltere (6.6) izlemektedir. Türkiye dünya hizmet sektörü ihracatında (2006’da 25.6 milyar dolar) 26. sırada, hizmet ithalatında ise (10.7 milyar dolar) 39. sırada yer almaktadır (Türkiye Vakıflar Bankası Hazine Başkanlığı, 2007, s. 14-17).

Sanayi sektörünün gelişmesiyle milli gelir içinde bu sektörün payı arasında doğru orantı vardır. Bu sektör ne kadar gelişme gösterirse, milli gelir içinde bu sektörün payında artış yaşanmıştır. Aksi durumda sanayi sektöründeki düşüş milli gelir içindeki payında da düşüş anlamına gelmektedir.

1980 sonrası dönemde hizmet sektörünün Gayrisafi yurt içi hasıladaki (GSYİH) payı giderek yükselmiştir. 1980 yılında yüzde 49 olan bu pay 10 yıl sonra yüzde 51, 20 yıl sonra yüzde 57, 2006’da yüzde 60 olmuştur.

Bu değişim Türkiye’nin ihracat olanaklarının artışı anlamına gelmektedir ve turizm ağırlıklı bir ekonomi açısından olumlu bir gelişmedir.

Bu gelişme istihdam alanında da olumlu neticelerin yaşandığı bir döneme işaret eder. Türkiye’deki toplam istihdam içerisinde hizmet sektörünün oranı 1980’de yüzde 26 iken 2006’da bu oran yüzde 48’e kadar yükselmiştir.

Genel ekonomi açısından hizmetler sektörünün imalat sanayine kıyasla hem katma değer hem istihdam anlamında orantılı büyümesi gerektiğidir. Buradaki orantısızlık, bu sektörün genel ekonomiye katkısının yeterli seviyeye ulaşmaması ve dış ticaret dengesinde açık anlamına gelmektedir.

Türkiye’nin AB ile hizmet sektöründe gerçekleştirdiği ticaret, tam üyelik amacı dolayısıyla büyük öneme sahiptir. Gelişmiş ekonomilerde hizmet sektörünün büyük bölümü teknoloji ürünü ve katma değeri yüksek hizmetlerden oluşurken, Türkiye’de

hizmetlerde turizm sektörü çok geniş yer tutmaktadır. Bu tablo AB ile Türkiye'nin arasında ulaşım ağı imkanlarını ve hizmetlerin dolaşımını önemli kılmaktadır. Türkiye'nin Avrupa Birliği ülkeleri ile yaptığı hizmet ticaretinin mevcut durumu potansiyelin altındadır. Dünya Bankası raporlarına göre, Türkiye'nin en fazla ithalat yaptığı Almanya Türkiye'nin hizmet ithalatında ilk sırayı almaktadır. Türkiye ayrıca İngiltere, İtalya ve Fransa'dan hizmet ithalatı sürdürmüştür (Özdemir, 2015, s. 87).

Hizmet sektörünün varlığı ve ekonomilere etkisi çağımızda farklı bir noktaya gelmiştir. Özellikle teknoloji ağırlıklı bir sektörel değişim sözkonusudur ve küreselleşme ile birlikte uluslararası rekabette bu değişime duyarsız kalan ekonomilerin geri kaldığı gözlenmektedir. Yazılım ve iletişime yönelik istihdamın hizmet sektöründeki yeri oldukça sınırlı olsa da dünyaya yön veren firmaların gelişmiş ülkelerde teknolojik ağırlıklı bir üretime yöneldiği açıktır. Bu süreçte yatırımcılar gelişmiş ülkeler adına ucuz işgücünün bulunduğu ülkelerde yatırıma yönelebilmektedir. Dünyada hizmet sektörü istihdam olanaklarını doğrudan etkilemekte ve şekillendirmektedir. Özellikle gelişmiş ülkeler hizmet ihtiyacını dünyanın öbür ucundaki ülkelere karşılayabilmektedir.

Türkiye'nin AB ülkeleri ile hizmet sektöründe gerçekleştirdiği ticaret hacmi mevcut potansiyelinin gerisindedir. Dünya Bankası Hizmetler Ticareti Kısıtlayıcılık Endeksi (STRI) verileri Türkiye ve AB arasında açıklık düzeylerinin yaklaşık benzerlik sergilediğini ortaya koymaktadır. Tarife eşdeğeri tahminleri de benzerlik içermektedir. Sektörlere göre farklılıklar dikkat çekmektedir (World Bank, 2014).

**Tablo 3.3:** Tarım ve Hizmetler Ticareti Simülasyon Sonuçları: Türkiye'nin Ekonomik Refahı ve GSYH'sı Üzerindeki Etkileri.

	AB ile tarımsal ticaretin serbestleştirildiği ve hizmetler ticaretinin serbestleştirildiği ve serbestleştirilmediği dört senaryo							
	Senaryo 1		Senaryo 2		Senaryo 3		Senaryo 4	
	Hizmet Hariç	Hizmet Dahil	Hizmet Hariç	Hizmet Dahil	Hizmet Hariç	Hizmet Dahil	Hizmet Hariç	Hizmet Dahil
<b>Ekonomik Refah Değişim</b>	72	1,238	292	1,458	843	2,010	500	1,666
<b>Milyon Dolar Değişim%</b>	0.01	0.19	0.05	0.23	0.13	0.31	0.08	0.26
<b>Reel GSYH Değişim</b>	339	1,661	755	2,078	1,661	2,986	1,211	2,538
<b>Milyon Dolar Değişim%</b>	0.05	0.26	0.12	0.32	0.26	0.46	0.19	0.39

Tablo 3.2’de Dünya Bankası tarafından hazırlanmış olan Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliğinin değerlendirildiği raporda simülasyonlar ve tahminler yer almaktadır. Gıda alanında ve tarım alanında yapılacak yeni düzenlemelerin reformlarla birlikte değerlendirildiği senaryolarda Türkiye’nin ekonomik refahında 1.2 milyar dolar artış öngörülmektedir (World Bank, 2014).

Hizmet sektörü, Türkiye gibi ülkelerin mücadele ettiği dış ticaret açığını dengeleme gücüne sahiptir. Hizmet ihracatı ile ithalatı arasındaki farkın azalması ve açığın kapatılması dengeleyici bir faktör olarak öne çıkmaktadır.

Türkiye’nin serbest ticaret anlaşması (STA) anlamında ilk imzaladığı ilk uluslararası gümrük birliği değildir. Dört Avrupa ülkesi ( Norveç, İzlanda, Liechtenstein ve İsviçre) tarafından oluşturulmuş EFTA ile 1992’de yürürlüğe sokulan anlaşma bu alanda ilk anlaşmadır. 2012 yılında STA Ortak Komitesi toplantısıyla bu anlaşmanın güncellenmesi ve başta hizmetler ticareti olmak üzere genişletilmesi konusu değerlendirilmiştir. Hizmetler sektörünün anlaşmaya dahil edilmesi için 20-22 Ocak 2014 tarihlerinde yapılan görüşmelerle aynı yıl (17-20 Haziran 2014) başlatılan müzakereler 2017 yılında olumlu şekilde tamamlanmıştır. Türkiye’nin temel taleplerinin karşılandığı, karayolu yük taşımacılığına ilişkin kotaların kaldırıldığı, hizmet ticaretinin kapsama dahil edildiği ve e-ticaretin başlatıldığı geniş bir güncelleme anlaşması altıncı tur görüşmelerin sonunda imzalanmıştır. 25 Haziran 2018 tarihinde İzlanda’nın Saudarkrokur şehrinde imzalanan anlaşmayla revize edilmiş olan kapsamlı STA’nın iç onay süreçleri devam etmektedir. Burada atılan adım, gelişmiş ekonomilerden oluşan EFTA ile özel sağlık hizmetlerinden turizm hizmetine farklı alanları kapsayacak şekilde güçlü ve kapsamlı bir işbirliğini ve entegrasyonu tesis edecek düzeydedir. Türkiye tarafından bu anlaşmanın revize edilmiş şekli, gümrük birliğinin güncellenmesi sürecinde örnek olarak da sunulmuştur. EFTA dışında diğer yandan da Ukrayna, Singapur, Japonya, Peru, Meksika ve Şili ile STA kapsamını genişletme müzakereleri gerçekleştirilmiş; Kanada, Ürdün, Kosova ve Bosna-Hersek ile hizmet ticareti müzakereleri için girişimler yapılmıştır. Güney Kore ile Türkiye arasında yatırım ve hizmet ticareti kapsamlı STA anlaşması 2018’de yürürlüğe girmiştir (Ekonomi Bakanlığı, 2014).

Gerek AB’nin gerekse ülkemizin temel hedeflerinden biri hizmetlerin tam olarak liberalizasyonudur. Bu yönde fizibilite çalışmalarının hedeflenen düzeyde olmamakla birlikte sürdürüldüğü bilinmektedir. Bu çalışmaların tamamlanması ve hizmetlerin

serbestleştirilmesi ve uluslararası sürece uyum Türkiye ekonomisi açısından katkı sağlayıcı bir unsurdur (Çelik, Y., 2007, s. 22).

Hizmetler alanında AB ile serbest dolaşımın sağlanmasından doğrudan etkilenmesi Türkiye’de lojistik sektörünün önemi artmıştır. Lojistik sektörünün standartlarının Avrupa Birliği ile uyumu hedeflenerek altyapı çalışmaları başlatılmıştır. Lojistik sektörünün başarılı bir şekilde standartlarının yükseltilmesi, Türkiye ekonomisinin uluslararası başarısının sağlanması açısından gereklidir. Özellikle hizmet sektöründe planlanan entegrasyonun tamamlanması için lojistik alanındaki başarılı bir altyapı sunulmalıdır. Hizmet sektöründe serbest şekilde dolaşımın sağlanmasıyla Türk inşaat sektörünün tecrübesi Avrupa Birliği ülkelerine yansıtılabilecektir. Özellikle inşaat ve turizm alanında Türkiye’nin kazanımlarının artması hizmet sektöründe Türkiye ekonomisini daha etkili ve rekabet gücü yüksek hale getirecektir (Raiser, 2015).

Türk ekonomisinin ana sektörü olan hizmetler sektörünün Avrupa Birliği ile tam üyelik ve müzakere sürecinde serbestleştirilmesi hedeflenmektedir. Böylece bu sektör AB ülkelerindeki firma ve girişimcilerin rekabetine açılacaktır ve bu Türk ekonomisini yepyeni bir durumla karşı karşıya bırakacaktır. Farklı serbestleşme modelleri seçenekleri mümkün olup, AB’nin EFTA için uyguladığı Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) anlaşması tam entegrasyon içermesi bakımından bütünleşme yolunda ileri bir adım içermektedir. GATS (General Agreement on Trade in Services) olarak adlandırılan model ise tam bir mevzuat uyumlaştırması gerektirmediğinden AEA’ya göre daha sınırlı ve dezavantajlı durumdadır (Ülgen& Dilek, 2015, s. 51,52).

Diğer yandan AB ile Ukrayna arasında uygulanmış daha ara bir formül de gündeme gelmektedir. Derin Serbest Ticaret Anlaşması olarak ifade edilen bu modelde mevzuat uyumu olan alanlarda AEA modeli ile, mevzuat uyumu sağlanamamış alanlarda GATS modeli uygulamaya sokulacaktır. Siyasi ve ekonomik koşulların bir gereği olarak ‘derin STA’ tercihi Türkiye açısından mümkün görülmektedir (Ülgen& Dilek, 2015, s. 14, 15).

Mevcut halinde hizmetler sektörünü kapsamayan AB-Türkiye gümrük birliğine bu alanda serbest dolaşımın getirilmesi Türkiye ekonomisi adına büyük bir kazanım olacaktır. Bu alanda uluslararası rekabetçi ve yüksek standartlarda hizmet sunumunu içeren bir yapıya kavuşularak, GSYH’da artış sağlanmış olacaktır.

### 3.4.3 Tarım Sektörüne Etkileri

Gümrük birliği sanayi mallarının yanısıra işlenmiş tarım ürünlerini de kapsama alanına almıştır. 1/98 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile tarım alanında bazı ürünlerde düzenleme yapılmıştır. Hayvancılık da bu düzenlemelerden etkilenirken, 2010 yılında 14 AB ülkesinden et ithalatı başlarken, canlı hayvan ithalatı sınırlamalara tabiidir. Hayvansal ürünlerde ise sadece balık Türkiye'den AB pazarına sokulabilmektedir. Tarım ürünlerinde sıkı bir menşe uygulaması sözkonusudur. Ortaklık Konseyi'nin 2006 tarihli kararı bu düzenlemeleri içermektedir.

Ankara Antlaşması'nın yanısıra Ortaklık Konseyi Kararları doğrultusunda tarım alanında gümrük tarifelerinin yüzde 67'lere varan oranlarda azaltılmıştır. Böylece AB'ye ihracatta tarıma kısıtlı da olsa yol açılmaya başlanmıştır (World Bank, 2014).

Türkiye Ortak Tarım Politikası'na (OTP) uyumlaştırmak için çalışmalarını sürdürmektedir. Avrupa Birliği standartları Türkiye için bitki ve hayvan sağlığı, organik tarım gibi konularda mükellefyetler getirmektedir. Bu yönde Türkiye ödevini hızlı çalışmakta, kırsal kalkınmayı bütüncül bir yaklaşımla değerlendirmektedir. Bu alanda tahsis edilen hibe desteklerinden üreticiler yararlanmaktadır. Örneğin IPARD programı I. Dönem (2007-2013) kapsamında 854 milyon avro AB hibesi, eş finansman ile birlikte devlet katkısı ile yaklaşık 1,1 milyar avroya ulaşmıştır (Koral, Sevgi, 2006, s. 57).

Türkiye, tarım politikasını ortak tarım politikasına uygun biçimde geliştirmek konusunda 1963 yılında taahhütte bulunmuş, 1970'de bu konuda Katma Protokol imzalamıştır ancak ileriki yıllarda bu konuda bir girişimde bulunmamıştır. GATT-Uruguay Round görüşmeleri ve Gümrük Birliği ulusal tarım politikalarının artık serbestçe belirlenemeyeceğini ortaya koymuştur. Tarım Gümrük Birliği dışında kalmış olsa da tarım ürünlerini girdi olarak kullanan sanayi malları Gümrük Birliği'ne dahil edilmiştir. Bu durum, tarımın dolaylı yoldan rekabeti etkileme gücünü ortaya koymaktadır. Gümrük Birliği ile birlikte işlenmiş bazı tarım ürünlerinin tercihli tarifeden yararlanmasının istihdam üzerinde olumlu etkisi olacak gibi görünse de, sürecin tarımsal istihdama ilişkin etkilerini araştırmak gerekir (Friedrich Ebert Vakfı, 1996, s. 13).

Özellikle gıda güvenliğini hedefleyen şekilde bitki ve hayvan sağlığı konularına öncelik verilmesi dolayısıyla Türkiye bu alanda önemli gelişmeler kat etmiştir. Bu gelişmeler tarım üreticisinin bitkisel ve hayvansal bazda hammaddeye en güvenli şekilde ulaşmasını tedarik etmeye yöneliktir. Türkiye bitki sağlığı mevzuatının uyumlu hale getirilmesi noktasında AB ile farklılıkları gidermiş olup, uygulamadan

kaynaklanan farklılıklar noktasında çalışmalar yürütülmüştür. Bu durum kalkınma planlarına da yansıtılmıştır. 2006'da TBMM'de kabul edilen Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda bu tespitler yer almaktadır.

Ortak Tarım Politikası'na (OTP) yönelik düzenleme çalışmaları ise reel çalışmalarla sürdürülmektedir. Burada temel altyapı çalışmaları hassasiyetle değerlendirilmelidir (Koral, Sevgi, 2006, s. 58). 26 Haziran 2003'te alınan Konsey Kararı ile Ortak Tarım Politikasında (OTP) gıda güvenliği ve kalitesi, hayvan sağlığı, iyi tarım teknikleri gibi konular öne çıkmıştır. Türkiye'nin de bu yönde çalışmalarda yoğunlaştığı ve geleneksel yöntemlerin yerine teknolojik ağırlıklı ve daha verimli usülleri yaygınlaştırdığı görülmektedir.

Türkiye'nin tüm tarımsal ticaretinde ithalat vergi oranları Avrupa Birliği ile kıyaslandığında yüksek kalmaktadır. AB'nin üçüncü ülkelerle yaptığı serbest ticaret anlaşmaları tarım alanında da handikap oluşturmaktadır. AB'nin üçüncü ülkelere tanıdığı tarife kolaylıklarından Türkiye'nin mahrum bırakılması ve avantajlardan yararlanamaması Türk üreticiyi olumsuz etkilemiştir.

2010'da yürürlüğe giren "Organik Tarımın Esasları ve Uygulanmasına ilişkin Yönetmelik" ile çevre dostu organik tarımın AB mevzuatına uyumu sağlanmıştır. Çalışmalar devam etmekle birlikte hayvan sağlığı, kayıt sistemi, veterinerlik, kontrol gibi konularda Türkiye'nin AB müktesebatına uyum için adımlar atması beklenmektedir (Ülgen&Dilek, 2015, s. 84).

Tarım Türkiye'de ekonomik büyüklüğün çok önemli bir bölümünü oluşturmuştur. 2002 yılında tarım sektörü GSYH'nın yüzde 10,3 gibi önemli bir bölümünü oluşturmuştur. Aynı yıl tarım sektörünün GSYH'ye sunduğu katkı 36.055.787 TL iken 2013'te 115.658.178 TL'ye yükselmiştir. Bu artış rakamsal olarak dikkat çekse de oransal olarak tarım sektörünün GSYH'ye olan katkısı 2002-2013 bir yıllık süreçte yüzde 10,3'ten yüzde %7,4'e gerilemiştir. Bu oransal azalışta hizmet ve sanayi sektörünün etkisi sözkonusu olmuştur. Türkiye'de tarım sektörü hala tarım sektörünün büyük önem taşıdığını göstermektedir. 2018 yılı itibarıyla tarımın GSMH içindeki payı yüzde 6,2'ler seviyesindedir.

**Tablo 3.4:** Cari Fiyatlarla Tarımsal GSYH ve Tarımın Payı (Kaynak: T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, (Erişim) www.tarim.gov.tr, 10 Ağustos 2019).

Yıllar	Tarım* (Bin TL)	Gelişme Hızı (%)	Türkiye (Bin TL)	Gelişme Hızı (%)	Tarımın Payı (%)	Döviz Kuru (TL)	Tarım* (Bin \$)	Türkiye (Bin \$)
2009	81.234.274	9,1	999.191.848	0,4	8,1	1,545	52.592.510	646.894.531
2010	104.703.635	28,9	1.160.013.978	16,1	9,0	1,502	69.714.325	772.366.615
2011	114.838.169	9,7	1.394.477.166	20,2	8,2	1,677	68.491.565	831.691.448
2012	121.709.079	6,0	1.569.672.115	12,6	7,8	1,802	67.545.047	871.122.993
2013	121.709.079	0,0	1.809.713.087	15,3	6,7	1,904	63.914.163	950.350.602
2014	134.724.745	10,7	2.044.465.876	13,0	6,6	2,187	61.604.432	934.855.430
2015	161.447.917	19,8	2.338.647.494	14,4	6,9	2,713	59.499.609	861.879.256
2016	161.304.618	-0,1	2.608.525.749	11,5	6,2	3,024	53.414.802	862.744.000
2017	189.000.175	17,2	3.106.536.751	19,1	6,1	3,648	52.209.326	851.490.804
2018	213.350.153	12,9	3.700.989.489	19,1	5,8	4,720	42.517.223	784.087.116
2018-1.Çeyrek	20.392.880	16,8	788.833.423	21,5	2,6	3,814	5.346.935	206.829.111
2018-2.Çeyrek	35.117.551	6,1	885.235.862	20,5	4,0	4,327	8.115.387	204.570.968
2018-3.Çeyrek	99.205.795	12,8	1.016.805.838	22,2	9,8	5,414	18.322.621	187.796.970
2018-4.Çeyrek	58.633.927	16,1	1.010.114.366	13,4	5,8	5,463	10.732.280	184.890.067
2019	26.073.567	27,9	914.699.050	16,0	2,9	5,369	4.856.239	170.364.009
2019-1.Çeyrek	26.073.567	27,9	914.699.050	16,0	2,9	5,369	4.856.239	170.364.009

\* Orman ve Balıkçılık dahil edilmiştir.

\*\* İlgili dönemde güncelleme yapılmıştır.

Cari Fiyatlarla Tarımsal GSYH ve Tarımın Payı (2009=100)

Türkiye’de GSYH içinde önemli bir yeri olan tarımın toplam istihdam içerisindeki payı da önemli seviyelere ulaşmıştır. Toplam istihdam içerisinde ortalama yüzde 25 gibi önemli bir oran söz konusudur.

Türkiye’ye has bazı tarımsal ürünlere ve gıdalara coğrafi işaretleme yoluyla tescil güvencesi getirilmiştir. Yasal düzenlemeyi müteakip örneğin Antep Baklavası bu güvenceye kavuşturulmuştur. Türkiye’ye has birçok gıda ürünü bu yolla dünyaya tanıtılmaktadır.

Farklı ekolojik bölgelerde çok çeşitli tarım ürünlerini aynı zaman diliminde üretme imkânına sahip Türkiye’de yetiştirilen tarımsal ürünler arasında arpa, mısır, buğday, meyve ve sebze, sert kabuklu yemişler, şeker pancarı, tütün ve pamuk öne çıkar.

Türkiye tarımsal ürün ihraç etmede başarılı bir ülkedir. 2012 itibariyle Türkiye’nin toplam ihracatının yüzde onunu tarım oluşturmaktadır. Tarım alanında ithalatta ise Avrupa ülkeleri en geniş paya sahiptir (World Bank, 2014).

Tarım ürünlerini ihraç ve ithal ettiğimiz ilk 10 ülke içerisinde ihracatta Irak, ithalatta Rusya ilk sırada yer almıştır. İhracatta 5 AB üyesi ülke (Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, İngiltere) ithalatta iki AB üyesi ülke (Almanya, Hollanda) ilk 10 ülke içinde yer bulmuştur (Tablo 3.5).

**Tablo 3.5:** Tarımsal İhracatta ve İthalatta İlk On Ülke (Milyon Dolar) (Kaynak: T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, (Erişim) www.tarim.gov.tr,25 Aralık 2014).

<b>İhracatta</b>			
<b>Sıra</b>	<b>Ülke</b>	<b>Değer</b>	<b>Pay%</b>
1	Irak	2.804	19,6
2	Almanya	1.202	8,4
3	Rusya	916	6,4
4	İtalya	621	4,3
5	Suriye	583	4,1
6	ABD	538	3,8
7	Hollanda	479	3,3
8	İngiltere	383	2,7
9	Fransa	363	2,5
10	S.Arabistan	310	2,2
<b>İlk 10 Toplam</b>		<b>8,201</b>	<b>57,3</b>
<b>Genel Toplam</b>		<b>14,321</b>	<b>100</b>

<b>İthalat</b>			
<b>Sıra</b>	<b>Ülke</b>	<b>Değer</b>	<b>Pay%</b>
1	Rusya	2.254	22,5
2	ABD	879	8,8
3	Ukrayna	589	5,9
4	Brezilya	510	5,1
5	Endonezya	403	4,0
6	Paraguay	331	3,3
7	Almanya	330	3,3
8	Hollanda	313	3,1
9	Hindistan	231	2,3
10	Malezya	226	2,3
<b>İlk 10 Toplam</b>		<b>6.065</b>	<b>60,6</b>
<b>Genel Toplam</b>		<b>10.002</b>	<b>100</b>

Türkiye için tarım ürünlerinde de AB diğer pazarlardan önce gelmektedir. Tarımsal olarak Türkiye, Avrupa Birliği'nin 7. En geniş pazarı konumundadır. Domatesten fındığa, kirazdan kayısıya birçok temel tarım ürününü AB ülkelerine ihraç eden Türkiye AB'ye tarımsal ihracatta 6. Büyük ülke konumundadır. Son yıllarda Kuzey Afrika Programı (MENA) ve ortadoğuda ihracatta da artış gerçekleşmiştir. (World Bank, 2014).

MENA bölgesine yapılan ihracat genellikle çiçek ve buğday unu gibi hububatlar oluşturmaktadır.

Türkiye’de Gümrük Birliği uygulaması sonrasındaki dönemde tarım ile diğer sektörlerin ihracat ve ithalatları birbirlerine yakın oranlarda büyümüştür. Tarım ürünleri dış ticaret verileri bakımından, 2000 yılında ihracatın ithalatı karşılama oranı yüzde 92,8 iken, bu oran 2015’e gelindiğinde yüzde 107,9 olarak gerçekleşmiştir. Gümrük Birliği uygulaması sonrasında bazı dönemlerde (2011 yılında yüzde 86,9) yüzde 80’lere kadar azalabilen bu oran son yıllarda yüzde yüzün üzerinde bir seyir izlemiştir. (Tarım ve Orman Bakanlığı, 2019)

Türkiye’nin yıllara göre tarım ticareti hem ithalatta hem ihracatta yükselmiştir. İklim, teşvik vb. etkilerle dalgalanmalar yaşanmış olsa da Türkiye’nin tarım ihracatı tarım ithalatının üzerindedir. Tarımda özellikle geleneksel ihraç ürünlerinden meyve, sebze ve sert kabukluların ihracatında artış görülmüştür.

İlk aşamada işlenmiş tarım ürünleri ile girilen yolda bu kapsama sokulmayan salça ve zeytinyağı konusunda üretici konumundaki bazı Avrupa ülkelerinin (Yunanistan, İspanya vb) kullandığı gözlenmiştir. Günümüzde ikili anlaşmalarla da geliştirilmek suretiyle tütün, kuru üzüm, fındık, incir gibi Katma protokol ve Ankara Anlaşması ile belirlenmiş tarım ürünleriyle zeytinyağı, peynir, salça reçel gibi ürünlerde kotalar kaldırılmıştır. Örneğin 2014’te Türkiye ihracatta tarım ürünlerinin yüzde 85’i gibi çok büyük bir bölümünü gümrüksüz ihraç etmiştir. 2014 Yılı İlerleme Raporu’nda tarımsal destek politikasını uyumlaştırmaya dönük strateji ihtiyacı vurgulanmıştır. Türkiye’nin 2014 yılı tarım bütçesinde artış yaşandığı kaydedilen ilerleme raporunda Türkiye’nin AB’den sığır eti ve türevlerinin ithalatına kısıtlama koyması dolayısıyla ilerlemenin yavaşladığı ifade edilmiştir (Özdemir, 2015, s. 87).

2001 yılında 40.967 bin hektar olan kullanımda olan tarım arazisi genişliği 2013’te 38.428 bin hektar olmuştur. Kullanılan arazi genişliği azalmasına rağmen artan verimlilik sayesinde elde edilen ürün miktarı yıllara göre artış göstermiştir (Tablo 3.6).

**Tablo 3.6:** 2014 Yılı İlerleme Raporu Türkiye Tarım Sektörü Analizi (Kaynak: T.C Avrupa Birliği Bakanlığı, (Erişim) www.ab.gov.tr, 2 Ocak 2015).

Faaliyet	2001	2009	2010	2011	2012	2013
Tarımsal mal ve hizmetlerin üretim endeksi, hacim (üretici fiyatları, önceki yıl=100)	93,3	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil
Kullanımda olan tarım arazisi (bin hektar)	40.967	38.911	39.012	38.231	38.399	38.428
Hayvancılık: Büyükbaş *	10548	10.724	11.730	12.386	13.915	14.415
Hayvancılık: Domuz *	3	2	2	2	3	3
Hayvancılık: Koyun ve keçi *	33.994	26.878	29.383	32.310	35.783	38.510
Çiftliklerde süt üretimi ve kullanımı **	9.446	12.542	13.544	15.056	17.401	18.224
Bitkisel üretim: Hububat (pirinç dâhil) ***	29.571	33.577	32.773	35.202	33.377	37.489
Bitkisel üretim: Şeker pancarı ***	12.633	17.275	17.942	16.126	14.920	16.483
Bitkisel üretim: Sebze ***	24.164	26.780	25.997	27.547	27.320	28.448

\*Bin Baş, Dönem Sonu \*\*toplam süt, bin ton \*\*\* bin ton, hasat edilen ürün

Türkiye Avrupa Birliği ile olan ortak tarım politikasına uymak zorundadır. Bu uyum birliğinin dayanak noktasını serbest dolaşımı sağlayacak mevzuata, üçüncü ülkelerle ticari mekanizmalara ve rekabet finansman politikalarına uyum sağlanması oluşturur. Türkiye ayrıca ortak tarım politikası çerçevesinde alınan reformlara da uymak zorundadır. Ayrıca bitki ve hayvan sağlığı gibi, organik gibi konularda ortak tarım politikası çerçevesinde yürütülecektir. Türkiye bu hususta üzerine düşen görevi yapmıştır. İlk adım pamukta atılmış, müdahale fiyatı belirlenmiş, prim uygulamasına geçilmiştir. Yeni uygulama AB ile uyumludur. Türkiye'nin tarım kesiminin ve tüketicilerinin ortak tarım politikasından en az seviyede etkilenebilmesi için mutlaka Avrupa Birliğinden teknik yardım almalıdır. Sayet teknik yardım alamazsa bundan dış ticaretimiz de olumsuz yönde etkilenecektir. Bu olumsuzlukları en aza indirebilmek için Türkiye önlemler almalıdır. Tarımı destekleme politikaları ortak tarım politikasına uyum çerçevesinde yeniden ele alınarak Türkiye'nin şartlarına göre ayarlanmalıdır. Tarım ürünlerine ait politikalar Türkiye'nin dış ticaret dengesi üzerinde önemli bir yer tutmaktadır. Bu açıdan bakıldığında konunun önemi daha da anlaşılacaktır. Burada dikkat edilecek bir konu da patent ve telif haklarının topluluk mevzuatına uyumlu hale getirilmesidir (Karluk, 1997, s. 83, 84).

Türkiye'de yüksek teknoloji kullanan büyük işletmelerin yanı sıra teknoloji açısından fazla gelişmemiş küçük işletmeler de mevcuttur. Türkiye'de tarım sektörü geniş ölçüde doğa koşullarının etkisi altındadır. Bu durum tarım ürünü kullanan gıda

sektörünün gelişimi üzerinde olumsuz rol oynamaktadır. Bir de buna yanlıs uygulanan fiyat politikaları eklenince sorun daha da büyük boyutlara ulaşmaktadır. slenmiş tarım ürünleri alanında Türkiye'nin dışarıya açılabilmesinde standart ve kalitenin yanı sıra ürünlerin iç ve dış talebe göre çeşitlendirilmesi, yüksek teknoloji kullanılması altyapı tesislerinin yeterli düzeye getirilmesi, ihracata dönük bir yapının benimsenmesi, istikrarlı bir fiyat politikası izlenmesi son derece önemlidir. Bir de ayrıca gıda kanunu hazırlanarak uygulamaya konulması sektörün gelişimi için şarttır (Alagöz & Diğerleri, 1996, s. 83).

Gümrük birliği ve devamında tam üyelik değerlendirildiğinde vazgeçilmez konuların başında tarım gelmektedir. Tarım Türk ekonomisinin ana sektörlerindedir. Yıllar geçtikçe ekonomideki payı giderek yükselen bu sektörün ilgili olduğu ortak tarım politikası AB sürecinde sadece Türkiye için değil AB'nin yapısı için de kritik ve karmaşık nitelikte bir konudur. AB müktesabatının aktarımı ve uygulamaya sokulması için çeşitli çalışmalar gerekmektedir.

#### **3.4.4 Ticaret Hadlerine Etkileri**

Gümrük Birliği'nin sağlanması mevcut ticari işlemlerin gerçekleşme şeklini ve ticaretin ne yönde gerçekleşeceğini belirler. Ticaret hadleri, refah düzeyinde gümrük birliği ile sağlanan yükselişten her ülkenin sahip olacağı payı ifade eder. Birliğin ticaret hadlerine etkisi incelenirken birinci etki birlik içinde verimliliğin yükselmesidir. Bu artış üretim maliyetlerini düşürür. İkinci etki birliğin pazarlık gücündeki değişimdir. Bir araya gelen ekonomiler dışarıya karşı daha güçlü pozisyona geçerler. Pazarlık gücü artan üyeler birlik dışında kalan ülkelere karşı daha iyi korunan bir ticari ortama sahiptirler. Ticaret hadlerinin birlik lehine olduğu görülür. Üçüncü bir etki olarak ise birliğin ekonomik büyüklüğünü sayabiliriz. Ekonomik büyüklük üretimin toplam hacmi ile orantılıdır. Çok büyük ekonomiler arz-talep koşullarını etkileyecektir ve piyasayı şekillendirecektir. Bu durum dış ticaret hadlerini lehte şekillendirir. Küçük ve güçsüz birliklerde ise bu sonuca varılamaz. Dördüncü etki olarak birliğin tesisiyle ticaretin yönünün değişmesi ve ticaretin birlik dışından birlik içine kayması gerçekleşir. Gümrük birlikleri ticaret sapmasına yol açabilme etkisi oranında, birlik üyelerinin dış ülkelerle olan ticaret hadleri birlik lehine dönebilir. Dış talep ve arz esnekliklerinin 0 olduğu durumlarda, dış ticaret hadleri lehte olacaktır (Koral, Sevgi, 2006, s. 18, 19).

Ticaret hadleri ikiye (dış ve iç ticaret hadleri) ayrılmıştır. İhracat fiyatlarının ithalat fiyatlarına oranını anlatan dış ticaret hadleri bir ülkede uluslararası ticarete ne kazanılıp ne kaybedildiğini ifade eder. İç ticaret hadleri ise tarım sektörü ile sanayi sektörü arasındaki kazanç farklılığını ortaya koyar. Türkiye'nin AB ile dış ticaretinin toplam dış ticaret içindeki payının en yüksek olduğu dönemde (1996-2000) yüzde 54 seviyelerine ulaşılmıştır. Genel olarak Türkiye'nin dış ticaret rekorları kırdığı yıllarda Avrupa Birliği ile yapılan ticaret oranı düşük kalmasına rağmen, miktarların azalmadığı görülmüştür (Özdemir, 2015, s. 99).

Gümrük Birliği'nin uygulamaya girdiği 1996 yılından itibaren AB ülkelerinden Türkiye'nin ithalatının genel ithalat içindeki payı sürekli olarak gerilemektedir. Bu oran günümüzde yüzde 35'lere kadar düşmüştür. Genel ihracat içinde Avrupa Birliği'ne yapılan ihracatın payı, 2012'de yüzde 39 ile en düşük orana gerilemiştir (Türkiye İstatistik Kurumu, T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2015).

İthalat yoluyla gelen mallar artık daha pahalıya, ihraç edilenler mallar daha ucuza mal ediliyorsa ticaret hadlerinin aleyhte olduğu görülmektedir. Üye ülkeler ticaret hadleri ile orantılı olarak birliğin getirdiği refah kazanımından yararlanırlar. Gümrük birliğine ticaret hadleri etkisini Kanadalı ekonomist Robert A. Mundell (1964) teklif eğrileri analizi ile ortaya koymuştur.

Türkiye'de özellikle 1994 sonrasında imalat sanayii ürünlerinin dış ticaretinde artış görülmektedir. Bu ürünlerin ihracatının toplam değeri 1989'dan 2007'ye artarken, 9.170 milyon dolardan 100.966 milyon dolara çıkmıştır. Aynı ürünlerin dış ticaretteki açığı 1989 yılı itibarıyla 13.731 milyon dolar iken yıllar geçtikçe daha da artmış ve 2007 yılında 32.913 milyon dolara kadar çıkmıştır. İmalat sanayi ürünleri ithalatındaki artış gümrük birliğine girildikten sonra aynı ürünlerin ihracatındaki artıştan daha fazla gelişme sergilemiştir. Türkiye'de sanayii sektörü değerlendirildiğinde gelir dağılımının birlik içerisindeki diğer ülkeler lehine, ticaret hadleri etkisinin Türkiye aleyhine işlediği anlaşılmaktadır (Temiz, 2009, s. 124-126).

**Tablo 3.7: AB'nin Türkiye'nin Toplam Dış Ticaretindeki Payı (Kaynak: Ticaret Bakanlığı & TÜİK).**

Değer: Milyon Dolar

Rapor Tarihi: 11.07.2019

Dönem	İhracat				İthalat				Dış Ticaret Dengesi			
	AB İhracat Değeri	Bir Önceki Döneme Göre Değişim (%)	Genel İhracat Değeri	Genel İhr. İçindeki Payı (%)	AB İthalat Değeri	Bir Önceki Döneme Göre Değişim (%)	Genel İthalat Değeri	Genel İthalat İçindeki Payı (%)	AB Dış Ticaret Dengesi	Bir Önceki Döneme Göre Değişim (AB) (%)	Genel Dış Ticaret Dengesi	Bir Önceki Döneme Göre Değişim (Genel) (%)
1996	12.590	-	23.224	54,2	24.349	-	43.627	55,8	-11.759	-	-20.402	-
1997	13.471	7,0	26.261	51,3	26.128	7,3	48.559	53,8	-12.657	7,6	-22.298	9,3
1998	14.837	10,1	26.974	55,0	25.297	-3,2	45.921	55,1	-10.460	-17,4	-18.947	-15,0
1999	15.454	4,2	26.587	58,1	22.538	-10,9	40.671	55,4	-7.084	-32,3	-14.084	-25,7
2000	15.688	1,5	27.775	56,5	28.552	26,7	54.503	52,4	-12.864	81,6	-26.728	89,8
2001	17.576	12,0	31.334	56,1	19.841	-30,5	41.399	47,9	-2.265	-82,4	-10.065	-62,3
2002	20.458	16,4	36.059	56,7	25.698	29,5	51.554	49,8	-5.240	131,3	-15.495	53,9
2003	27.479	34,3	47.253	58,2	35.157	36,8	69.340	50,7	-7.677	46,5	-22.087	42,5
2004	36.699	33,6	63.167	58,1	48.131	36,9	97.540	49,3	-11.432	48,9	-34.373	55,6
2005	41.533	13,2	73.476	56,5	52.781	9,7	116.774	45,2	-11.248	-1,6	-43.298	26,0
2006	48.149	15,9	85.535	56,3	59.448	12,6	139.576	42,6	-11.299	0,4	-54.041	24,8
2007	60.754	26,2	107.272	56,6	68.472	15,2	170.063	40,3	-7.718	-31,7	-62.791	16,2
2008	63.719	4,9	132.027	48,3	74.513	8,8	201.964	36,9	-10.794	39,9	-69.936	11,4
2009	47.228	-25,9	102.143	46,2	56.616	-24,0	140.928	40,2	-9.388	-13,0	-38.786	-44,5
2010	52.934	12,1	113.883	46,5	72.391	27,9	185.544	39,0	-19.457	107,2	-71.661	84,8
2011	62.589	18,2	134.907	46,4	91.439	26,3	240.842	38,0	-28.850	48,3	-105.935	47,8
2012	59.398	-5,1	152.462	39,0	87.657	-4,1	236.545	37,1	-28.259	-2,0	-84.083	-20,6
2013	63.034	6,1	151.803	41,5	92.445	5,5	251.661	36,7	-29.411	4,1	-99.859	18,8
2014	68.514	8,7	157.610	43,5	88.784	-4,0	242.177	36,7	-20.269	-31,1	-84.567	-15,3
2015	63.998	-6,6	143.839	44,5	78.700	-11,4	207.234	38,0	-14.702	27,5	-63.395	-25,0
2016	68.366	6,8	142.530	48,0	77.501	-1,5	198.618	39,0	-9.136	-37,9	-56.089	-11,5
2017	73.906	8,1	156.993	47,1	85.205	9,9	233.800	36,4	-11.299	23,7	-76.807	36,9
2018	83.954	13,6	167.921	50,0	80.813	-5,2	223.047	36,2	3.142	-127,8	-55.126	-28,2
2018 (Ocak-Haziran)	42.193	-	82.163	51,4	45.963	-	122.967	37,4	-3.769	-	-40.804	-
2019 (Ocak-Haziran)	41.415	-1,8	83.755	49,4	33.486	-27,1	98.572	34,0	7.929	-310,3	-14.818	-63,7
2018 (Haziran)	6.611	-	12.924	51,2	6.897	-	18.449	37,4	-286	-	-5.525	-
2019 (Haziran)	5.693	-13,9	11.089	51,3	5.046	-26,8	14.265	35,4	647	-326,6	-3.177	-42,5

Kaynak: TB & TÜİK

Not: 2017 ve 2018 yılları Ocak-Aralık aylarına ilişkin veriler resmi dış ticaret verilerinden, 2019 yılı Ocak-Haziran aylarına ait veriler ise Ticaret Bakanlığı idari kayıtlarından derlenerek hazırlanmıştır.

Tablo 3.8’de 2019 Haziran ayı itibarıyla Türkiye’de ihracat ve ithalatın sektörel dağılımı verilmektedir.

**Tablo 3.8:** Türkiye’de İhracat ve İthalatın Sektörel Dağılımı.

Sektörlere göre dış ticaret, Haziran 2019								
(Milyon ABD \$)								
Sektörler	Haziran				Ocak-Haziran			
	2018		2019		2018		2019	
	Değer	(%)	Değer	(%)	Değer	(%)	Değer	(%)
<b>İhracat (FOB)</b>								
ISIC Rev.3								
Toplam	12 924	100,0	11 082	100,0	82 163	100,0	83 716	100,0
Tarım ve ormancılık	361	2,8	327	3,0	2 708	3,3	2 450	2,9
Balıkçılık	39	0,3	35	0,3	251	0,3	266	0,3
Madencilik ve taşocaklığı	283	2,2	260	2,3	1 680	2,0	1 599	1,9
İmalat	12 187	94,3	10 412	94,0	77 150	93,9	79 053	94,4
Diğer	55	0,4	47	0,4	374	0,5	349	0,4
<b>İthalat (CIF)</b>								
BEC								
Toplam	18 449	100,0	14 259	100,0	122 967	100,0	98 566	100,0
Sermaye (yatırım) malları	2 441	13,2	1 859	13,0	15 871	12,9	12 013	12,2
Ara (ham madde) malları	13 652	74,0	11 016	77,3	93 178	75,8	77 636	78,8
Tüketim malları	2 177	11,8	1 342	9,4	13 473	11,0	8 631	8,8
Diğer	179	1,0	42	0,3	445	0,4	286	0,3

Tablodaki rakamlar, yuvarlamadan dolayı toplamı vermeyebilir.

ISIC: Tüm Ekonomik Faaliyetlerin Uluslararası Standart Sanayi Sınıflaması

BEC: Geniş Ekonomik Grupların Sınıflaması

2019 yılı Haziran ayı TÜİK verilerine göre Türkiye’nin ihracat ve ithalatının sektörel dağılımında imalat sanayi yüzde 93-94 gibi yüksek bir ihracat oranına sahip olmuştur. İthalat oranlarında ise ara (ham madde) malları 2018 Haziran ayında yüzde 74 iken 2019 Haziran ayında yüzde 77,3’e yükselmiştir. İhracatın 2019 yılı Haziran ayı itibarıyla bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 14,9 azaldığı (11 milyar 594 milyon dolar) gözlenmiştir. Aynı dönemde ithalat ise yüzde 22,9 düşüş ile 15 milyar 71 milyon dolara gerilemiştir.

Türkiye’den Avrupa Birliği’ne yapılan ihracatı tarım ve sanayi ürünleri oluşturmuştur. Sanayi ihracatında Almanya ve İngiltere, tarım ürünleri ihracatında ise Yunanistan, İtalya ve İspanya, plastikte Brezilya, tekstilde Çin Avrupa’ya yapılan ihracatta Türkiye’nin en önemli rakiplerini oluşturmaktadır. Türkiye bu rekabetlerin birçoğunda coğrafi konumunu ve ulaşım imkanlarını avantaja çevirmiştir (Felicitas Nowak 'v.d.', 2005, s. 6-8).

Tarım Türkiye’de vazgeçilmez bir istihdam kaynağı olarak önemli yer tutarken, GSYH’nın yüzde 7,4’lük (2013) bölümünü oluşturmuştur. Türkiye için büyük önem taşıyan sektörde tütün, buğday, arpa, pamuk, sebze ve meyve, canlı hayvan ve

hayvansal ürünler gibi ürünlerin ihracatı gerçekleşir. Orta Asya ve Ortadoğu başta olmak üzere dünyaya ihraç edilen bu ürünler aynı zamanda ikili anlaşmalar veya Gümrük Birliği anlaşması kapsamında Avrupa ağırlıklı olarak ihraç edilmektedir. Türkiye'nin tarımsal ihracatta rekabet yaşadığı Avrupa ülkeleri benzer iklimlerin bulunduğu Yunanistan, İspanya gibi ülkelerdir. AB uyum sürecinde gelişme gösteren Türkiye bu rekabette başarısını da artırmıştır (Özdemir, 2015, s. 101, 102).

Türkiye'nin ihracatında sanayi sektörü oransal olarak başta gelmektedir. İhracat ürünleri arasında en önemli pay Cumhuriyet tarihi boyunca tekstilde olmuştur. Tarım ağırlıklı bir ekonominin getirisi olarak unlu mamuller ve orman ürünleri ihracatta önemli yer tutar. Diğer ihraç ürünleri arasında kimyasal maddeler, demir-çelik ürünleri, plastik maddeler, orman ürünleri, madeni eşyalar gibi ürünler gelir. Ayrıca krom, civa, manganez, bakır ve bor Türkiye'nin önemli ihraç madenleridir (Özdemir, 2015, s. 102).

Türkiye'nin ihracat ürünleri arasında otomotiv sektörü de öne çıkmıştır. Türk otomotiv sektörünün ihracatının ana gövdesi AB ülkelerinden oluşmaktadır. 2014'te 22 milyar 270 milyon 672 bin dolara ulaşan ihracatın yüzde 73,75'i Avrupa Birliği'ne gerçekleştirilmiştir (Yüksel, 2015, s. 5).

Türkiye tam üyelik sözkonusu olmamasına rağmen mevzuat alanında politikalarını AB ile uyumlaştırmayı sağlayarak, birlikle bağımlı güçlendirmiştir. İthalat ve ihracat miktarlarında yıllar bazında çeşitli nedenlerle iniş çıkışlar yaşanmıştır. Genel olarak ticaret hacminin artış trendi korunmuş ve yarım asırlık süreçte gümrük alanında birlikteliğin gerçekleşmesiyle entegrasyon anlamında önemli gelişme katedilmiştir. Gümrük Birliğinin uygulanmasıyla birlikte Türkiye'ye Avrupa Birliği ülkelerinden gerçekleşen doğrudan yatırım miktarı karşılıklı olarak artmıştır (Özdemir, 2015, s. 104).

### **3.5 Lojistiğin Gümrük Birliği Sürecindeki Etkileri**

Lojistik askeri alanda ortaya çıksa da özellikle 2000'li yıllardan itibaren savaş ve askeri alan dışında daha sıklıkla kullanımı vardır. Tarihte savaşların kazanılması lojistik destek sayesinde mümkün olmuştur (Çekerol&Kurnaz, 2011, s. 49).

Neredeyse insanlığın ilk zamanlarına kadar gitse de kavramın asıl mahiyetine kavuşması İkinci Dünya Savaşı'na dayanır. Teknoloji gelişmiştir ve artık silah sanayindeki gelişmelerle birlikte ordu ve askerler kadar beraberindeki donanımın da

önemi anlaşılmıştır. İlk çıkışı askeri harekât olsa da küreselleşmeyle beraber lojistiğin önemi artmıştır (Yarmalı&Baykara&Şen, 2013, s. 87).

1900'lü yıllarda yönetim stratejisi kavramı olarak gelişen lojistik, Fordist üretim sisteminin yaygınlaşmasıyla daha fazla önem kazanmıştır. Hammaddenin ve işlenmiş ürünlerin nakliyesi ve teslimatı lojistik başlığı altında değerlendirilmektedir (Tutar&Tutar&Yetişen, 2009, s. 193).

Türkiye'nin uzun bir döneme yayılan AB yolculuğuyla lojistik sektörü de 24 Ocak 1980 sonrasında günümüze uzayan süreçte önemli atılım sergilemiştir. Özellikle Avrupa kaynaklı veya Avrupa varışlı dış ticaretin güçlenmesi temelinde kara, hava ve deniz taşımacılığı yöntemleri geliştirilmiştir. Gümrük alanında entegrasyon ve serbest ticaretin önünün açılması lojistiği vazgeçilmez kılmaktadır. Lojistik sektörüne, ticareti olduğu kadar kültürel yakınlığı da artırma gibi önemli bir fonksiyon yüklenmiştir. Temelde ekonomik, sosyal ve kültürel uzaklıklar ortadan kaldırılmak suretiyle işbirliği en üst düzeye çıkartılmıştır (Özdemir, 2015, s. 103).

Çağımızda lojistik kavramı küreselleşmeye paralel olarak, tedarik zinciri ve kaynak yönetimi ile beraber şekillenmiştir (Tutar&Tutar&Yetişen, 2009, s. 193).

Günümüzün iş dünyası da adeta uluslararası rekabetin 'ticaret savaşları' şeklinde yaşandığı bir ortam oluşturmaktadır. Bu yüksek rekabetçi ortamda tüm organizasyonu ve kaynakları en uygun şekilde hareket ettirebilme yeteneği mühim bir kazanımdır. Bu kazanıma sahip olmayan ekonomiler zayıf kalmaktadır. Kavramın nakliyeden depolamaya, envanterden etiketleme ve paketlemeye çok geniş bir karşılığı bulunmaktadır (TSKB, 2009, s. 1).

Lojistik işlevleri olarak taşıma, depolama ve elleçleme sayılabileceği gibi bu faaliyetler yüksek maliyetli işlemlerdir. Her bir lojistik faaliyet maliyetleri azaltıp yükseltecek etkiye sahiptir. Bu yüzden stratejik bir yaklaşımla iyi değerlendirilmesi gerekmektedir (Gürdal, 2006, s. 12). TÜİK kaynaklı ülke gruplarına göre ihracat verilerinde 2018 yılında AB ülkeleri başta gelmektedir (Değer: ABD Bin \$ / Value: Thousand US \$).

**Tablo 3.9:** TÜİK Kaynaklı Ülke Gruplarına Göre İhracat Verilerinde 2018 Yılında AB Ülkeleri Başta Gelmektedir (Değer: ABD Bin \$ / Value: Thousand US \$).

2018	<b>Toplam –Total</b>	<b>167 920 613</b>
	<b>A-Avrupa Birliği (AB 28)-European Union (EU-28)</b>	<b>83 954 000</b>
	(Değer: ABD Bin \$ / Value: Thousand US \$)	
	<b>B-Türkiye Serbest Bölgeleri-Free Zones in Turkey</b>	<b>2 186 195</b>
	<b>C-Diğer ülkeler-Other countries</b>	<b>81 780 418</b>
	<b>1-Diğer Avrupa (AB Hariç)-Other European Countries</b>	<b>11 700 212</b>
	<b>2-Kuzey Afrika- North African Countries</b>	<b>9 477 692</b>
	<b>3-Diğer Afrika- Other African Countries</b>	<b>4 973 341</b>
	<b>4-Kuzey Amerika-North American Countries</b>	<b>9 576 339</b>
	<b>5-Orta Amerika ve Karayipler-Central America and Caribbean</b>	<b>1 473 274</b>
	<b>6-Güney Amerika- South American Countries</b>	<b>1 771 980</b>
	<b>7-Yakın ve Orta Doğu-Near and Middle Eastern</b>	<b>29 456 786</b>
	<b>8-Diğer Asya - Other Asian Countries</b>	<b>12 351 349</b>
<b>9-Avustralya ve Yeni Zelanda-Australia and New Zealand</b>	<b>804 824</b>	
<b>10-Diğer Ülke ve Bölgeler-Other Countries</b>	<b>194 621</b>	

**Tablo 3.10:** Lojistik Faaliyetleri (Kaynak: Gürdal, Sahavet (2006), Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İTO Yayın No: 2006-14, s.11).

<b>Ana Faaliyetler</b>	<b>Destek Faaliyetler</b>
Müşteri Hizmetleri	Depo/DağıtımMerkezi/Yer Seçimi ve Yerleşimi
Taşıma ve Trafik Yönetimi	Dokümantasyon Akışı
Envanter Yönetimi	Ürün/envanter akışı
Depo/Depolama Yönetimi	Üretim planlama
Elleçleme	Satın alma
Talep Yönetimi	Yedek parça ve satış sonrası hizmet destek
Sipariş Yönetimi (Bilgi iletişimi ve sipariş işleme)	Geri dönüşüm, Tersine lojistik
Koruyucu Ambalajlama	Sigortalama, Gümrükleme

Lojistik hizmetleri tek elden yürütülmek mecburiyetinde olmayıp 3PL (3. Parti Lojistik) kuruluşu şeklinde anılan kuruluşlarca yerine getirilmektedir. Üretici ve tüketici dışında üçüncü bir parti olarak da bu iki noktadan diğerine hizmeti yürüten kuruluş vardır. 4 PL şeklinde kavramsallaşmış yeni nesil uygulamalar da mevcuttur. Burada da teknoloji ağırlıklı bir hizmet sunumu ve bağlantı sağlama vardır (T.C. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2015, s. 18).

Gümrük Birliğinin uygulamasıyla sanayi ürünlerinin ve (işlenmiş) tarım ürünlerinin AB ile Türkiye arasında serbestçe dolaşımı sağlanmıştır. Diğer yandan kişilerin ve hizmetlerin aynı şekilde serbest dolaşımının henüz sağlanmamış olması bir handikap oluşturmuştur. Türkiye bu alanda serbest dolaşım talebini sürekli gündemde

tutmuştur. Her alanda serbest dolaşımın hedeflenmesi lojistik konusunu kritik öneme sahip kılmıştır. Küreselleşme lojistiğın kalitesini ve imkanlarını en üst düzeyde ihtiyaç haline getirmiştir. En büyük işletmelerden en küçük işletmelere ihracat veya ithalatla ilgilenen her işletme uluslararası pazarlardan azami yararlanmak ve etkin şekilde ticaret için ulaşım organizasyonlarını gerçekleştirmek durumundadır. Lojistik farklı taşıma yöntemlerini kullanmak suretiyle üretimin ilk aşamasından tüketim aşamasına kadar geçen sürenin asgari maliyet ve azami fayda ile planlanmasını teşkil etmiştir (Özdemir, 2015, s. 104).

Lojistik faaliyetleri bir zincir halkası şeklinde sıralanabilirken, ilk halkayla son halka arasındaki işlemler ve süreçler bütünü lojistiği teşkil eder. Lojistik, ihtiyacın tespiti ile başlar (Gültaş ve Yücel, 2015: 76). Lojistiğe yönelik ihtiyacın artmasının belli başlı nedenleri arasında uluslararası pazarlara hitap edebilmek için depolama ihtiyacı ve tedarik süreçlerinin küreselleşmesi sayılabilir (Demir, 2013, s. 6,7).

Maliyet yönünden yarar elde etmek için lojistik süreçlerde verimlilik artırılmalıdır. Müşteri beklentilerinde meydana gelen büyük değişim de lojistiğın önemini artıran nedenlerdendir. Böylelikle ürün çevrim süreleri azalmıştır ve daha hızlı bilgi akışı ile sorun giderilebilir. Farklı coğrafyalarda ticaret yapmanın bir gereği de lojistiğe dayanır.

Lojistik, dünya genelinde coğrafya sınırlaması olmaksızın 7/24 her zaman diliminde ürün ve hizmetlerin talep olan her yerde hazır edilmesini sağlamaktadır. Günümüzde lojistik karşılanmadan ticaretin koşulları yerine gelmez. Tüketicilerin satın aldıkları bir ürünü taahhüt edildiği zaman diliminde teslim alma isteği ancak lojistik sayesinde mümkün olmaktadır. Bu konuda sağlam ve planlı çalışmayı gerçekleştiren firmalar uluslararası rekabete uyum sağlama ve rakiplerine karşı üstünlük sağlama avantajına sahip olacaktır (Yardımcıoğlu ve diğerleri, 2012, s. 249).

Çağımızda ticaretin küresel rekabeti zorunlu kılması dünyanın tek ve ortak bir pazara dönüşmeye başlamasından kaynaklanmıştır. Lojistiğe verilen önem dünyadaki yeni ticaret ortamında var olmanın temel dinamiklerinden ve belirleyicilerinden biri kabul edilmiştir. Hızlı, etkin ve ucuz ulaşım imkanlarına kavuşamayan ekonomik yapıların direnç imkanı kalmamıştır (Özdemir, 2015, s. 104).

### **3.5.1 Avrupa Birliği ve Türkiye Ekonomisinde Lojistiğın Yeri**

Bir ülkede sanayi politikası lojistik göz önüne alınsa kalkınmanın sürdürülebilirliği risk altına girmiştir. Ulaştırma ve haberleşme altyapısı geliştiğinde

sanayi da gelişir. Dünyada ticaretsiz olarak sadece kendi kaynakları ile ayakta duran bir ülkeden söz edilemeyeceği için ithalat ve ihracat altyapısı öne çıkmaktadır. İthalat yaparak ihtiyaçlarını gideren ülkeler ihracatla da gelir elde ederler ve diğer ülkelerin ihtiyaçlarını karşılarlar (Akçetin, 2010, s. 51).

Avrupa’da lojistik yarımalarına rağmen BRIC ülkeleri (Rusya, Brezilya, Hindistan ve Çin) performanslarıyla öndedirler. Bu ülkeler AB ve OECD ülkelerini geride bırakan bir performansın sahibidirler. Burada fark yaratan unsur karayolu taşımacılığı sektörünü güçlendirmek olurken, Türkiye stratejik coğrafi konumu dolayısıyla önemli bir transfer noktasıdır (Turkish Time, 2013, s. 52).

Avrupa 65.000 km otoyolu ve büyük havaalanlarıyla ciddi bir ulaşım altyapısına sahiptir. Avrupa’nın belli başlı 30 havalimanından yıllık 10 milyondan fazla yolcunun transferi gerçekleştirilmektedir. Bunun yanısıra Avrupa’da en güzel ulaşım araçlarından biri de trenyoludur. Avrupa Birliği ülkelerindeki hızlı tren ağı (6.200 km) dünya üzerinde bu anlamda en geniş ağı oluşturmuştur (Delagation of the European Union to Turkey, 2013).

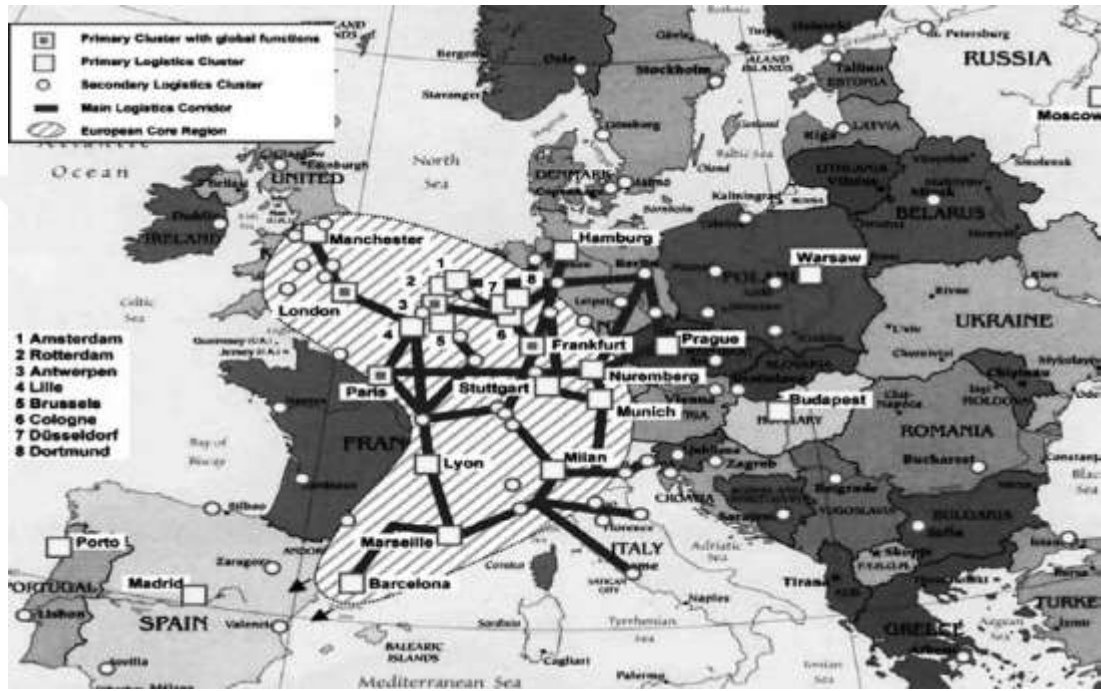


Şekil 3.1. Avrupa’nın Demiryolları Haritası.

Türkiye son 15 yıllık süreçte hızlı trenle tanışırken Avrupa ülkeleri yaklaşık yarım asır önce hızlı tren ile tanışmış ve yaygın bir demiryolu ağına sahiptir. Hızlı tren geç tedarik edilse de, Osmanlı’nın son döneminde yabancı sermaye eliyle gerçekleşen

yatırımlar ciddi bir demiryolu ağına ulaşmıştı. Demiryolu ağı Türkiye'nin ulaşım altyapısında önem taşımaktadır (Akar, 2013, s. 56).

Avrupa'da lojistik ilerlerken, lojistik sektör 2006'da 800-900 milyar avroya ulaşmıştır. Almanya, İngiltere ve Fransa sektörün yarısını teşkil etmektedir. Avrupa 25 lojistik üs ile 60'ı aşkın ikinci derecede lojistik üse evsahipliği yaparak ciddi bir lojistik altyapısı sahibidir. Londra, Paris, Frankfurt ve Randstad Hollanda'da bulunan lojistik üsler 'global' niteliktedirler (Akar, 2013, s. 57).



Şekil 3.2: Avrupa Lojistik Bölge ve Kümeleri.

2400'den fazla taşıma işletmecisi Avrupa'da sayıları 60'ın üzerinde olan lojistik merkezlerden hizmet almaktadır. Karayolu, deniz yolu, demiryolu ve havayolu ağı ile birleştirmiş kombine taşımacılık ve depolama olanağına sahip lojistik merkezleri giderek daha donanımlı ve verimli hale gelmektedir. Bologna, Barselona gibi ciddi kapasiteli ve fonksiyonel yük köyleri bu merkezler arasında yer almaktadır (Akçetin, 2010, s. 44).

AB'de 2000 ile 2008 yıllarında yıllık ortalama yüzde 2 büyüyen taşımacılık sektörü, son yılda kriz nedeniyle yüzde 2,1 oranında küçülme ile karşı karşıya kalmıştır. (EUROSTATS, 2011). Taşımacılık ve lojistik sektörü uluslararası ticaretin lokomotifi durumundadır (Tanyaş, 2010).

2001 yılında yayınlanan “European transport policy for 2010: time to decide” isimli ve Beyaz Kitap olarak anılan rapor, birliğin lojistik alandaki önceliklerini ortaya koyar. Bu rapor kullanıcı (müşteri) ihtiyaçlarını stratejik temele koymuştur. Bu raporda, Avrupa Birliği için öncelikli olarak yapılacaklar ve 2006 yılına göre bu hedeflerin durumu, 1) Taşıma modları arasında denge kurulması, 2) Taşımacılıkta küreselleşme, 3) Darboğazlardan kurtulma, 3) Taşıma modları arasında denge kurulması ve 4) Kullanıcı odaklı taşımacılık politikası olarak sıralanmaktadır (AB Komisyonu, 2011).

Avrupa Topluluğu'nun kurulması ile birlikte üye ülkeler ulaştırma alanında sorunları gidermek ve geleceğe hazırlık için bir takım yatırımlara yönelmiştir. Diğer alanlarda ortak politikalar üreten üye ülkeler ulaştırma alanında da 1991 yılında Maastricht Anlaşması'nda yeni bir yola girdi. Burada alınan kararlarla ulaştırma politikasını belirleyen ülkeler Trans-European Network (TEN) projesini başlattı. Yeni proje ile başarılı bir sürecin başladığı ve bu alanda bir atılımın olduğu görülmüştür. Sivil havacılıkta güvenlik üst standartlara ulaştırılırken, personel hareketliliği noktasında da ilerleme kaydedilmiştir. Buna göre 1970'lerde günlük sadece 17 kilometre olan hareketlilik 1998'de ortalama 35 kilometreye ulaşmıştır. Çerçeve programlarıyla teknolojik gelişmenin ve ar-ge faaliyetlerinin önü açılmıştır (Mikro PC, 2013).

Yapılan araştırmalar lojistik sektöründe yaşanan büyümenin daha da hızlanacağını öngörmüştür. Önümüzdeki beş yıllık süreçte yüzde 48'lere varan büyük oranlarda gelişmesi tahmin edilen lojistik sektöründe Avrupa dışında en çok büyüyen ikinci devlet (Rusya birinci) Türkiye'dir. İstanbul-Kocaeli bölgesi Avrupa bağlantı hattı için önemli bir noktayı oluşturmuştur. Hızla değişen ve gelişen dünya ekonomileri ölçeğinde lojistik sektörü teknolojik altyapısı giderek güçlenerek daha yaygın bir yapıya kavuşmuştur.

Jeopolitik konumu Türkiye'nin tüm kıtalarla ticari etkileşimini güçlü kılmaktadır. Üç tarafının denizle çevrili olması ve özellikle karayolu ağında önemli bir koridorda yer alması dolayısıyla Türkiye köprü ülke pozisyonundadır. Asya ve Avrupa dışında Balkan Ülkeleri ve Afrika da Türkiye'nin lojistik imkanlarından ticari olarak yararlanma eğilimi göstermiştir. Böylece lojistik sektörünün gelişimi iyi planlanmak durumunda kalmıştır. Marmaray Projesi, İstanbul Havalimanı, duble yollar, İstanbul'da faaliyete giren üçüncü köprü, Ankara-Eskişehir-İstanbul Arası Hızlı Tren Projesinin tamamlanması gibi projeler, bu alanda yapılan önemli çalışmalar

arasındadır. Bu alanda gerçekleştirilen her proje ülke ekonomisine ve yatırımcılara katkı sağlamıştır (Özdemir, 2015, s. 108).

Lojistik alanında son yıllar baz alındığında Türkiye sınıfı geçen ülkeler arasında yer almaktadır. Bu alanda en hızlı yükselen 39 pazarın karşılaştırıldığı endekse göre (Dünya Ekonomik Forumu'nun) Türkiye dünyada ilk 10 ülke arasında yer almıştır. Burada başarılı gösterilen ülkelerin ortak özelliği lojistik cazibe olarak adlandırılacak stratejik önem ve ilgi merkezi olmasıdır. Türkiye bu konuda coğrafi konumu nedeniyle de avantajlıdır. Türkiye ekonomisinde son dönemde sağlanan gelişme bu sektörde de gerçekleşmiş, 2015 itibarıyla 1.500 şirket ve 46.000 araçla Avrupa kıtasının en geniş filo ağına ulaşmıştır (MÜSİAD, Lojistik Sektör Raporu, Web Sitesi, 2015).

Gümrük birliği anlaşmasıyla yeni yatırımların gündeme gelmesi Türkiye açısından lojistik sektörünü daha da önemli hale getirmiştir. Taşımacılık bu yeni sürecin en önemli başlıklarından biridir (Mevlana Kalkınma Ajansı, 2010).

Lojistik bakımından bakıldığında taşıma modu kavramı da öne çıkar. Üç tarafında deniz bulunan bir ülke olarak Türkiye ihracatta denizlerden ulaşımaya yönelmiş ve bu alanda başarılı bir ulaştırma politikası izlemiştir. İhracat giderek daha fazla limanlardan yapılır hale gelmiştir (Tanyaş ve İris, 2010).

Tablo 3.12 Modlara göre ihracatın değerleri incelenmesi neticesinde demiryolundan daha fazla bir gelişme deniz, kara ve havayolunda gerçekleşmiştir. En fazla kullanılan ve ihracata damga vuran denizyoludur. Modlar neticesinde Türkiye'nin limanlarından yeterince yararlandığı ifade edilebilir. TÜİK verilerine göre ihracatta demiryolu yüzde 1, havayolu yüzde 7, karayolu yüzde 41 ve denizyolu yüzde 50 oranında kullanılmaktadır (İstanbul Lojistik Sektör Analizi - 2014, s. 69).

**Tablo 3.11:** Modlara Göre İhracat Değerleri (TÜİK, 2019).

Taşıma şekillerine göre ihracat, 2000-2018							
(Değer: Bin ABD \$)							
Yıl	Ay	Toplam	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2018	Toplam	167 920 613	105 511 781	726 568	46 665 683	13 754 484	1 262 098
2017	Toplam	156 992 940	91 315 378	684 183	45 809 929	16 991 627	2 191 823
2016	Toplam	142 529 584	78 400 026	641 121	44 754 542	17 747 063	986 832
2015	Toplam	143 838 871	78 036 876	806 721	46 708 755	17 275 523	1 010 997
2014	Toplam	157 610 158	86 304 496	922 776	55 270 960	14 103 312	1 008 613
2013	Toplam	151 802 637	82 930 885	956 521	53 674 535	12 960 697	1 279 999
2012	Toplam	152 461 737	77 983 403	1 017 753	50 440 156	21 781 595	1 238 830
2011	Toplam	134 906 869	73 576 384	1 242 610	50 257 713	8 577 891	1 252 272
2010	Toplam	113 883 219	57 784 065	990 802	45 948 708	7 684 769	1 474 875
2009	Toplam	102 142 613	47 145 609	906 923	42 392 616	9 764 289	1 933 175
2008	Toplam	132 027 196	66 456 960	1 260 202	50 923 205	10 435 291	2 951 539
2007	Toplam	107 271 750	52 174 049	1 081 911	44 482 360	7 018 292	2 515 138
2006	Toplam	85 534 676	42 670 650	911 760	35 170 349	4 880 697	1 901 219
2005	Toplam	73 476 408	35 425 856	756 935	31 602 012	3 978 592	1 713 013
2004	Toplam	63 167 153	31 259 851	577 822	27 104 284	3 906 835	318 361
2003	Toplam	47 252 836	23 233 359	394 459	20 306 073	3 227 575	91 370
2002	Toplam	36 059 089	17 013 192	249 366	16 416 566	2 339 331	40 634
2001	Toplam	31 334 216	15 521 220	173 592	13 219 437	2 263 689	156 277
2000	Toplam	27 774 906	13 080 017	93 957	12 013 620	2 338 492	248 819

**Tablo 3.11 Devamı: Modlara Göre İthalat Değerleri (TUIK, 2019).**

Taşıma şekillerine göre ithalat, 2000-2018							
(Değer: Bin ABD \$ )							
Yıl	Ay	Toplam	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2018	Toplam	223 047 094	132 850 601	1 237 165	35 407 648	28 516 811	25 034 870
2017	Toplam	233 799 651	136 672 358	1 178 057	37 800 301	34 286 450	23 862 486
2016	Toplam	198 618 235	120 376 825	1 428 154	34 306 874	22 969 452	19 536 930
2015	Toplam	207 234 359	124 439 886	1 169 581	34 364 154	20 002 844	27 257 894
2014	Toplam	242 177 117	141 381 287	1 206 626	37 300 980	24 696 997	37 591 227
2013	Toplam	251 661 250	139 927 201	1 773 400	40 058 217	32 602 866	37 299 565
2012	Toplam	236 545 141	129 029 330	2 346 113	39 414 333	23 797 146	41 958 219
2011	Toplam	240 841 676	133 440 206	3 185 525	44 516 802	21 514 596	38 184 548
2010	Toplam	185 544 332	98 629 933	2 454 604	42 442 194	15 131 613	26 885 987
2009	Toplam	140 928 421	73 962 307	1 723 345	33 514 253	11 562 648	20 165 868
2008	Toplam	201 963 574	105 743 822	2 573 376	41 296 201	16 898 462	35 451 714
2007	Toplam	170 062 715	86 670 036	2 540 385	38 631 797	16 912 068	25 308 429
2006	Toplam	139 576 174	68 354 704	2 196 112	32 694 202	13 710 656	22 620 501
2005	Toplam	116 774 151	56 497 886	1 816 522	28 667 246	13 072 142	16 720 355
2004	Toplam	97 539 766	49 465 830	1 254 518	23 979 223	12 294 583	10 545 612
2003	Toplam	69 339 692	33 774 929	645 051	17 822 702	8 445 731	8 651 279
2002	Toplam	51 553 797	23 720 891	460 443	14 201 483	6 366 104	6 804 876
2001	Toplam	41 399 083	20 170 596	281 345	13 511 686	5 223 182	2 212 274
2000	Toplam	54 502 821	27 558 493	229 889	18 301 107	5 892 215	2 521 117

### 3.5.1.1 Karayolu taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı ulaştırma alanında olmazsa olmazdır. Yolcu taşımacılığının yüzde olarak çok büyük bir bölümü bu yolla yapılır. Türkiye için bu oran yolcularda yüzde 95’lerde, yük içinsse yüzde 90’lardadır.

Bu alanda son yıllarda Hükümet programlarında ağırlık verilen konuların başında mevcut yolların modernizasyonu ve “duble yolların” yaygınlaştırılması gelmektedir. Sürekli ve kesintisiz ulaşım konusunda sağlanan gelişme karayolu ağının üst düzey standartlara taşınmasıyla sağlanmıştır. Bu alanda sağlanan gelişme liman kentlerine ve havaalanlarına ulaşımı da kolaylaştırmış böylece dış ticaret hacmini desteklemiştir. TÜİK 2015 verilerine göre Türkiye’de toplam bölünmüş yol uzunluğu 24 bin 405 kilometredir. Bunun yaklaşık 18 bin kilometresinin son dönemde yapılmış olması bu alanda Türkiye’nin kat ettiği mesafeyi ortaya koymaktadır. Karadeniz Otoyolu, İstanbul Boğazı’na üçüncü köprü, Avrasya Karayolu Tüneli gibi atılımlar sözkonusudur.

Otoyol konusunda Türkiye’de sorumluluk plan, proje, yapım, bakım ve işletme hususunda Karayolları Genel Müdürlüğü’ne verilmiştir. Köy yolları İl Özel İdare Müdürlükleri, orman yolları Orman Bakanlığı’, şehiriçindeki yollar ise Belediyelerin sorumluluğunda bulunmaktadır (İstanbul Lojistik Sektör Analizi – 2014, s. 70).

Türkiye’nin 2023 hedefleri arasında “bölünmüş yol” önemli bir yer tutmaktadır. Bu hedefler doğrultusunda 2015 yılı için 26.000 km, 2019 yılı için 31.000 km ve 2023 yılı için ise 36.500 km bölünmüş yol amaçlanmaktadır. Türkiye’nin karayolu ağının tamamına bakıldığında üçte birinin, bir yöndeki trafiğe ait taşıt yolunun bir ayırıcı ile diğer taşıt yolundan ayrıldığı karayolu olan ‘bölünmüş yol’ olduğu görülmektedir. Bu yollar lojistik alanında önemli neticeleri ve gelişmeleri desteklemiştir (Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı, 2014, s. 13).

**Tablo 3.12:** Türkiye Kara Yolu Uzunlukları (km) (TÜİK Verileri, 2018).

Karayolu uzunlukları									
Road lengths									
Yıl	Genel Toplam	Toplam Total		Devlet yolu State highways		İl yolu Provincial roads			
Year	General Total	Bölünmüş Divided road	Diğer Other	Bölünmüş Divided road	Diğer Other	Bölünmüş Divided road	Diğer Other	Otoyol Motorways	Köy yolu Village road
1984	310 398	1 437	57 752	1 291	29 691	69	28 061	77	251 209
1985	316 887	1 675	57 704	1 499	29 498	99	28 206	77	257 508
1986	320 774	1 705	57 511	1 541	29 445	87	28 066	77	261 558
1987	328 170	1 657	57 359	1 484	29 578	72	27 781	101	269 154
1988	330 513	1 824	57 178	1 599	29 400	74	27 778	151	271 511
1989	356 282	1 944	56 759	1 708	29 340	86	27 418	151	297 579
1990	367 956	2 151	57 219	1 798	29 351	111	27 868	241	308 587
1991	368 165	2 313	57 250	1 836	29 426	136	27 824	342	308 602
1992	387 079	2 759	57 799	1 890	29 454	153	28 346	716	326 521
1993	388 035	3 196	57 586	2 018	29 407	167	28 179	1 012	327 253
1994	381 012	3 502	57 481	2 149	29 240	202	28 241	1 151	320 029
1995	381 297	3 659	57 583	2 185	29 237	231	28 346	1 243	320 055
1996	381 637	3 966	57 670	2 301	29 111	253	28 560	1 411	320 001
1997	381 759	4 222	58 089	2 450	28 870	302	29 219	1 470	319 448
1998	380 293	4 798	57 715	2 821	28 524	349	29 191	1 628	317 780
1999	384 382	5 035	57 527	3 027	28 361	369	29 166	1 639	321 820
2000	417 406	5 537	57 227	3 424	27 973	439	29 254	1 674	354 642
2001	426 249	5 821	57 180	3 673	27 703	451	29 478	1 696	363 248
2002	427 411	6 040	57 042	3 859	27 459	467	29 583	1 714	364 329

**Tablo 3.12 Devamı:** Türkiye Kara Yolu Uzunlukları (km) (TÜİK Verileri, 2018).

Karayolu uzunlukları											
Road lengths										(km)	
Yıl	Genel Toplam	Toplam Total		Devlet yolu State highways		İl yolu Provincial roads					
Year	General Total	Bölünmüş Divided road	Diğer Other	Bölünmüş Divided road	Diğer Other	Bölünmüş Divided road	Diğer Other	Otoyol Motorways	Köy yolu Village road		
2003	428 415	7 200	56 044	4 926	26 432	521	29 612	1 753	365 171		
2004	349 215	8 972	54 504	6 735	24 711	575	29 793	1 662	285 739		
2005	349 238	10 178	53 428	7 917	23 454	594	29 974	1 667	285 632		
2006	349 304	11 685	51 987	9 135	22 200	642	29 787	1 908	285 632		
2007	350 708	12 973	50 847	10 387	20 946	678	29 901	1 908	286 888		
2008	351 958	14 458	49 487	11 747	19 564	789	29 923	1 922	288 013		
2009	362 660	16 494	47 761	13 606	17 665	852	30 096	2 036	298 405		
2010	367 263	18 863	46 002	15 788	15 607	996	30 394	2 080	302 398		
2011	370 276	20 273	44 776	17 033	14 339	1 122	30 436	2 119	305 227		
2012	385 748	21 193	44 189	17 886	13 489	1 181	30 699	2 127	320 366		
2013	388 783	22 079	43 661	18 524	12 817	1 311	30 844	2 244	323 043		
2014	236 794	22 583	43 449	18 944	12 336	1 361	31 113	2 278	170 762		
2015	238 899	23 107	43 453	19 357	11 856	1 467	31 598	2 282	172 339		
2016	242 590	23 831	43 330	19 790	11 316	1 499	32 014	2 542	175 429		
2017	247 514	24 507	43 112	20 237	10 829	1 613	32 283	2 657	179 895		

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü

Köy yolu uzunluk verileri 2006 yılına kadar Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğünden alınmıştır. Bu yıldan sonra bilgiler Mahalli İdareler Genel Müdürlüğünden derlenmeye başlanmış olup, 2006 yılı geçiş yılı olduğu için envanter verisi olarak 2005 yılı bilgileri verilmiştir.

6360 sayılı Kanun gereğince 2014 yılında Büyükşehir Belediyesi bulunan illerdeki köy yolları, kent içi yollar kapsamına dahil edilmiştir.

### 3.5.1.2 Demiryolu taşımacılığı

Karayolu konusunda belli bir noktaya gelinmesi alternatif ulaşım yollarını daha stratejik hale getirmiştir. Bu noktada demiryolu taşımacılığı tüm ülkeler için tartışılmaz bir çözüm niteliği taşımaktadır. Karayollarında önemli handikap olan trafik yoğunluğu ve kazalara karşı demiryolu taşımacılığı önemli avantaj sunmaktadır. Ayrıca atmosfere daha az sera gazı salımı ve enerji tasarrufu ile çevreci bir yoldur. (Ulaştırma Bakanlığı, 2011, s. 13).



**Tablo 3.13:** Türkiye Demir Yolu Uzunluğu Tren, Yük ve Yolcu Verileri (TÜİK Verileri, 2019).

Demiryolları uzunluğu, yük taşımaları, tren, yolcu ve ton kilometre						
Length of railways, freight transport, train, passenger and tonne kilometer						
Yıl Year	Hat uzunluğu <sup>(1)</sup> Length of railways (km)	Yolcu Sayısı Number of passenger (Bin-Thousand)	Yük Miktarı (Ton) Freight amount (Tonne) (Bin-Thousand)	Tren-kilometre <sup>(2)</sup> Train-kilometer (Bin-Thousand)	Yolcu-kilometre <sup>(3)</sup> Passenger-kilometer (Bin-Thousand)	Ton-kilometre <sup>(4)</sup> Tonne-kilometer (Bin-Thousand)
1977	8 139	112 607	13 938	38 280	5 087 257	7 633 592
1978	8 139	115 665	13 204	37 517	5 600 163	6 648 948
1979	8 132	126 563	12 427	37 411	6 802 359	5 814 018
1980	8 193	113 938	10 489	35 473	6 010 878	5 167 337
1981	8 193	123 714	12 320	40 446	6 105 223	6 090 971
1982	8 156	120 291	13 074	38 444	5 440 038	6 212 329
1983	8 373	125 253	13 181	39 410	5 721 729	6 301 285
1984	8 400	131 442	14 772	43 876	6 276 727	7 678 755
1985	8 400	136 354	14 263	45 038	6 488 988	7 958 963
1986	8 401	129 352	13 656	44 738	6 052 022	7 396 090
1987	8 439	129 909	13 838	43 239	6 173 529	7 403 018
1988	8 430	135 706	14 308	43 129	6 707 629	8 148 544
1989	8 430	146 359	13 103	43 649	6 844 841	7 706 544
1990	8 429	139 089	13 426	44 190	6 410 064	8 030 575
1991	8 429	133 243	14 847	43 252	6 048 078	8 093 331
1992	8 430	131 252	15 748	43 295	6 259 350	8 383 315
1993	8 430	146 318	15 794	43 849	7 147 173	8 517 324
1994	8 452	119 533	14 655	44 140	6 335 400	8 338 625
1995	8 549	104 635	15 271	43 355	5 797 247	8 631 928
1996	8 607	98 315	15 839	44 524	5 229 131	9 018 476
1997	8 607	107 053	17 390	46 087	5 840 320	9 717 061

**Tablo 3.13 Devamı:** Türkiye Demir Yolu Uzunluğu Tren, Yük ve Yolcu Verileri (TÜİK Verileri, 2019).

Demiryolları uzunluğu, yük taşımaları, tren, yolcu ve ton kilometre						
Length of railways, freight transport, train, passenger and tonne kilometer						
Yıl Year	Hat uzunluğu <sup>(1)</sup> Length of railways (km)	Yolcu Sayısı Number of passenger (Bin-Thousand)	Yük Miktarı (Ton) Freight amount (Tonne) (Bin-Thousand)	Tren-kilometre <sup>(2)</sup> Train-kilometer (Bin-Thousand)	Yolcu-kilometre <sup>(3)</sup> Passenger-kilometer (Bin-Thousand)	Ton-kilometre <sup>(4)</sup> Tonne-kilometer (Bin-Thousand)
1998	8 607	109 774	15 840	43 900	6 160 687	8 446 024
1999	8 682	98 931	15 537	43 574	6 146 325	8 445 722
2000	8 671	85 343	18 524	45 624	5 832 577	9 895 346
2001	8 671	76 323	14 618	41 733	5 568 302	7 561 601
2002	8 671	73 088	14 616	39 085	5 204 286	7 224 000
2003	8 697	76 993	15 941	41 810	5 878 000	8 669 000
2004	8 697	76 756	17 989	45 873	5 237 000	9 417 000
2005	8 697	76 306	19 195	45 395	5 036 000	9 152 000
2006	8 697	77 414	20 185	44 206	5 277 000	9 676 000
2007	8 697	81 260	21 404	43 102	5 553 000	9 921 000
2008	8 699	79 187	23 491	42 760	5 097 000	10 739 000
2009	9 080	80 092	21 813	41 788	5 374 000	10 326 000
2010	9 594	84 173	24 355	39 025	5 491 000	11 462 000
2011	9 642	85 752	25 421	40 332	5 882 000	11 677 000
2012	9 642	70 284	25 666	35 332	4 598 000	11 670 000
2013	9 718	46 441	26 597	28 945	3 777 000	11 177 000
2014	10 087	78 404	28 747	43 006	4 393 000	11 992 000
2015	10 131	95 317	25 878	41 873	4 828 000	10 474 000
2016	10 131	89 038	25 886	42 233	4 325 000	11 661 000
2017	10 207	85 338	28 469	42 619	4 566 000	12 763 000

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, TCDD Taşımacılık A.Ş.

Bagaj ve idari yük verileri 2001 yılından itibaren taşınan yük miktarına dahil edilmiştir.

İş trenlerine ait tren-km verileri 2001 yılından itibaren tren-km verilerine dahil edilmiştir.

Tablo incelendiğinde Türkiye’de yapılan demir yolu uzunluğu, taşınan yük ve yolcu sayıları gösterilmiştir. Yıllara göre talep artmış. Taşınan yolcu ve yük sayısında artış gözlenmiştir. Artan talebe karşılık yeni demir yolu çalışmaları yapılmıştır.

2009’dan günümüze Türkiye’de Ankara merkezli (Eskişehir ve Konya hatları) yüksek hızlı tren hattı devreye sokulmuştur. Ticareti kolaylaştıran ve işletmeci ile üreticiye zaman kazandıran bu yatırımlar, yeni yatırımcılar için de özendirici olmaktadır (Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı, 2014, s. 15).

Türkiye’de 2023’e kadar hedeflenen 30.000 kilometre demiryolu hattıdır. 2015 yılında bu uzunluk 10 bin 131 km’dir. Hedeflenen uzunluk ve yeni demiryolu hatlarını devreye sokmak için çalışmalar yürütülmektedir. Türkiye hat uzunluğu konusunda Avrupa’nın bulunduğu seviyeye henüz ulaşmış değildir. Jeopolitik konum itibarıyla Türkiye’nin bulunduğu coğrafyada demiryolu ağının güçlendirilmesi ve takviyesi kaçınılmaz bir ihtiyaç olarak durmaktadır. Kuzeyde Trans Sibiryaya hattı demiryolu ağı bakımından ticaret akışını etkileyecek düzeyde bir alternatiftir. Bu yönde hazırlanan çeşitli (Marmaray ve Kars-Tiflis-Bakü vb.) projeler vardır. İran ile yürütülen projeler ve yeni güzergah çalışmaları gündemdedir. Avrupa ile Asya geçiş güzergahının İstanbul-Basra, Hicaz, Samsun-Antalya, Doğu-Dikey Koridoru vb. yeni koridorlarla canlandırılması hedeflenmektedir. Bu alandaki yeni girişimler ve projeler Türkiye’nin (yüzde 15) demiryolu yük taşıma hedeflerine ulaşmasını sağlayacaktır (Ulaştırma Bakanlığı, 2011, s. 71,72).

İstanbul’dan Gaziantep’e kadar hızlı tren için yapılan planlama etüt çalışmaları ile Konya-Karaman, Ulukışla (Niğde)-Yenice (Mersin), Osmaniye-Nurdağı, Kahramanmaraş-Nurdağı gibi güzergahlar için de sürmektedir. Bu etüt-proje çalışmaları tamamlandıkça Türkiye demiryolu ağı bakımından AB ülkeleri nezdinde önemli bir avantaja kavuşacaktır.

### **3.5.1.3 Denizyolu taşımacılığı**

Denizyolu taşımacılığı Avrupa Birliği ile yürütülen fasıllarda yer alan önemli bir konudur. Yürütülen çalışmalar daha yüksek kalitede ve uluslararası standartlarda bir denizyolu taşımacılığı hedefi doğrultusundadır. Üç tarafında deniz olan bir ülke olarak Türkiye bu alanda istisnai bir ülke konumundadır. 8 bin 333 kilometre kıyı şeridi ve stratejik noktadaki limanları Türkiye’nin bu alandaki avantajıdır. Bu alanda

taşımacılık faaliyetleri ve ticaret akışında ağırlıklı olarak İstanbul– İzmit, İzmir, Adana – Mersin ve Samsun limanları öne çıkmaktadır (İstanbul Lojistik Sektör Analizi – 2014, s. 72).

Günümüzde denizler ticaret hacmini şekillendiren bir unsur olurken, bir çok alanda Türkiye’de yatırımlarını sürdürmektedir. Örneğin yatçılık konusunda Avrupa’da İspanya, Fransa, İtalya gibi ülkeler önde gelirken, Türkiye'nin 2000’li yıllara kadar bu yönde yatırımlara mesafeli kalmıştır. 2000’li yıllarda 10 bine ulaşmayan yat bağlama kapasitesi 2018’de 61 limanda 24 bin 728’e çıkartılırken, 2023'te bu miktarın 30 binin üzerine çıkartılması hedeflenmektedir.

Liman hizmetlerinde sağlanan iyileştirmelerle birlikte Türkiye dış ticaretinin yüzde 87’sini denizler aracılığıyla taşıyan bir ülkedir. Bu alanda yapılan her yatırım ve atılan her adımın ülke ekonomisine ve ticaret hacmine olumlu etkisi olacaktır (Ulaştırma Bakanlığı, 2011, s. 16).

**Tablo 3.14:** Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet ve DWT Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri Gemiler) (Kaynak: İstanbul Lojistik Sektör Analizi – 2014 Verilerinden derlenerek hazırlanmıştır).

YIL	TUGS		MGS		TOPLAM	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
1999	0	0	1.242	10.322.000	1.242	10.322.000
2000	264	3.076.711	1.006	6.412.612	1.270	9.489.323
2001	316	5.216.867	945	4.090.220	1.261	9.307.087
2002	408	5.781.255	777	2.884.320	1.185	8.665.575
2003	446	5.145.251	702	2.481.596	1.148	7.626.847
2004	535	5.486.076	674	1.568.854	1.209	7.054.930
2005	677	6.753.346	702	849.944	1.379	7.603.290
2006	734	6.612.967	695	658.083	1.429	7.271.050
2007	807	6.758.218	744	511.523	1.551	7.269.741
2008	887	7.031.012	762	490.907	1.649	7.521.919
2009	936	7.674.388	784	476.200	1.720	8.150.588
2010	967	8.334.764	810	438.387	1.777	8.773.151
2011	987	8.950.157	845	808.779	1.832	9.758.936
2012	1.026	9.399.020	853	858.607	1.879	10.257.627
2013	1.019	8.377.285	890	841.703	1.909	9.218.988

Halen Türkiye’nin liman tesis sayısı 182’dir. 197 balıkçı barınağının yanısıra 48 marina ve 72 tersane ile birlikte mevcut 499 adet kıyı tesisi vardır. Bu tesisler ciddi bir potansiyeli ortaya koymaktadır. Türkiye’de yük türlerine özel ayrılmış liman ve terminal işletmeciliği yatırımları sürmektedir. Bu tür yatırımlar Hükümet programlarında ve kalkınma hedeflerinde yer almaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2011, s. 16).



Şekil 3.3: Başlıca Limanlar.

Denizyolunun 7 gün 24 saat yüksek teknoloji ile takibi yapılan, güvenli bir şekilde kullanımı dikkat çekmektedir. Denizyolu çevresinin temiz ve emniyetli olması denizyolu taşımacılığında toplam ticaret hacimlerini etkileyecektir. Türkiye transit geçişler için de uygun bir güzergahta yer almaktadır.

#### 3.5.1.4 Havayolu taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı serbestleştirilmiştir. Yurt dışında 300'den fazla uçuş noktasına ve THY gibi bir markaya sahip olunması Türkiye açısından uluslararası rekabette büyük bir avantajdır. Dünyanın en büyük hava ulaşım merkezlerinden biri olarak İstanbul Havalimanı'nın inşası ve hizmete girmesi doğu-batı, kuzey-güney akslarında önemli bir transit merkezi dönüşümünü başlatmıştır.

Hava yolu ile iç hatlarda Türkiye Avrupa'nın en hızlı gelişen ülkesi konumuna gelirken, sektördeki liberalleşmenin sonucunda 5 hava yolu firması, 7 merkezden toplam 55 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir. Dünya sıralamasında söz sahibi olan THY markasının yanısıra Pegasus, Sun Express, Atlas Jet ve Onur Air Türkiye'de faaliyet gösteren şirketlerdir (Deloitte, 2010).



Şekil 3.4: Başlıca Hava Alanları (Kaynak: Havayolu Taşımacılığı Ağı (Deloitte, 2010)).

Türkiye hava ulaştırma alanında anlaşma yaptığı ülkeleri de artırmış ve bugün itibarıyla 169 ülke ile anlaşma yapılmıştır. 2000’li yıllarda bu sayı 880 civarındaydı. Dünya genelinde farklı niteliklerde irili ufaklı havaalanı sayısı 14 binlerdedir. 2012 yılı verilerine göre Türkiye’de bu sayı 67’dir (Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı Sektör Raporu Lojistik, 2014, s. 16).

Tablo 3.15: Türkiye’de Havaalanları Toplam Yolcu ve Yük Trafik Verileri (TÜİK Verileri, 2019).

Havaalanlarında toplam yolcu ve yük trafiği						
Total passenger and freight traffic at the airports						
		Yolcu			Yük <sup>(1)</sup> (Ton)	
		Passenger			Freight <sup>(1)</sup> (Tonne)	
Yıl	Toplam	İç hat	Dış hat	Toplam	İç hat	Dış hat
Year	Total	Domestic	International	Total	Domestic	International
1960	713 217	528 846	184 371	13 002	8 306	4 696
1961	788 636	573 877	214 759	15 178	7 811	7 367
1962	729 996	484 061	245 935	17 269	7 873	9 396
1963	821 489	560 679	260 810	18 488	8 119	10 369
1964	842 841	587 814	255 027	16 761	8 501	8 260
1965	977 913	681 623	296 290	18 414	9 594	8 820
1966	1 161 329	804 773	356 556	18 454	9 461	8 993
1967	1 377 609	951 919	425 690	20 541	10 018	10 523
1968	1 696 923	1 173 139	523 784	26 752	14 243	12 509
1969	2 037 467	1 343 984	693 483	36 132	21 271	14 861
1970	2 679 139	1 661 890	1 017 249	44 039	24 249	19 790
1971	3 301 143	2 166 447	1 134 696	43 320	26 120	17 200
1972	4 179 900	2 583 010	1 596 890	67 657	31 371	36 286
1973	5 191 093	3 236 997	1 954 096	85 893	37 545	48 348
1974	4 651 344	2 615 368	2 035 976	83 294	34 803	48 491
1975	4 800 902	2 599 373	2 201 529	87 642	37 778	49 864
1976	5 979 087	3 670 020	2 309 067	103 447	49 193	54 254
1977	6 545 487	4 177 259	2 368 228	119 402	62 634	56 768
1978	5 752 304	3 338 722	2 413 582	110 028	53 247	56 781
1979	5 935 276	3 485 847	2 449 429	119 508	59 348	60 161

**Tablo 3.15 Devamı:** Türkiye’de Havaalanları Toplam Yolcu ve Yük Trafığı Verileri (TÜİK Verileri, 2019).

Havaalanlarında toplam yolcu ve yük trafiği						
Total passenger and freight traffic at the airports						
		Yolcu			Yük <sup>(1)</sup> (Ton)	
		Passenger			Freight <sup>(1)</sup> (Tonne)	
Yıl	Toplam	İç hat	Dış hat	Toplam	İç hat	Dış hat
Year	Total	Domestic	International	Total	Domestic	International
1980	3 458 165	1 621 998	1 836 167	75 442	32 231	43 211
1981	4 641 772	2 638 294	2 003 478	95 068	44 017	51 051
1982	4 669 648	2 631 692	2 037 956	92 279	40 062	52 216
1983	5 387 791	2 954 497	2 433 294	98 404	39 356	59 049
1984	6 132 361	3 277 079	2 855 282	121 568	42 091	79 477
1985	6 323 448	3 061 822	3 261 626	133 082	47 254	85 828
1986	6 869 986	3 263 967	3 606 019	153 349	50 856	102 493
1987	8 903 699	4 049 182	4 854 517	188 489	63 573	124 916
1988	10 840 179	4 329 890	6 510 289	226 813	73 088	153 725
1989	11 843 563	4 696 520	7 147 043	270 983	93 900	177 083
1990	13 629 965	5 347 723	8 282 242	301 403	99 549	201 854
1991	11 019 464	4 009 724	7 009 740	245 123	72 843	172 280
1992	16 495 118	5 445 081	11 050 037	363 992	96 554	267 438
1993	20 674 531	7 403 941	13 270 590	461 836	135 300	326 536
1994	22 334 286	8 784 310	13 549 976	491 750	151 440	340 310
1995	27 767 379	10 347 528	17 419 851	576 920	171 552	405 368
1996	30 780 662	10 862 539	19 918 123	652 565	182 476	470 089
1997	34 396 334	12 413 720	21 982 614	791 780	212 000	579 780
1998	34 199 679	13 238 832	20 960 847	725 910	209 488	516 422
1999	30 011 658	12 931 771	17 079 887	686 014	217 556	468 458
2000	34 972 534	13 339 039	21 633 495	796 627	226 356	570 271
2001	33 620 448	10 057 808	23 562 640	763 156	171 411	591 745
2002	33 755 452	8 700 839	25 054 613	880 133	181 198	698 935
2003	34 424 340	9 128 124	25 296 216	931 191	188 936	742 255
2004	45 034 589	14 438 292	30 596 297	1 123 108	262 647	860 461
2005	55 545 473	20 502 516	35 042 957	1 249 555	315 858	933 697
2006	61 684 203	28 799 878	32 884 325	1 346 989	373 055	973 934
2007	70 352 867	31 970 874	38 381 993	1 546 025	414 192	1 131 833
2008	79 438 289	35 832 776	43 605 513	1 644 014	424 555	1 219 459
2009	85 508 508	41 226 959	44 281 549	1 726 345	484 833	1 241 512
2010	102 800 392	50 575 426	52 224 966	2 021 076	554 710	1 466 366
2011	117 620 469	58 258 324	59 362 145	2 249 474	617 835	1 631 639
2012	130 351 620	64 721 316	65 630 304	2 249 133	633 074	1 616 059
2013	149 430 421	76 148 526	73 281 895	2 595 316	744 027	1 851 289
2014	165 720 234	85 416 166	80 304 068	2 893 000	810 858	2 082 142
2015	181 074 531	97 041 210	84 033 321	3 072 831	871 327	2 201 504
2016	173 743 537	102 499 358	71 244 179	3 076 914	857 335	2 219 579
2017	193 045 343	109 511 390	83 533 953	3 481 211	884 810	2 596 401

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

(1) Yük verileri kargo, posta ve bagajı kapsamaktadır.

Tabloya göre havayolu taşımacılığında yükseliş vardır. Hem uçak sayısı artmıştır hem de bu sayede yük ve yolcu taşımacılığı kapasitesi yükselmiştir. 2000 yılında sadece 34 milyon 972 bin 534 olan yolcu sayısı 2017 yılında 193 milyon 45 bin 343'e yükselmiştir.

Dünyada havayolunu kullanan yolcu sayısı bakımından 2003 yılında 18'inci sırada olan Türkiye 2016 yılında 11. sıraya çıkmıştır. Avrupa sıralamasında ise 2003'te yedinci sırada iken 2016'da İngiltere, Almanya, İspanya ve Fransa'nın ardından

beşinciliğe ulaşmıştır. Türkiye'nin özellikle son yıllarda havayolları konusunda atağa geçerek dünya sıralamasında önemli gelişme sergilemiştir.

### 3.5.1.5 Karma taşımacılık

Uluslararası ticarete karma yöntemler de sözkonusudur. Özellikle karayollarında ulaşım esnasında mesafeleri kısaltan Ro-Ro hatları ön plandadır. Türkiye limanlarından tırlar RO-RO gemileriyle denizleri aşarken, RORO taşımacılığı 450 binlere (2018) yükselmiştir.

Türk şirketleri Rize-Poti, Ambarlı-Trieste, Derince-Köstence, Zonguldak-Ukrayna, Samsun-Novorossisk, Çeşme-Bari/Brindisi/ Ancona, Trabzon-Soçi, Haydarpaşa-Trieste, Mersin-Magosa, ve Taşucu-Girne Ro-Ro hatlarını kullanmaktadır.

2008 yılında karayolu transferlerinin yüzde 18 gibi önemli bir bölümü Ro-Ro aracılığıyla yapılmıştır. Türkiye ticaret hacmi ve ekonomisindeki büyüme ile orantılı şekilde konteyner taşımacılığı için Ro-Ro kullanım kapasitesini artırmaktadır. Bu alanda yapılacak yeni yatırımlar gümrük birliği sonrasında ülke ticaretine ivme kazandırmıştır. Buradaki kapasite artırımını gümrük birliğinin sağlandığı ilk yıllara göre giderek artarken ve bu artışın ticarete yansımaları olmaktadır (Deloitte, 2010).



Şekil 3.5: Başlıca Ro-Ro Hatları (Kaynak: Ro-Ro hatları (UTİKAD, 2011)).

### 3.5.1.6 Boru hattı taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı uygun olan malların borular aracılığıyla bir yerden başka bir yere naklini içerir. Genellikle hampetrol ve doğalgaz taşınır (Koparal M., 2004). Boru hatları kullanılarak taşınan mallar özellikle enerji ürünleridir. Bu bakımdan ideal tedarik sürecinde en etkili ve güvenli şekilde taşıma ve depolamanın uygulanması esas

alınmaktadır. Dünyada bu noktada kıyasıya süren bir enerji mücadelesi beraberinde boru hatları taşımacılığında da rekabeti getirmektedir.

Önümüzdeki 25 yılda yüzde 60 oranında dünyanın enerji tüketiminin artması tahmin edilmektedir. Burada ihtiyacın karşılanacağı coğrafyalar arasında Türkiye ve çevresi önemli bir koordinatta yer almaktadır. Dünyadaki toplam petrol ve doğalgaza ilişkin rezervlerin ortalama yüzde 75 gibi çok büyük bölümünün Avrupa, Ortadoğu, Rusya ve Orta Asya'da olması bu bölgeyi ayrıca önemli kılmaktadır. Özellikle Orta Asya rezervleri için ilerleyen zamanlarda ayrıca mücadele ve ekonomik girişimler olasıdır. Burada Türkiye jeopolitik güzergahın tam ortasında adeta bir terminal ülke konumundadır (Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, 2007).

Çok yüksek miktarlarda enerji ürünleri en ekonomik koşullarda ve güvenilir bir usülle boru hatlarıyla nakledilebilirken, Türkiye bu taşımacılığa önem vermelidir. Bu ihtiyaç hem ekonomik hem de siyasi nitelikte mücadeleleri etkileyecek niteliktedir.

Baku-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Mavi Akım Projesi, Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı, Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı, Irak-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı, Mısır-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı gibi yatırımlar Türkiye'nin başlıca uluslararası boru hattı projeleridir. Yürütülen bu projeler doğu-batı hattı enerji koridoru politikamızı oluşturmaktadır (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2006, s. 22).

**Tablo 3.16:** Taşımacılık Türlerinin Karşılaştırmaları.

TAŞIMA TÜRÜ	MALİYET	ULAŞTIRMA HIZI	HİZMET VERİLEN YERLERİN SAYISI	ÇEŞİTLİ MALLARI KULLANMA BECERİSİ	TARİFELİ YÜKLEME SIKLIĞI	TARİFE UYGULANMA GÜVENLİĞİ
BORU HATTI	DÜŞÜK	YAVAŞ	ÇOK SINIRLI	ÇOK SINIRLI	ORTA	YÜKSEK
KARAYOLU	YÜKSEK	HIZLI	ÇOK GENİŞ	YÜKSEK	YÜKSEK	YÜKSEK
DENİZYOLU	ÇOK DÜŞÜK	YAVAŞ	SINIRLI	ÇOK YÜKSEK	ÇOK DÜŞÜK	ORTA
HAVAYOLU	ÇOK YÜKSEK	ÇOK HIZLI	GENİŞ	SINIRLI	YÜKSEK	YÜKSEK
DEMİRYOLU	DÜŞÜK	YAVAŞ	SINIRLI	YÜKSEK	DÜŞÜK	YÜKSEK
NEHİR YOLU	DÜŞÜK	YAVAŞ	SINIRLI	YÜKSEK	DÜŞÜK	ORTA

Taşıma türleri karşılaştırıldığında boru hatlarının maliyeti düşük, güvenliği yüksektir.

### 3.5.1.7 Antre depo taşımacılığı

Lojistik sektöründe, özellikle ithalat ve ihracattın söz konusu olduğu durumlarda antrepolar büyük öneme sahiptir. Türkiye’de Elleçleme, Karıştırma ve Montaj İşlemlerinin yapıldığı antrepoların sayısı Tablo 3.19’da verilmiştir.

**Tablo 3.17:** Türkiye’deki Antrepo Sayılar\* (Kaynak: Ticaret Bakanlığı verilerinden derlenmiştir).

Antrepo Tipi		2013	2014	2015	2016	2017	2018*
Genel Antrepo	A TİPİ	585	599	600	601	603	580
	B TİPİ	7	5	3	2	1	1
	F TİPİ	3	2	2	2	2	2
<b>Genel Antrepo Toplamı</b>		<b>595</b>	<b>606</b>	<b>605</b>	<b>605</b>	<b>606</b>	<b>583</b>
Özel Antrepo	C TİPİ	540	505	445	429	375	372
	C TİPİ(GSM)**	170	174	174	175	175	175
	D TİPİ	0	0	0	0	0	0
	E TİPİ	6	6	7	4	3	4
<b>Özel Antrepo Toplamı</b>		<b>716</b>	<b>685</b>	<b>626</b>	<b>608</b>	<b>553</b>	<b>551</b>
<b>Genel Toplam</b>		<b>1.311</b>	<b>1.291</b>	<b>1.231</b>	<b>1.213</b>	<b>1.159</b>	<b>1.134</b>

Değer: Adet

Rapor Tarihi: 31.07.2018

\*2018 yılı Haziran ayı itibarıyladır.

\*\*Gümrüksüz Satış Mağazaları

**Tablo 3.18:** Eşya Türüne Göre Antrepo Sayısı\*

Özellikli Eşya Türü	Antrepo Sayısı
Gıda	78
Akaryakıt	70
Yanıcı, parlayıcı	62
Tekstil	58
Soğuk Hava	46
Kimyevi	43

Değer: Adet

Rapor Tarihi: 31.07.2018

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

\* 2018 yılı Haziran ayı itibarıyladır.

Türkiye’de dış ticaret gelişimi ile lojistik sektörün gelişimi arasında sıkı bir bağ vardır. Hızla önemi artan bu sektörde lojistikle ilgili faaliyetlerin toplandığı lojistik köyler stratejik bir öneme ulaşmıştır. Avrupa Birliği ülkelerinin 1960’lı yıllardan

başlayarak hızla edindiği lojistik köyler konusunda Türkiye, gümrük birliği uygulaması sonrasında adımlar atmaya yönelmiştir.

Lojistik sektörünün Türkiye’de son yıllarda oldukça önem kazanmasıyla birlikte, lojistik köy ve üslere verilen önem de artmış, bu amaçla çeşitli projeler hazırlanmış ve bütçeler ayrılmıştır. Bu projelerden bazıları faaliyete geçirilirken bazıları ise hala proje aşamasındadır (Özdemir, 2015, s. 111).

Uluslararası nakliyede lojistik hizmetlerinin en hızlı ve etkin sunumu için geliştirilen yöntemlerden biri olarak lojistik köyler kurulmuştur. Türkiye’de kombine taşımacılık olanaklarını barındıran bu köylere ciddi yatırım yapan ülkeler arasında yer almıştır. TCDD 500 milyar dolara ulaşan miktarda yükü lojistik köylerle taşımak için harekete geçmiştir ve 514.9 milyon dolara ulaşan yatırım gerçekleştirilmiştir. Lojistik köyler aracılığıyla ulaşımda en ileri teknolojiler en etkin güzergahlarda firmaların kullanımına sunulmuştur. Böylece ulaşım hatları birleştirilmek suretiyle zaman ve emek kaybı gibi maliyet artırıcı etkenlerin önüne geçilmiştir (Republic of Turkey Prime Ministry Investment Support and Promotion Agency, 2015).

Ulaştırma Bakanlığı modern koşullarda yük taşıma işlemi amacıyla TCDD bünyesinde Türkiye’nin 16 yerinde (İstanbul-Halkalı, Balıkesir-Gökköy, Mersin-Yenice gibi) ‘lojistik köy’ kurmayı planlamaktadır. Bu lojistik merkezlerin ticaret hacmine ve ülke ekonomisine etkisi olacaktır (UTİKAD, 2015).

Lojistik köylerin kurulmasıyla yük akışı küresel pazarlara daha hızlı gerçekleştirilmiştir. Türkiye’nin lojistik köy imkanlarını hızla güçlendirmesi gümrük birliği sağladığı Avrupa Birliği ülkeleri için önemli bir fırsat sunmuştur. Geniş depolama olanakları, hızlı bağlantılar ve bütünleşmiş altyapı ile transit taşımacılıkta en ileri seviyelere çıkılmıştır. Türkiye bu anlamda kıtalar arasında ana ulaşım ağı üzerinde önemli bir noktada bulunmaktadır. İşletme maliyetleri cazip fırsatlar sunarken, farklı sektörlerde tedarik zincirinde operasyonel imkanlar sunulmuştur.

**Tablo 3.19:** Türkiye Ekonomisinde Lojistik Sektörü İçin SWOT Analizi (Kaynak: Sarıdoğan, Ayşe Atılğan (2013), “Lojistik Sektöründe Rekabet Gücü Odaklı Stratejik Maliyet Yönetimi”, Trakya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi E-Dergi, C. 2, s. 2, s.76).

<b>GÜÇLÜ YÖNLER</b>	<b>ZAYIF YÖNLER</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Türkiye ekonomisinin yüksek gelişme potansiyeli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fiyat odaklı rekabet yüksek kalitede hizmet sunan firmaları zorlamakta ve özellikle kamyon taşımacılığındaki kâr marjlarını olumsuz etkilemektedir</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Jestratejik önem – Türkiye gelişmekte olan Orta Doğu ve Türki Cumhuriyetlerden Avrupa’ya uzanan yol üzerinde bir merkez konumundadır</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sektörde kayıt dışı şirketlerin bulunması ve Kredi temininde güçlük yaşanması</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Çok uluslu lojistik şirketlerinin ülkedeki varlığı yerel şirketlere bu çok uluslu şirketlerin teknik bilgi birikimlerinden faydalanma imkânı sunmaktadır</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Özellikle demir yolu ve deniz yolu Altyapısında modernizasyon gereksinimi</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Türkiye’de Avrupa’nın en büyük kamyon filolarından biri ve gelişmiş bir karayolu taşımacılık sektörü bulunmaktadır</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersiz olması,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Firmaların tedarik zinciri oluşturma kabiliyetlerinin bulunması,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lojistik sektörünün geneline yönelik planlama ve politika eksiklerinin bulunması,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>İşgücüne bağlı maliyetin düşük olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firmaların limanlardaki altyapının iyileştirmesine yönelik yatırım yapmaması,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Firmaların lojistik eğitimi almış eleman çalıştırmaları</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lojistik üs oluşturmak için firmalar arası işbirliği olmaması,</li> </ul>
<b>FIRSATLAR</b>	<b>TEHDİTLER</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Demir yollarının yeniden yapılandırılması verimliliği artıracaktır</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kamyon taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sektörün boyutu AB ülkelerine kıyasla önemli ölçüde küçüktür ve pazar henüz doymamıştır</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yunanistan gibi komşu ülkelerle rekabet</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Artan uluslararası ticaret</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yüksek derecede yatırım gereksinimi</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Türkiye’nin olası AB üyeliği ticaret hacimlerinin daha da artmasını sağlayacaktır</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Küresel ve bölgesel krizler</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Yeni limanların inşa edilmesine uygun topografya</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yabancı firmaların piyasaya girme eğilimleri karşısında işletmelerin küresel rekabet güçlerinin düşük olması</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nitelikli işgücündeki ve bilgi teknolojilerinden yararlanmadaki artış eğilimi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Akaryakıt fiyatlarındaki sürekli artış</li> <li>Küresel artan rekabete uyum sağlayamama</li> </ul>

Türkiye’nin lojistik sektörüne ağırlık vermesi ve sektörün nisbeten zayıf kalmış yönlerini güçlendirmeye yönelmesi gerekmektedir. Tehditlerin fırsata çevrilmesi gerçekleştirildiğinde rekabet gücü artmış bir ülke olarak Avrupa Birliği için daha

önemli ve vazgeçilmez bir partner ülke konumunda olacaktır. Lojistik sektörü gümrük birliği esnasında belirleyici kriterler arasında yer alır. Bu sektörde oluşan her gelişme verileri yukarıya iterken, doğabilecek her olumsuzluk da tersi etki yapmaktadır. Dolayısıyla küresel anlamda üst düzey standartlar hedeflenerek daha nitelikli ve çağdaş bir sektörel kalkınmanın gerçekleşmesi önemlidir (Akiş, 2016, s. 5).

### **3.5.2 Türkiye'nin 2023 Hedefleri Doğrultusunda Lojistiğin Önemi**

Türkiye ekonomisi normalleşme ve güçlenme aşamalarında ilerledikçe daha uzun dönemli yönelimlere geçebilmektedir. 2023 hedefleri bu açıdan ülkenin rotasını belirleyici nitelikte değerlendirilmektedir. Cumhuriyetin 100. Kuruluş yıldönümü için ortaya koyulan vizyonun etkinliği ve sürdürülebilirliği bu alanda belirlenen ve çalışılan stratejik eylem planlarının uygulanmasıyla mümkündür. Lojistik sektörü bu anlamda ihracatta doğrudan sıçramaya yol açacak kilit nitelikte bir sektördür. Türkiye Lojistik Master planı çerçevesinde aktif bir ilerleme süreci ekonomiye doğrudan yansımaktadır. Verimli ve dinamik bir Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP) içerisinde nelerin olması gerektiğine ve temel dayanak noktalarını oluşturan ilke ve stratejiler hazırlanmasına yönelik “Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi” Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından tamamlanmıştır (İstanbul Lojistik Sektör Analizi – 2014, s. 77).

2023 hedefleri doğrultusunda demiryolu ile yük taşıma oranlarının toplam taşımacılık içerisindeki payının yüzde 15'lere çıkartılması amaçlanmaktadır. Böylelikle modlar arası dengeleme de gerçekleşebilecektir. Burada dezavantajlı görülen noktaların tespiti ve özellikle AB ülkelerinin iyi olduğu demiryolu ağı altyapısı hedeflenmelidir. Lokomotif işletmeciliği de önem kazanmıştır. Özel sektör burada rol sahibi olarak ekonomiye katkı sunabilecektir (T.C Kalkınma Bakanlığı, 2014, s. 40).

Güçlü olunan noktalarda daha ileri hedeflerin gerçekleşmesi de ihracatta sıçramayı kolaylaştıracaktır. Örneğin Türk Hava Yolları'nın, kargolarda 1,6 milyon tondur hedefi (2023) gerçekleşirse İstanbul'un sadece Avrupa'da değil tüm dünyada bir ana liman (hub) olması sağlanacaktır. Böylelikle havayolu taşımacılığı Ortadoğu'da belirleyici ve egemen nitelikte kalacaktır (T.C Kalkınma Bakanlığı, 2014, s. 40, 41).

Türk lojistik sektörü, 55 bin araçlık filosu ve 80 milyar liralık hacmiyle Avrupa'nın içinde bulunduğu kriz süreçlerinden kazanarak çıkmıştır. Dünyada 8 trilyon dolara ulaşan lojistik sektörü durağan seyir izlerken, yaklaşık 500 bin kişinin istihdam edildiği Türkiye'deki sektörün büyüklüğü 80 milyar TL dolayındadır (UTİKAD, 2015).

Lojistik alanında Türkiye'nin uzun vadeli planlamaları yararlı olacaktır. Stratejik ve çok boyutlu bir plan sektörün lokomotif özelliğini öne çıkartabilecektir. Bu noktada Türkiye Lojistik Master Planı iyi değerlendirilmelidir (Tanyaş, 2015).

Türkiye'nin lojistik alanda ilerlemesi Avrupa ile özellikle Afrika ve Asya arasındaki trafiğin seyrini etkileyecek, AB'ye mal tedarikinde ve AB'den mal redarikinde transferler Türkiye üstünden gerçekleşecektir. Üretilen ürünlerin zamanında pazarlara girmesi kadar maliyetlerin düşürülmesi de önemlidir ve bu anlamda Türkiye Avrupa Birliği ülkeleri için ciddi fırsatlar sunmuştur. Lojistiğin Türkiye'nin ithalat ve ihracat dengesine katkısı bakımından ihracatı destekleyici tedbirler ve teşvikler ile birlikte modernize edilmiş lojistik imkanların varlığı önem kazanmıştır. Türkiye güçlü bir lojistik ağ ile Avrupa Birliği'ne daha fazla entegre olarak uzun bir sürece dayanan tam üyelik ile ilgili olarak da avantaj sahibi olacaktır. Türkiye'nin Avrupa pazarında nüfuz sahibi oluşu, lojistik sektöründen ayrı düşünülmemelidir (Özdemir, 2015, s. 114).

### **3.6 Gümrük Birliği Ve Türkiye'nin Geleceği İle İlgili Öngörüler**

#### **Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi Süreci**

Avrupa Birliği ile Türkiye arasında tesis edilen ve 31 Aralık 1995 itibarıyla uygulanmaya başlanan Gümrük Birliği, esasında bir geçiş dönemi düzenlemesidir. Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne (AB) tam üyeliği gecikince bu geçiş dönemi de uzamıştır. Başlangıçta geçici bir nitelikte öngörülerek hayata geçirilen bu yapının öngörülenden çok daha fazla sürmesi zaman içerisinde yeni durumlar ve tespitleri doğurmuştur.

Gümrük Birliği'ne yapılan eleştirilerin başında aşamalar konusu gündeme gelmektedir. Aşamaların sürelerini doldurmasının üzerinden uzun bir süre geçtikten sonra gerçekleşen birlik üyeliği tartışmaların temelini oluşturmaktadır. Bunun yanısıra ortak gümrük tarifesinin ana ihracat kalemlerimizi etkilediği konusunda da tartışmalar devam etmektedir. Avrupa Birliği'ne üyeliği sağlanmadan, gümrük birliğine alınan ilk ülke olan Türkiye için AB'ye tam üyelik hala müzakere edilen bir konudur.

Türkiye Cumhuriyeti'nin yetkili makamları gümrük birliği konusunda yaşanan sorunları son dönemde resmi ağzlardan sıklıkla dile getirmiştir.

Yine sektör temsilcilerinin sıklıkla konuyu kamuoyu gündemine taşımışlardır. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mehmet Büyükekşi konuya değinmiştir. Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin bir ihtiyaç olduğunu dile getiren Büyükekşi bu ihtiyacın giderildiği durumda Avrupa Birliği ile ticaret hacminin iki katına çıkacağını ve 300 milyar dolarlar seviyesine yükseleceğini bildirmiştir (www.tim.org.tr, 2016).

Ekonomi Bakanlığı da konuya dair yaşanan sistemik sıkıntıların olduğunu Bakanlığın internet sayfasından duyurmuştur. Bakanlığın açıklamasında gümrük birliği uygulamasının Türkiye açısından hangi alanlarda sorun teşkil ettiği ve istenen düzeyde gelişmeler olmadığı açıkça ifade edilmiştir. Örneğin Gümrük Birliği'ne dair AB'nin karar mekanizmalarında ve süreçlerde Türkiye'ye yer verilmemesi kayda değer şekilde ifade edilmiştir. Diğer yandan AB'nin taraf olarak bulunduğu Serbest Ticaret Anlaşmalarından Türkiye'nin yeterince faydalanamadığı, bunun yanısıra karayolu kotaları sebebiyle yaşanan sıkıntılar ifade edilmiştir.

Burada dikkat çeken husus, Bakanlık tarafından ifade edilen bu konular Gümrük Birliği ana metninde doğrudan beyan edilmiş değildir. Mevcut metin ise bu sıkıntıları aşmaya yetecek düzeyde değildir.

Ekonomi Bakanlığı, AB'nin son senelerde yeni nesil serbest ticaret anlaşmaları aracılığıyla hizmetler, yatırımlar, tarım ve kamu alımları gibi konularda üçüncü ülkelerle yeni ilişkiler tesis ettiği ve buradaki uygulamaların Türkiye ile ortaklıktan daha 'daha derin tercihlili düzenlemeler' olduğunu da vurgulamak ihtiyacı duymuştur.

Burada Peru, Güney Kore, Singapur ve Japonya gibi ülkelerle yatırımdan hizmetlere çeşitli alanlarda Gümrük Birliği'nin mahiyetinden geniş kapsamlı STA'lar görüşüldüğü de açıkça ifade edilmiştir.

Bu beyanatlar Bakanlık siteleri gibi bağlayıcı resmi kanallarda yer bulurken, Türkiye hassas bir şekilde konuya yaklaşımını sürdürmüştür. AB en önemli ortak olarak nitelenmiş ve ekonomik ve ticari ilişkilerin geliştirilmesi daima vurgulanmıştır. Bu açıdan yapıcı ve geliştirici bir dil kullanıldığı açıktır.

Türkiye tarafından resmi olarak yapılan açıklamalarda "güncelleme ihtiyacı vurgulanırken" günün koşulları ve ihtiyaçları gerekçe gösterilmektedir. En net vurgu ise ABD ile AB'nin ilişkileri ve attığı adımlar konusunda olmuştur. Türkiye'nin AB - ABD Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP) neticesinde oluşacak

ekonomik blok içinde bulunma hedefinin Gümrük Birliği'nin güncellenmesine aciliyet kazandırdığı belirtilmiştir (T.C. Ekonomi Bakanlığı , 2016).

**Tablo 3.20:** AB Tarafından Gündeme Getirilen Sorunlar (Adana Sanayi Odası, 2016).

İlave Gümrük Vergisi
İthalatta Gözetim Önlemleri
Kullanılmış ve yenileştirilmiş eşya ithalatındaki kısıtlamalar
Hurda bakır, alüminyum ihracatındaki kısıtlamalar
Tarım ürünlerinde tarife kontenjanlarının kullanılmaması
Eczacılık ürünlerinde pazara giriş sorunları
Alkollü içkilerde pazara giriş sorunları
Devlet yardımları
Canlı Hayvan ve et ithalatındaki kısıtlamalar

Türkiye açısından tam üyelik hedefine henüz ulaşılmamış olması gümrük birliği sürecini de tartışmalı kılan bir handikaptır. Tam üyelik durumunda üye ülkeden vergiler konusunda aktarım yapılmasına rağmen çok ciddi miktarda mali yardımlar için kapı aralanmış olacaktır. Örneğin Avrupa Tarımsal Rehberlik ve Garanti Fonu AB üyesi ülkelere aktarılmaktadır. Diğer yandan Avrupa Bölgesel Gelişme Fonları gibi başlıca fonlardan ciddi miktarlarda pay alınabilecektir. Türkiye tam üye statüsüne geçilmediği sürece bu kazanımlardan mahrum bırakılmaktadır. Bu mahrumiyet Türkiye açısından durumun tekrar gözden geçirilmesini ve mevcut işleyişin güncellenmesini zorunlu kılmaktadır. Ekonomistler bu durumu ekonomik ve yapısal bir zorunluluk olarak görmektedirler (Berument, Kılınc ve Yücel, 2005, s. 11-26).

Gümrük Birliği'nin avantajlarını artırmayı hedefleyen Türkiye güncelleme ile ilgili çabalarının ilk sonucunu 2014'te güncelleme sürecini başlatmayı sağlayarak almıştır. Böylelikle gümrük birliğinin işleyişinde iyileştirme, tarım alanındaki tavizlerin karşılıklı geliştirilmesi, Avrupa Birliği ile tercihli ticari ve ekonomik ilişkilerin genişletilmesi hedefleniyor. Bu güncelleme hedeflendiği gibi gerçekleştirildiğinde Türk şirketlerine Avrupa'da hizmetler sektörü de en geniş manada açılacaktır. Ayrıca Avrupa'daki kamu ihaleleri mevzuat uyumu sağlanarak Türkiye'ye açılmış olacaktır. Üçüncü ülkelerle dezavantaj yaşanan anlaşmalar konusunda Türkiye'nin sıkıntı yaşamaması önlenmiş olacaktır.

Gümrük Birliği'nde yaşanan sistemik sorunlara çözüm bulunması, ilişkinin daha adaletli ve ticari potansiyeli yansıtan bir hale kavuşması amacıyla yapılan girişimler sonucu, AB ile tercihli ticari ve ekonomik ilişkilerin tarım, kamu alımları, hizmetler ve e-ticaret gibi yeni alanlara genişletilmesi amacıyla Gümrük Birliği'nin güncellenmesine yönelik ortak kanaat oluşmuş, bu çerçevede, 2014 Nisan ayından itibaren Hükümet hazırlıkları başlatmıştır.

Gümrük Birliği'nin güncellenmesi müzakerelerinde ele alınacak hususları tespit etmek üzere, Türk ve AB temsilcilerinin katılımı ile bir çalışma grubu oluşturulmuştur.

Siyasi ve teknik görüşmeler neticesinde, Yüksek Düzeyli Memurlar Çalışma Grubu Raporu üzerinde mutabakat sağlanmasının ardından, 2015 yılı Nisan ayı sonunda tamamlanan onay sürecinin ardından, söz konusu mutabakat 12 Mayıs 2015 tarihinde resmîyet kazanmıştır. 2015 yılı Mayıs ayında Avrupa Birliği ile uzlaşılan müzakere paketi 3 ana ayak üzerine inşa edilmiştir.

Bunlardan birincisi Gümrük Birliği kapsamında yapısal sorunların giderilmesidir. Bu çerçevede Türkiye'nin AB'nin üçüncü ülkelerle imzaladığı serbest ticaret anlaşmalarından eş zamanlı yararlanmasını sağlayan yasal bağlayıcılığı olan bir hüküm geliştirilmesi; AB'nin Gümrük Birliği ile ilgili karar alma ve danışma süreçlerine katılım sağlanması ve malların serbest dolaşımını engelleyici karayolu kotalarının kaldırılması hedeflenmiştir.

İkincisi ise; sorunların daha net ve akıcı çözümünü sağlamak olurken, bu çerçevede işleyen bir anlaşmazlıkların halli mekanizması tesisi önemsenmiştir. Gümrük Birliği'nin modernize edilmesi ve böylelikle getirilecek yeni kurullarla birliğin etkin bir şekilde işletilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca süreç içinde tahkime başvurmaya gerek kalmadan ikili ticari sorunların çözümünün bulunması amaçlanmıştır.

Üçüncü olarak, her iki tarafın pek çok ülke ile akdetmekte olduğu yeni nesil serbest ticaret anlaşmalarına göre geride kalmış olan Gümrük Birliği kapsamında, tarım alanında mevcut tavizlerin geliştirilmesi, kamu alımları ve hizmetlerde ise karşılıklı pazar açılımları sağlanması hedeflenmiştir.

Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi müzakerelerinde bir yol haritası niteliği taşıyan Rapor müzakerelerde ele alınacak konuları ortaya koymaktadır. Bu kapsamda, Rapor'da yer alan aşağıdaki konuların bir paket halinde müzakere edilmesi kararlaştırılmıştır:

I. Gümrük Birliği kapsamındaki yapısal sorunların giderilmesini teminen:

- 1) Üçüncü ülkelerle STA'lerden eşzamanlı olarak yararlanmanın sağlanması,
- 2) Gümrük Birliği kapsamında danışma, karar alma ve bildirim mekanizmalarının geliştirilmesi,
- 3) Karayolu kotalarının kaldırılması,

II. Gümrük Birliği'nin modernize edilmesini teminen:

- 4) Teknik düzenlemelere dair çerçevenin iyileştirilmesi,
- 5) Gümrükler alanında daha yakın işbirliğinin tesisi,
- 6) Fikri mülkiyet haklarının korunmasına dair çerçevenin güçlendirilmesi,
- 7) 1/95'in ticaret politikası önlemlerinin karşılıklı sona erdirilmesini öngören geleceğe dair hükümlerinin gözden geçirilmesi,
- 8) İşleyen bir anlaşmazlıkların halli mekanizması oluşturulması,

III. AB ile ticari ilişkilerin alanının genişletilmesini teminen:

- 9) Hizmet sunumu ve iş kurma serbestisi,
- 10) Kamu alımları ve
- 11) Tarım tavizlerinin geliştirilmesi, SPS hükümlerinin güçlendirilmesi ve coğrafi işaretlerde işbirliği hususlarının müzakere edilmesi kararlaştırılmıştır.

Ayrıca Rapor'da, taraflarca mutabakat sağlanması halinde Gümrük Birliği'nin güncellenmesi ve işleyişinin iyileştirilmesi amacıyla diğer alanların da müzakere gündemine eklenebileceği not edilmiştir.

Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi'ne yönelik resmi müzakereler öncesinde gerekli hazırlık çalışmaları Ekonomi (Ticaret) Bakanlığı koordinasyonunda sürdürülmektedir. Bu çerçevede, ilgili paydaşlarla 2015 yılı Ağustos ayından itibaren yürütülen iç istişare süreci kapsamında;

1. Kamu kurum/kuruluşları ile sivil toplum kuruluşları, tarım, hizmetler, kamu alımları, karayolu kotaları, gümrükler alanında işbirliği, fikri mülkiyet hakları, ticaret politikası araçları ve ticarete teknik engeller başlıklarında 50'ye yakın toplantı yapılarak bilgilendirilmiştir.
2. Hazırlanan görüş bildirme içerikli formlar ilgili taraflara iletilerek görüş ve öneriler derlenmiştir. Ayrıca, daha detaylı geri bildirim alınması adına sektörel bazda hizmetler ve kamu alımları alanında da benzer çalışmalar yürütülmüştür.
3. İç istişare sürecinde alınan görüşler ve yapılan ayrıntılı analizler neticesinde "Serbest Ticaret Anlaşmalarına Uyum Sorununun Çözümü", "Danışma,

Karar Alma ve Bildirim Mekanizmalarının Geliştirilmesi”, “Karayolu Kotaları”, “Tarım”, “Kamu Alımları”, “Hizmetler”, “Anlaşmazlıkların Halli Mekanizması”, “Ticarette Teknik Engeller”, “Gümrükler Alanında İşbirliği”, “Fikri Mülkiyet Hakları” ve “Ticaret Politikası Önlemleri” olmak üzere toplam 11 müzakere başlığında müzakere hazırlık raporları tamamlanmıştır.

4. Ayrıca, bağımsız bir araştırma kuruluşu aracılığıyla gerçekleştirilen sayısal etki analizi çalışması 2016 yılı Ekim ayında tamamlanmış ve Bakanlar Kurulu bilgilendirilmiştir.

Gümrük Birliği'nin koşullarının aradan geçen zaman ve günün şartları gözetilerek güncellenmesini hedefleyen müzakereler Avrupa Komisyonu ile 27 Nisan 2015'te tamamlandı. Müzakereler neticesinde bir çerçeve raporu hazırlanmıştır.

Güncellemeye ilişkin AB tarafı ile yürütülecek çalışmalardan önce iç hazırlık önemlidir ve etki analizi amaçlı çalışmalar için kamu kurum/kuruluşları ile ve STK'lar ile 1 Eylül 2015 tarihinde ayrı ayrı Ekonomi Bakanlığı'nda (Ticaret Bakanlığı) toplantılar düzenlenmiştir.

Neticede gümrük birliği düzenlemesinin yeniden ele alınması ve genişletici bir kapsam çalışması yürütülmesine düzenlenmesine olumlu yaklaşım konusunda mutabık kalınmıştır.

Ticaret Bakanlığı'nın tamamladığı ve bağımsız kuruluş tarafından hazırlanan etki analizi neticesinde raporlanan çalışma farklı senaryoları ihtiva etmektedir. Dört ayrı formülasyondan birinci senaryoya göre, tarım ürünlerinde yüzde elli düzeyinde liberasyonla ve hizmetler ile kamu alımlarının karşılıklı açılması halinde GSYİH'da ortalama yüzde 1'lik artış öngörülmüştür. İkinci senaryoda: tarım ürünlerinde tam liberasyon sağlanması suretiyle GSYİH'nın yüzde 1,9 artması öngörülmektedir. Üçüncü senaryoda Gümrük Birliği'nin bir Serbest Ticaret Anlaşması olasılığında olumsuz bir tablo yaşanacağı ve GSYİH'da %0,4 oranında kayıp yaşanacağı öngörülmüştür. Dördüncü senaryoda Gümrük Birliği'nin kapsamı genişletilerek bir Serbest Ticaret Anlaşmasına dönüştürülmesi öngörülmek suretiyle GSYİH'da yüzde 0,16 artış olabileceği belirtilmiştir. Bu senaryolardan da anlaşılacağı üzere gümrük birliği artık Türkiye'nin ihtiyaçlarını karşılama noktasında yetersiz bulunmaktadır.

AB'nin kendi iç hazırlık sürecini tamamlaması sonrasında konuyla ilgili geniş kapsamlı müzakerelerin başlaması öngörülmüştür. Mevcut uygulamanın revize edilmesi, AB' ile entegrasyon yolunda somut adım niteliği taşıyacağı için ayrıca

önemlidir. Dolayısıyla Türkiye'nin talep ettiği hususları ortaya koyması ve paydaşların gerektiği şekilde müzakerelerde yer alması önemlidir (Özümer, 2016, s. 13).

Bu aşamada uzmanlar Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin artık bir ihtiyacın ötesine geçtiği konusunda hemfikir olmaya başlamıştır. Normal durumlarda ekonomik bütünleşmenin üst aşamasında sayılan ve serbest ticaret anlaşmalarıyla getirilen düzenlemelerden daha ileri görülen Gümrük Birliği uygulaması yürürlüğe girdiği 1 Ocak 1996'da böyle bir niteliğe sahip olmasına rağmen, zamanla geride kaldığı konusu öne çıkmıştır. Uluslararası ilişkiler bakımından Türkiye ile AB arasında gümrük birliği uygulamasının güncellenmesi gerektiği ifade edilirken, 'yeni nesil serbest ticaret anlaşmaları' vurgusu sıklıkla vurgulanmıştır. Türkiye ile AB arasındaki gümrük birliği anlaşmasından çok daha sonra imzalanmış olan AB-Güney Kore ve AB-Meksika serbest ticaret anlaşmaları, bazı konularda çok daha ileri hükümler taşımaktadır. AB-ABD Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı da bu bakımdan çok ileri aşamadadır. (Erhan, 2016).

## SONUÇ

Coğrafyaya dayalı ekonomik bütünleşmeler, küreselleşmenin ekonomik sonuçlarından biridir. Gümrük birliği şeklindeki bir bütünleşmenin dünyadaki uygulamaları arasında en başarılı örnek Avrupa Birliği'dir. Yirminci yüzyılın ortalarından itibaren gelişen entegrasyon sürecine duyarsız kalmayan Türkiye, 12 Eylül 1963'te Avrupa Ekonomik Topluluğu ile imzaladığı Ankara Anlaşması ile bu bütünleşmenin içerisinde yer almak için müzakere sürecini başlatmıştır. Avrupa Birliği'nin 1968'de tamamladığı gümrük birliği sürecine 1996'da dahil olan Türkiye, Avrupa Birliği'ne üyeliği sağlanmadan gümrük birliğine alınan ilk ülke olmuştur. Gümrük Birliğinin Türkiye ekonomisine etkisi 1996 yılından günümüze tartışmalı bir konu olmuştur.

Türkiye, Gümrük Birliği'nin etkilerini 1996'dan bu yana tecrübe etmiştir. Birliğin Türkiye'ye dinamik veya statik olumlu ve olumsuz etkileri olmuştur.

Gümrük birliği uygulaması öncesi Türkiye lehine olması beklenen ticaret yaratıcı etkinin, geride kalan süreçte olumlu olmadığı görülmüştür. Vergiler sebebiyle ticaretin yönü Avrupa Birliği dışında kalan ve ucuz üretim yapan ülkelere birlik içindeki ülkelere kayarken, Türkiye ticaret saptırıcı etkiden yararlanamamıştır.

Türkiye verilerinde tüketim etkisine de rastlanmıştır. Ticaret hadleri yönünden yapılan incelemede, gümrük birliği uygulamasının olumsuz bir etki yarattığı görülmektedir. Kamu gelirleri ise uygulamadan etkilenmemiş, gümrük birliği öncesinde teorik olarak öne sürülen kamu gelirlerinde düşüş yerine kamu gelirlerinde artış yaşanmıştır.

Rekabet etme gücü verilerinde gelişme sağlanamazken, Birlik içi ülkelerin teknoloji transferlerinden yeteri kadar pay alamayan Türkiye ar-ge çalışmalarına olan ihtiyaç sebebiyle rekabet konusunda olumsuz etkilenmiştir.

Yabancı sermaye akımları açısından Gümrük Birliği etkilerine bakıldığında yabancı sermaye artışları birlik öncesine göre ciddi bir farklılık göstermemiştir. Bu durum temel hedef olan ekonomik büyümeye katkı sağlamamıştır Yabancı sermaye

girişinin birlik sayesinde çok daha yüksek düzeylere ulaşması beklentisi ise gerçekleşmemiştir.

En büyük beklenti dış ticaret dengesi konusunda olurken, gümrük birliği dış ticaret farkını giderememiştir.

Temel ihracat kalemlerinden olan tekstil sektörü birliğe giriş ile birlikte bir hareketlenme yaşamış olsa da bu durum devam ettirilememiştir. Üçüncü ülkelerin öne geçmesinden dolayı tekstil sektörü ciddi bir pazar kaybı yaşamıştır.

Birlik içinde tam üye statüsündeki ülkeler kadar söz sahibi olamayan Türkiye, Çin gibi emek yoğun ülkelerle yapılan anlaşmalara müdahil olamamıştır.

Bunun yanısıra Gümrük Birliği'nin aşamalarında devreye giren Katma Protokolde birtakım sıkıntılar gündeme gelmiştir. Katma Protokolle daha önce belirlenen mali yardımlar belirtilen tutarlarda gerçekleşmemiştir. Bunun yanısıra birliğe giriş aşamasındaki modernleşme hareketlerinin çok büyük bir hızla yapılması nedeniyle dış ticaret ile uğraşan firmalar problemlerle karşılaşmıştır. Ancak modernleşmenin olumsuz yönlerinin yanısıra olumlu etkileri de olmuştur. Örneğin gümrüklerdeki bürokrasinin azaltılması, internet üzerinden verilerin daha hızlı ve kolay sağlanması ile işlem hızlarında ciddi artışlar görülmüştür. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında yükselme sağlanmış, Avrupa Birliği değer zincirlerine entegre olunarak kalite altyapısında ilerleme gerçekleşmiştir. .

Yeni dönemde Avrupa Birliği, Türkiye ve bölgesinde dış ticaretin en önemli belirleyicisi olacaktır.

Rusya ile 2015 yılında yaşanan sorunlar, İran ve Malezya anlaşmaları, KKDF oranlarının sıfırlanması, ilave gümrük vergisi uygulamaları gibi birbirinden etkilenen gelişmeler ortaya çıkmıştır. Akabinde 2016 yılında gümrük birliğinin güncellenmesi Hükümet programında yer almıştır. Bu dönemde Türkiye'de Hükümet programı içeriğinde gümrük işlemlerinin ve dış ticaret işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik politikalar geliştirileceği taahhüt edilmiştir. Ayrıca kolaylaştırıcı çalışmaların sürdürüleceği ifade edilmiş, "Tek Pencere Sistemi" ile dış ticaret işlemlerini kolaylaştırıcı çalışmaların devam edeceği öngörülmüştür. Diğer yandan gümrük kapılarının modernizasyonu da hükümet programında yer almıştır.

Gümrük Birliği ile Türkiye'nin rekabet gücünde artış, verimlilik ve kalite altyapısı gibi konularda önemli kazanımlar dikkat çekmiştir. AB değer zincirlerine dahil olunurken ihracatta sektörel kompozisyon orta-üst teknoloji ürünlere evrilmiştir.

Avrupa Birliği Türkiye'nin ihracatta yüzde 44,5, ithalatta yüzde 38,1 ve doğrudan yabancı yatırımlarda yüzde 70'lik pay ile en önemli ekonomik ortağı durumuna gelmiştir. Yirmi yılı aşkın bir süreçte Türkiye ekonomisi lehine önemli kazanımlar içeren büyük fotoğraf içerisinde, bir değişim ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Öncelikle Ortaklık Anlaşması daha ileri entegrasyonu hedeflerken, sanayi ürünlerinde serbestleştirmenin ötesine geçilemediği görülmüştür. Gümrük Birliği uygulamasının yeni nesil serbest ticaret anlaşmaları uygulamalarının gerisinde kaldığı anlaşılmaktadır.

1 Ocak 1996'dan bu yana sürdürülen gümrük birliği uygulaması, geride kalan dönem itibarıyla Türkiye ekonomisine önemli katkılar sağlamıştır. Aynı dönemde meydana gelen ulusal ve uluslararası değişiklikler Gümrük Birliği uygulamasının güncellenmesi ihtiyacını güçlendirmektedir.

Öncelikle, Ortaklık Anlaşması'nda daha ileri bir entegrasyon öngörülürken Gümrük Birliği bugüne kadar sanayi ürünlerinde ticaretin serbestleştirilmesinin ötesine geçememiştir. Dünyadaki eğilimlere bağlı olarak AB ve Türkiye birçok ülke ile derin ve kapsamlı Serbest Ticaret Anlaşmaları yapmaktadır. Bu anlaşmalar mal ticareti dışında hizmetler ve kamu alımları gibi alanları da kapsamaktadır. Buna karşılık sadece mal ticaretini kapsayan Gümrük Birliği bu akımların gerisinde kalmaktadır.

Diğer yandan AB ile ABD'nin müzakere ettikleri Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı, Gümrük Birliği'nde serbest ticaret anlaşmaları konusuna ortak bir çözüm bulma ihtiyacını had safhaya taşımıştır. Aynı zamanda Türkiye ekonomisinin Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığının gerektirdiği ileri düzey serbestleşme ve yüksek standartlara hazırlıklı olduğunun ortaya konulması bakımından Gümrük Birliği'nin güncellenmesi önemlidir.

Gümrük Birliği'nde yaşanan sistemik sorunlara çözüm bulunması ve gümrük birliği uygulamasının AB ile tercihli ticari ve ekonomik ilişkileri tarım, kamu alımları, hizmetler ve e-ticaret gibi yeni alanlara genişletecek şekilde güncellenmesi gerektiği anlaşılmıştır.

Sonuç olarak yapılan çalışmalarda, Gümrük Birliği'nin olumlu etkileri olduğu gibi olumsuz etkilerinin de bulunduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle gümrük birliğinin salt olumlu ya da olumsuz olduğu gibi bir genel bir sonuca varılamamaktadır. Ancak görülen olumsuz etkilerin sebebinin tamamen Gümrük Birliği'ne bağlanması da mümkün değildir. Seçilen politikaların sadece amaca ulaşmak hedefli olması, ekonomide yaşanan dalgalanmalar, teknolojik gelişmede ilerleme yaratmak yerine

ithal etme yoluna gidilmesi ve ar-ge yatırımlarının global bir ortamda çok düşük seviyelerde kalması gibi birçok nedenden dolayı birlik olumsuz etkiler çıkarmış olabilmektedir. Birliğin yapısından çok Türkiye'nin yapısı sebebiyle de bazı negatif sonuçlar ortaya çıkabilmektedir. Sözü geçen konularda ilermelerin tam anlamıyla gerçekleşmesinin ardından yapılacak bir inceleme daha gerçekçi sonuçlar gösterecektir.

Gümrük Birliği uygulamasıyla geride kalan çeyrek asırlık dönem dikkate alınarak, Türkiye'nin yapısına uygun çeşitli hedefler belirlenmelidir. Avrupa Birliği ekonomik anlamda Türkiye'yi tercih sebebi görmese dahi coğrafi konum ve siyasi ilişkiler anlamında sıkı sıkıya bağlı bir yapıdadır. Makro değerlerin istikrarı, güçlü bir siyasi yapı ve teknolojik gelişim, ar-ge çalışmaları ile bu olumsuzların ortadan kalkacağını görmek çok zor değildir.

Türkiye'nin Gümrük Birliği konsusundaki yeni dönem politikası değişim yanlıdır ve bu durum tam üyelik için bir alternatif şeklinde sunulursa hedeflerden sapma anlamı taşır. Tam üyelik müzakereleri ve güncelleme konusu teknik olarak ayrı başlıklarda müzakere edilmelidir.

Gümrük Birliği kapsamı geniş bir güncelleme ile genişletilebilirse, AB ile Türkiye arasında mevcut ticaret hacminin de aynı oranda genişlemesi mümkündür. Avrupa Birliği tarafı Türkiye'nin güncelleme ve yenilik talebini reddetmemiştir. AB'nin iç düzenlemelerini ve hazırlığını tamamlaması beklenirken, iki tarafın da müzakereye hazır olması gerekmektedir. Türkiye AB'den gelecek cevabı bekleme modunun ötesinde sürecin uzamasını ve değişen koşulları değerlendirmelidir.

Gümrük Birliği kapsamı geniş bir güncelleme ile genişletilebilirse yakalanacak ticaret hacmi sebebiyle etkili bir güncelleme konusunda ısrarcı olunmalıdır. Türkiye ekonomisine katkı sağlayacak ve GSYİH artırıcı bir güncelleme dışında atılacak adımların Türkiye ekonomisine katkı sağlamayacağı açıktır. Bu bakımdan etki analizleri dikkate alınmalı, tarım ürünlerinde tam liberasyonla ve hizmetler ile kamu alımlarının karşılıklı açıldığı bir modele odaklanılmalıdır.

AB ve ABD'nin Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı'na ihtiyacı ekonomilerini canlandırmak olurken, yeni oluşacak ortak pazarın, ticaret hacmi dünya ticaretinin üçte birine tekabül eden taraflar (AB ve ABD) dışında kalan diğer ülkelerdeki ticareti sekteye uğratacağı görülmüştür.

Türkiye, Avrupa Birliği ile anlaşma yapan ülkelere gümrüklerini açarken, bu ülkelerle ikili bir anlaşma bulunmadığı durumlarda ithalata vergi koyamaması nedeniyle dezavantajlı duruma düşmektedir. İhracat yaparken gümrük vergisi yükümlülüğü ise ticaretin önünde önemli bir engel olarak durmaktadır ki bu tek taraflı durumun önüne geçilebilmesi ancak gümrük birliği mevzuatının güncellenmesi ile mümkün olacaktır.

Esasen Gümrük Birliği'nin güncellenmesi, Avrupa Birliği ile ekonomik ve ticari ilişkilerimizin çerçevesinin genişletilmesi dışında dünyada küresel ticaret akımlarına uyum gösterme ve küresel değer zinciri içinde yer alma hedefi açısından da önem taşımaktadır. Gümrük Birliği'nin güncellenmesi süreci kapsamında yürütülecek çalışmalar ile dünyanın önemli ekonomileri ile serbest ticaret anlaşması akdedilmesi önemlidir. Bu açıdan, Gümrük Birliği'nin güncellenmesi Türkiye'yi bahse konu serbest ticaret anlaşmaları için daha hazır hale getirecektir.

İki ana yöntemin gündemde olduğu süreçte birinci yol olarak AB'nin serbest ticaret anlaşmalarından eş zamanlı olarak yararlanılması bir çözüm olarak gündeme gelmektedir. AB'nin serbest ticaret anlaşmalarına otomatik olarak taraf olunması halinde, sadece sanayi malları değil tarım, kamu alımları ve hizmetler alanlarında da entegrasyon düzeyinde adımlar gerekmektedir. Alternatif bir yöntem olarak da, Gümrük Birliği kararına eklenecek bir hüküm ile serbest ticaret anlaşmaları müzakerelerinde Türkiye'nin de taraf haline getirilmesidir. Böylece ilgili ülkelerle serbest ticaret anlaşmaları müzakereleri için Türkiye de bir adres haline getirilmiş olacak ve bu yolla Türk menşeli ürünlerin ilgili serbest ticaret anlaşması bulunan ülkeye tercihli rejimden yararlanarak ihracının önü açılacaktır.

İki çözüm de geleceğe dönük adım içermekte iken, mevcut serbest ticaret anlaşmaları açısından çözüm getirmemektedir. Gümrük Birliği'nde yapılacak güncellemelerin Türkiye'nin mevcut serbest ticaret anlaşmalarına müdahil olması bakımından elini güçlendireceği de açıktır. Bu noktada sağlanacak liberalizasyon Türkiye adına serbest ticaret anlaşması yapabilme kapasitesini arttıracaktır.

Tarım ürünlerinde karşılıklı pazar açılımı da Türkiye açısından bu sürecin önemli kazanımı olarak ifade edilebilir. Avrupa Birliği'nin ortak tarım politikasına uyum sağlamadan tarım ürünlerinin Gümrük Birliği kapsamına alınması mümkün görünmemektedir. Her iki tarafın kabul ettiği bu gerçekten hareketle, AB ile mevcut

tarım tavizlerinin geliştirilmesi ve mümkün olan en ileri düzeyde serbestleşme sağlanması hedeflenebilir.

Gümrük birliği kararı halen AB ile kamu alımları pazarlarının karşılıklı olarak açılması hedefini içerirken, bugüne kadar kamu alımları Gümrük Birliği kapsamına alınmamış ya da Avrupa Birliği ile ikili bir anlaşmaya konu edilmemiştir. Güncelleme sürecinde bu alanda uzlaşma ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Müzakerelerin “mevzuat” ve “pazar” ekseninde değerlendirilmesi ve mevzuatın hızlı uyumlaştırılması ve pazara girişin önündeki engellerin kaldırılması sağlanmalıdır.

Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin üyelik sürecinden ayrı ve bağımsız olarak yürütülmesi öngörülmektedir. Buna karşılık, müzakerelerin başarılı bir şekilde sonuçlandırılması durumunda Avrupa Birliği ile ekonomik ve ticari ilişkilerimizin kapsamının derinleştirilmesinin üyelik sürecini olumlu etkileyeceği değerlendirilmektedir.

Gümrük Birliği'nin güncellenmesi Türkiye için yeni bir dönüm noktasıdır. Bu yeni girilecek dönemin avantajlı olup olmaması sürecin karşılıklı olarak yapıcı ve pozitif şekilde şekillendirilmesiyle mümkün olacaktır.

Bu süreçte, ABD ile Avrupa Birliği'nin müzakere ettiği Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP) ile oluşacak ekonomik blok iyi değerlendirilmelidir.

Gümrük Birliği, Avrupa Birliği'nin karar mekanizmalarında Türkiye'nin bulunmaması, Avrupa Birliği'nin taraf olduğu serbest ticaret anlaşmaları dolayısıyla yaşanan sıkıntılar ve karayolu kotaları gibi sistemik sorunların önüne geçilmesi için acilen güncellenmelidir.

## KAYNAKÇA

### KİTAPLAR

Alagöz, Aylin ve Diğerleri, Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de İşlenmiş Tarım Ürünleri, KV Yayını, No:142, İstanbul, Aralık 1996.

Arslan, Mehmet ve Diğerleri, Gümrük Birliği’nin Türk Ekonomisi Ve Bütçesine Etkilerinin Analizi, Ankara Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi, 2002.

Bayraktar, F. (2001) Avrupa Birliğine Üyelik Sürecinde Türkiye Tarafından Kaydedilen Gelişmeler ve Avrupa Birliği İle Mali İlişkiler, Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş., Genel Araştırmalar, Ankara.

Bekmez, S., Karataş, M. (2013) “Avrupa Birliği’nin Gelişimi ve Türkiye’nin Üyelik Süreci” Ekonomik Entegrasyon-Küresel ve Bölgesel Yaklaşım, Ekin Yayınevi (Geliştirilmiş 3. Baskı), Bursa.

Bilici, N. (1997) Avrupa Birliği Mali Yardımlar ve Türkiye. Akçağ BasımYayımları, 1. Basım, Ankara.

Bilici, N. (2004) Türkiye – AB İlişkileri (Genel Bilgiler, İktisadi ve Mali Konular, Vergilendirme). Ankara: Seçkin Yayınları.

Bozkurt, Veysel Avrupa Birliği ve Türkiye, Bursa, Uludağ Üniversitesi Güçlendirme Vakfı Yayınları, 2001, s. 329.

Çak, Demet, Çak, Murat: ‘‘Gümrük Birliği’nin Getirdikleri Götürdükleri: Dış Ticaret Vergileri Ve İhracat Gelirleri Analizi’’, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayın No:2007-68,2007, s. 18, s. 49-52.

Çoğal, Nejat, AB’nin Türkiye Paradoksu, SAGE Yayınları, Ankara, 2012, sf.39

Demir, M. H. (2013), Çağdaş Lojistik Uygulamaları, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2752.

DTM, TOBB. (2002) Avrupa Birliği ve Türkiye, 5. Baskı, Ankara.

Dura Cihan, Atik Hayriye, Avrupa Birliği, Gümrük Birliği Ve TÜRKİYE, Nobel Yayın Dağıtım, 2. Baskı, Ankara, 2003 s. 20.

Dura, C., Atik, H., Dumrul, C. (2015) Avrupa Birliği, Gümrük Birliği Ve Türkiye, Nobel Yayın Dağıtım, Geliştirilmiş 5. Basım, Ankara.

Eder, Mine (2003), "Implementing The Economic Criteria Of Eu Membership: How Difficult Is It For Turkey", Turkish Studies, Sayı: 4:1.

Ertürk, Emin, Uluslararası İktisat, Ekin Kitabevi, İstanbul, 1996, s. 144., s.209-210. sf.229 sf.248.

Felicitas Nowak 'v.d.', "The Impact of a Customs Union between Turkey and the EU on Turkey's Exports to the EU", Discussion Papers, Berlin, 2005, s. 6-8.

Friedrich Ebert Vakfı, Gümrük Birliği'nin Türk İş Gücü Piyasası zerindeki Muhtemel Etkileri, 1996, s.13.,

G. Kaan Erkman, Avrupa Birliği yeliği'nin Mali Mekanizması ve Türkiye-AB Mali İlişkileri, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ankara, 1995, s. 59.

Gül, G. (1995) Gümrük Birliği'ne Geçişte Rekabet Gücünün Belirlenmesi ve Rekabetçi Pazarlama Stratejileri, TÜGİAD Yayınları, Simge Matbaacılık, İstanbul.

Gnuğur, Haluk, 1995, Avrupa Birliği Bütünleşmesinin Tarihsel Gelişimi (Dn, Bugünü, Yarını), Avrupa Birliği El Kitabı, GNUĞUR Haluk, Avrupa Birliği El Kitabı, Ankara: T.C. Merkez Bankası Yayınları, 2. Baskı Avrupa Birliği ve Türkiye – Avrupa Birliği İlişkileri Semineri, 20-31 Mart 1995.

Gürdal, S. (2006), Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İTO Yayın No: 2006-14.

Heper Fethi (1995), "Gümrük Birliğine Geçerken Vergileme", Eso Bülteni.

İKV, (2002) Avrupa Birliği'nin Gümrük Birliği, Malların Serbest Dolaşımı, Ortak Dış Ticaret Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu, İstanbul.

İyibozkurt, E. (1982) Dış Ticaret. T.C. Trabzon İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayın No:6, Trabzon.

- İyibozkurt, Erol, Uluslararası İktisat Teori ve Politika, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 1995, s. 215.
- Kaplan, Özlem, Dış ticarete Menşe Kuralları ve Gümrük Uygulamaları, Gümrük Uzmanları Derneği Yayınları, 2005, Ankara, s. 26.
- Karluk, Rıdvan Gümrük Birliği Dönemecinde Türkiye, Ne Getirdi Ne Götürdü, Turhan Kitabevi, Ankara, 1997.
- Karluk, R.(2005) AB ve Türkiye, 8. Basım. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım.
- Karluk, S. R. (2013) Uluslararası Ekonomi (10. Baskı). Beta Yayınları. İstanbul. 2013, s. 284.
- Karluk, S. Rıdvan, Uluslararası Ekonomi, Beta Yayınları, İstanbul, 2013, s. 287.
- Kindleberger, Charles; Uluslararası İktisat, çev. Necdet Serin, Ankara, Doğan Yayınevi, 1978. s.220
- Mikro PC, Avrupa Birliği'nde Lojistik Eylemler, Aralık 2013.
- Salvatore, D. (1998) International Economics. ISBN 0-13-858101-0, Fordham University Press, New-York USA, s. 93-94.
- Çapanoğlu, S. G. "İşletme Ve Sanayi Politikası", İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları Yayın No: 270,2014, s. 54-56.
- Semprun, Jorge -Dominique De Villepin, "Avrupa insanı", Agora Kitaplığı, 110, Türkçesi:Aydın ÇINGİ, 2005, s. 74-75 İstanbul
- Seyidoğlu, Halil, Ekonomi ve İşletmecilik Terimleri Sözlüğü, 2.bs., İstanbul, Güzem Can, 2001, s.153.
- Seyidoğlu, H. (2015) Uluslararası İktisat (20. Baskı). Güzem Can Yayınları. İstanbul. s. 229, s. 240 - 241, s. 244.
- Sinan Ülgen& Pelin Yenigün Dilek, Gümrük Birliği'nde Yeni Dönem Ve İş Dünyası, Ekim 2015, İstanbul
- S. Rıdvan Karluk, Uluslararası Ekonomi, Beta Yayınları, İstanbul, 2013, s. 298, 299, s. 313.

Soğuk, Handan& Uyanışta, Esra, Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri, İstanbul, 2004, İktisadi Kalkınma Vakfı, s. 10.

Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, (2009) Türkiye-AB Tarım İlişkilerinde Dönüm Noktaları (1964-2009), Ankara.

Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, Ulaştırma Bakanlığı, 2011, S: 13)

Vickers, J.; 1995, "Concepts of Competition", Oxford Economic Papers, New Series, Vol.47, No.1, S 4-9.

Yüksel, Haluk, "Otomotiv İhracatını 2014'te AB Sırtladı" Anadolu Ajansı, 2015, s. 5.

## **MAKALELER-DERGİLER**

AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ Sayı: 29 Mart – Nisan 2012 /Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi -ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZİSTAN <http://www.akademikbakis.org>

Aslan, R. (2000). Türkiye-Avrupa Birliği: Sancılı Gelişen İlişki. T.C. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 55(3):9-28.

BERUMENT, Hakan, KILINÇ, Zübeyir, ERAY, Yücel, (2005), "Business Cycles In Turkey And European Union Countries: A Perspective To The Membership", Sosyo Ekonomi Dergisi, Sayı: 1.

Ceren Uysal, Türkiye – Avrupa Birliği İlişkilerinin Tarihsel Süreci Ve Son Gelişmeler, Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi (1) 2001, 142

Çekerol, G.S. ve Kurnaz, N.(2011), "Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, S: 25, ss. 47-59.

Çelik, Yusuf, "Hizmet Ticaretinin Serbestleştirilmesinin Faydaları Ve Karşılaşılan Engeller", Gümrük Dünyası Dergisi, Sayı 52,2007, s. 22.

Çınar, S. (2004); "Gümrük Birliği Teorisi", Atatürk Ün. İ.İ.B.F. Dergisi, 18, (1-2).

- Çoğal, N. (2007) “Gümrük Birliği’nin Dış Ticaretimiz Üzerine Etkileri” – Güncellenmiş-, Dîvân Dergisi, Ocak, Sayı: 4, İstanbul.
- Çokgezen, J. Y., Yıldırım, (2007) E. Ab-Türkiye Mali İlişkilerinin Değerlendirilmesi, Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 16, Sayı 2, s.147-168.
- Değer, M. K., Öztürk, L. (2003). Parasal Birliğin Üye Ülkeler Açısından Fayda ve Maliyetleri, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Cilt:2 Sayı:4 (Bahar) s. 103-121.
- Doğan, N. (2004) On Yıllık Dönemde Gümrük Birliği’nin Etkileri Ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme, Mevzuat Dergisi, Sayı:79 Temmuz 2004 [Http://www.Mevzuatdergisi.Com/2004/07a/02.Htm](http://www.Mevzuatdergisi.Com/2004/07a/02.Htm).
- Erhan, Ç. (2016, 1 Mayıs). Gümrük Birliği güncellenmelidir, Türkiye Gazetesi, s. 7.
- Eyüp Akçetin, “Avrupa Birliği’ne Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye”, Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl: 3, Sayı: 5, Aralık 2010.
- Güngör, K. (2000) Avrupa Birliği'nin Üçüncü Ülkelere Yönelik Mali Yardımları Ve Türkiye, Mevzuat Dergisi Sayı:35 Kasım 2010, [Http://www.Mevzuatdergisi.Com/2000/11a/02.Htm](http://www.Mevzuatdergisi.Com/2000/11a/02.Htm).
- Hatıplı, M. (2012) Türkiye- AB Gümrük Birliği Antlaşması Ve Antlaşmanın Türkiye Ekonomisine Etkileri, Akademik Bakış Dergisi, Sayı: 29 Mart – Nisan 2012 Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi.
- Öge Güney, Oktay Salih Akbay, ” Avrupa Birliği’nin Sanayi Politikası Ve Türk Sanayisi ’ne Etkileri” ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 4, Sayı 7, 2008, s. 160. (dergi).
- Pınar, H. (13.10.2007) AB ülkeleri ve Türk vatandaşlarının vize muafiyeti <http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=235575> Pınar, Hamdi: AB Ülkeleri ve Türk Vatandaşlarının Vize Muafiyeti, (Radikal Gazetesi, 13 Ekim 2007).
- Sarıdoğan, Ayşe Atılgan (2013), “Lojistik Sektöründe Rekabet Gücü Odaklı Stratejik Maliyet Yönetimi”, Trakya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi E-Dergi, C. 2, s. 2, s.76.
- Şahinöz, A. (2004) AB-Türkiye: Ticari İlişkiler ve Gümrük Birliği, İktisat İşletme ve Finans Dergisi, Cilt: 19, Sayı: 219, Yıl: 2004, Haziran 2004. Sf. 28-45

Temiz, D., (2009), ‘‘Gümrük Birliği ile Birlikte Türkiye’nin Dış Ticaretinde Yapısal Değişimler Oldu Mu?’’, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, 8, No.1, ss.115-138.

Tutar, E., Tutar, F. ve Yetişen, H. (2009), ‘‘Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya Ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi’’, KİMU İİBF Dergisi, Y: 11, S: 17, ss. 190-216.

Uysal, C.(2001) Türkiye – Avrupa Birliği İlişkilerinin Tarihsel Süreci Ve Son Gelişmeler, Akdeniz Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi.

### **TEZLER -POSTERLER- RAPORLAR**

Bal, H. Ç. (1993) Ekonomik Birleşmeler Teorisi ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Projesi. (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Trabzon. s. 8.

Çınar, S. (2004) Gümrük Birliği Sürecinde Türkiye’nin Dış Ticaretinde Meydana Gelen Yapısal Değişimler (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Erzurum.

Deloitte (2010), Transportation & Logistics Industry Report.

Demirel, H. (2003) Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne Üyeliği Ve Kıbrıs Problemi (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Isparta.

Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı Sektör Raporu Lojistik, 2014, s:15.

Elife AKİŞ İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü İstanbul Üniversitesi Merkez Kampüsü İktisat Politikası Anabilim Dalı, 2016 tarihlerinde düzenlenen 2.Üretim Ekonomisi Kongresi.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı.”2006 Yılı Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyet Raporu”, Ankara: 2006).

Kakıcı, A. (2006) Avrupa Birliği’nde Gümrük Birliği ve Türkiye Uygulaması, Türkiye’ye Etkileri(Yayınlanmamış yüksek lisans tezi) Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı Mali Hukuk Bilim Dalı, İstanbul, Sf.14.

Oğuz, A. (2009) Türkiye-Avrupa Birliği Ekonomik Bütünleşmesi: Seçilmiş Endüstrilerin Endüstri-içi Ticaret Açısından Karşılaştırılması. (Yayınlanmamış doktora tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İzmir, s. 10.

ÖZDEMİR, Y., (2015). Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, s. 84.

Özümer, Sıla, Türkiye – Avrupa Birliği Gümrük Birliği Anlaşması ve Yeni Düzenlemeler Raporu, 2016, S:13.

Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, “Dünya Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri, 2006 Yılı Dünya İthalat ve Hracatı” Raporu, 10 Haziran 2007.

Sevgi Koral, 2006, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ekonomik Bütünleşmeler Ve Gümrük Birliği.

Tanyaş, M, İris, Ç. (2010), Lojistik Sektör Raporu, MÜSİAD Sektör Raporları No.70, İstanbul, ISBN:978-605-4383-06-1.

T.C. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2015), Düzce Bölgesi Lojistik Pazarı Strateji ve Potansiyel Belirleme Raporu Haziran 2015.

T.C Kalkınma Bakanlığı, 10. Kalkınma Planı 2014-2018, Lojistik Hizmetlerin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2023.

Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Hazine Başkanlığı (Ekonomik Araştırmalar Müdürlüğü) Sektör Araştırmaları Raporu 2007, Küreselleşme Sürecinde Dünya Ve Türkiye Ekonomisinde Sektörel Yapıdaki Dönüşüm Üzerine Bir İnceleme Eylül 2007.

TSKB (2009), Lojistik Sektör Raporu 2009.

Yardımcıoğlu, M., Kocamaz, H. ve Özer, Ö. (2012), “Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri”, II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu 1-2 Ekim 2012,ss. 245- 259.

Yarmalı, H. Ö., Baykara, M. ve Şen, Y. S. (2013), Lojistik Sektörü Raporu 2013, MÜSİAD Araştırma Raporları: 87.

## ELEKTRONİK KAYNAKLAR

AB Komisyonu (2011), Lojistik, [http://ec.europa.eu/transport/logistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/logistics/index_en.htm), Erişim tarihi: 25.10.2011.

Adana Sanayi Odası, Gümrük Birliğinin Güncellenmesi Süreci, Sf 5. (Erişim) 10.05.2016, <http://www.adaso.org.tr/WebDosyalar/Duyurular/Belgeler/ASO%20GB%20Guncelleme.pptx>.

Atilla Akar, “Lojistik Üs Kavramı: Türkiye ve Avrupa Analizi”, <http://www.slideshare.net/atillakar/lojistik-s>, 2013.

Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunu Kuran Antlaşma, Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu İnternet Sitesi, 2016, Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunu Kuran Antlaşma Avrupa Topluluklarına İlişkin Temel Belgeler cilt 1: Avrupa Topluluklarını Kuran Temel Antlaşmalar (AKÇT, AET, AAET), <http://avrupa.info.tr/tr/avrupa-birligi/ab-nedir.html>.

Delagation of the European Union to Turkey, “Avrupa Birliği Halen Dünya Ekonomisinin En Büyük Dayanaklarından Birisidir ve Öyle Kalacaktır”, [http://www.avrupa.info.tr/fileadmin/Content/Downloads/DOC/EU\\_Trade\\_and\\_Economy\\_docs/tr/1.\\_TR.pdf](http://www.avrupa.info.tr/fileadmin/Content/Downloads/DOC/EU_Trade_and_Economy_docs/tr/1._TR.pdf), 2013.

European Commission, Enterprise And Industry Turkey 2014 SBA Fact Sheet, (Erişim):[http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/facts-figures-analysis/performance-review/files/countries-sheets/2014/turkey\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/facts-figures-analysis/performance-review/files/countries-sheets/2014/turkey_en.pdf), 28 Nisan 2015.

EUROSTATS, (2011), Energy, Transport and Environment Indicators, [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-DK-10-001/EN/KS-DK-10-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DK-10-001/EN/KS-DK-10-001-EN.PDF), Erişim tarihi: 26.10.2011.

Finans Gündem, “Dünya Lojistik Sektörünün Kalbi İstanbul’da Atacak”, [http://www.finansgundem.com/haber/dunya-lojistik-sektorunun-kalbi-istanbul\\_daatacak/331834](http://www.finansgundem.com/haber/dunya-lojistik-sektorunun-kalbi-istanbul_daatacak/331834), Nisan 2013.

İktisadi Kalkınma Vakfı, 2016, TÜRKİYE-AB » KATILIM SÜRECİ » MALİ İŞBİRLİĞİ | İKV - İKTİSADİ KALKINMA VAKFI, [http://www.ikv.org.tr/icerik\\_print.asp?id=42](http://www.ikv.org.tr/icerik_print.asp?id=42) 16.01.2016.

Mehmet Tanyaş, v.d., Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi, (Erişim) [http://www.dtd.org.tr/\\_files/ulusal/ticc87mlojistikraporpdf.pdf](http://www.dtd.org.tr/_files/ulusal/ticc87mlojistikraporpdf.pdf), 26 Ocak 2015.

Mevlana Kalkınma Ajansı, 2010-2013 Bölge Planı, (Erişim) <http://www.mevka.org.tr/Yukleme/Uploads/DsyH1j2LN742017102014AM.pdf>, 10.06.2019.

MÜSİAD, Lojistik Sektör Raporu, (Erişim) [http://www.musiad.org.tr/F/Root/burcu2014/Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Yay%C4%B1n/Pdf/Sekt%C3%B6r%20Kurullar%C4%B1/Lojistik\\_Sektor\\_Raporu\\_2013.pdf](http://www.musiad.org.tr/F/Root/burcu2014/Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Yay%C4%B1n/Pdf/Sekt%C3%B6r%20Kurullar%C4%B1/Lojistik_Sektor_Raporu_2013.pdf), 18 Ocak 2015.

Republic of Turkey Prime Ministry Investment Support and Promotion Agency, The Logistics Industry in Turkey, 24 Ocak 2015, (Erişim) <http://www.invest.gov.tr/ja-JP/infocenter/publications/Documents/TRANSPORTATION-LOGISTICS-INDUSTRY.pdf>.

TBMM, Türkiye Avrupa Birliği İlişkileri Tarihçesi, (Erişim), [https://www.tbmm.gov.tr/kutuphane/AB/turkiye\\_ab\\_tarihce.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/kutuphane/AB/turkiye_ab_tarihce.pdf), 26.01.2016.

AB Bakanlığı, 2016, <http://www.ab.gov.tr/index.php?l=1&p=105>, 03.01.2016.

AB Bakanlığı, Katılım Sürecinde Müzakere Fasılları, (Erişim) <http://www.ab.gov.tr>, 22 Kasım 2014.

Avrupa Birliği Bakanlığı, 2016, <http://www.ab.gov.tr/?p=272&l=1> 07.01.2016

Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu, 2016, <http://avrupa.info.tr/tr/abde-ticaret-ve-ekonomi/guemruek-birligi.html>, 07.01.2016.

Avrupa Birliği Bakanlığı, 2016, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=273&l=1>, 09.01.2016.

Avrupa Birliği Bakanlığı, 2016, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=46236&l=1>, 09.01.2016.

Avrupa Birliği Bakanlığı, 2016, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=5> 15.1.2016.

Avrupa Birliği Bakanlığı, 2016, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=5&l=1>. 17.01.2016.

Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu, 2016, <http://avrupa.info.tr/tr/abde-ticaret-ve-ekonomi/guemruek-birligi.html>, 26.01.2016.

Dışişleri Bakanlığı, 2016, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ab-gumruk-birligi.tr.mfa>, 02.01.2016.

Dışişleri Bakanlığı, 2016, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye--ab-gumruk-birligi-ortak-komitesi-gbok.tr.mfa>, 09.01.2016.

Dışışleri Bakanlığı, 2016, [http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ile-avrupa-ekonomik-toplulugu-arasinda-bir-ortaklik-yaratan-anlasma-\\_ankara-anlasmasi\\_-12-eylul-1963-.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ile-avrupa-ekonomik-toplulugu-arasinda-bir-ortaklik-yaratan-anlasma-_ankara-anlasmasi_-12-eylul-1963-.tr.mfa), 10.01.2016.

Dışışleri Bakanlığı İnternet Sitesi, 2016, 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (Gümrük Birliği Kararı) <http://www.mfa.gov.tr/1-95-sayili-ortaklik-konseyi-karari-gumruk-birligi-karari.tr.mfa>,Erişim: 28.1.2016.

Ekonomi Bakanlığı, 2016, [http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disliiskiler/ab/turkiye-ab-ortaklik?\\_afLoop=1468052430330538&\\_afWindowMode=0&\\_afWindowId=1f5zn1tap\\_220#!%40%40%3F\\_afWindowId%3D1f5zn1tap\\_220%26\\_afLoop%3D1468052430330538%26\\_afWindowMode%3D0%26\\_adf.ctrl-state%3D1f5zn1tap\\_274](http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disliiskiler/ab/turkiye-ab-ortaklik?_afLoop=1468052430330538&_afWindowMode=0&_afWindowId=1f5zn1tap_220#!%40%40%3F_afWindowId%3D1f5zn1tap_220%26_afLoop%3D1468052430330538%26_afWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3D1f5zn1tap_274), 10.01.2016.

Ekonomi Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, (Erişim): [https://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disliiskiler/ab/gumruk-guncellenme-sureci?\\_afLoop=632289398508185&\\_afWindowMode=0&\\_afWindowId=wzqml1ag8\\_1#!%40%40%3F\\_afWindowId%3Dwzqml1ag8\\_1%26\\_afLoop%3D632289398508185%26\\_afWindowMode%3D0%26\\_adf.ctrl-st](https://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disliiskiler/ab/gumruk-guncellenme-sureci?_afLoop=632289398508185&_afWindowMode=0&_afWindowId=wzqml1ag8_1#!%40%40%3F_afWindowId%3Dwzqml1ag8_1%26_afLoop%3D632289398508185%26_afWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-st) 21.04.2016.

Ekonomi Bakanlığı, Ticari Ekonomik Anlaşmalar, (Erişim) [www.ekonomi.gov.tr](http://www.ekonomi.gov.tr), 30 Aralık 2014.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Türkiye İstatistik Kurumu, 31 Aralık 2014 Haber Bülteni, (Erişim) <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=16081,1> Ocak 2015.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2016, <http://ab.gtb.gov.tr/ab-ile-iliskiler/30-sorudagumruk-birligi>, 07.01.2016.

Tarım ve Orman Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, (Erişim) <https://www.tarimorman.gov.tr/ABDGM/Belgeler/ET%C4%B0/Tar%C4%B1msal%20D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20OCAK-2015%20v1.pdf?Mobile=1&Source=%2FABDGM%2F%5FLayouts%2F15%2Fmobile%2Fviewa%2Easp%3FList%3D3d3ba7e0%2Db788%2D496f%2Db324%2D0aa2e1e17b72%26View%3D33e84b9f%2D2836%2D4ed7%2Daaa4%2D97c23e8dc888%26RootFolder%3D%252FABDGM%252FBelgeler%252FET%25u0130%252FTar%25u0131msal%2BD%25u0131%25u015f%2BTicaret%26ViewMode%3DDetail%26wdFCCState%3D1> , 28 Temmuz 2019.

Turkish Time, Lojistik-3, <http://www.utikad.org.tr/db/images/LOJISTIK2.pdf>, Mayıs, 2013.

TÜRKİYE-AB KARMA PARLAMENTO KOMİSYONU (KPK) BİLGİ NOTU, TBMM İnternet Sitesi, 2016, [https://www.tbmm.gov.tr/ul\\_kom/kpk/genelbilgiler.htm](https://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/kpk/genelbilgiler.htm), 09.01.2016.

Türkiye İhracatçılar Meclisi Resmi İnternet Sayfası, (Erişim) <http://www.tim.org.tr/tr/tim-gundem-gumruk-birliginin-guncellenmesi-2023-hedeflerimiz-icin-onemli.html>, 10.05.2016.

Türkiye İhracatçılar Meclisi, Tim AB Bülteni, (Erişim) <http://www.tim.org.tr/files/downloads/PageFiles/%7B12193b04-c82f-4dc6-95f6-6e040653fd70%7D/Files/TIM%20AB%20BULTENI%20MAYIS%202014.pdf>, 25 Aralık 2014.

TÜİK, 2019, (Erişim) <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, 15.08.2019.

UTİKAD, Türkiye'deki lojistik köyler ve önemi, 25 Ocak 2015, (Erişim)<http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10633>.

UTİKAD, Lojistiğin 2013 Atılımı, (Erişim) <http://www.utikad.org.tr/db/images/LOJISTIK2.pdf>, 26 Ocak 2015.

World Bank, 28 Mart 2014 AB-Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirme Raporu (Erişim), <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/eca/turkey/tr-eu-customs-union-tr.pdf>, 25 Aralık 2014

## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Yakup Halit BULUT  
Uyruğu : T.C.  
Doğum Yeri ve Tarihi : Gülnar, 1977  
Medeni Hali : Evli  
Adres : Ankara  
E-Posta Adresi : [yakuphalitbulut@gmail.com](mailto:yakuphalitbulut@gmail.com)  
İletişim (Telefon) :

### EĞİTİM

Lise: Mersin Salim Yılmaz Lisesi  
Lisans: Ankara Üniversitesi İletişim Fakültesi Radyo TV Sinema Bölümü

### YABANCI DİL

İngilizce