

T.C.

İSTANBUL YENİ YÜZYIL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER BİLİM DALI



**GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN GÜNCELLENMESİ VE TÜRKİYE-AB
İLİŞKİLERİ: KARAYOLU TAŞIMACILIĞI ÜZERİNE
BİR İNCELEME**

YÜKSEK LİSANS TEZLİ

RECEP CEYLAN

20131302001

İSTANBUL, HAZİRAN 2023

T.C.

İSTANBUL YENİ YÜZYIL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER BİLİM DALI



GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN GÜNCELLENMESİ VE TÜRKİYE-AB

İLİŞKİLERİ: KARAYOLU TAŞIMACILIĞI ÜZERİNE

BİR İNCELEME

YÜKSEK LİSANS TEZLİ

RECEP CEYLAN

20131302001

ORCID NO: 0009-0001-7221-7941

DANIŞMAN

DR. ÖĞR. ÜYESİ PELİN YANTUR

İSTANBUL, HAZİRAN 2023

T.C.
İSTANBUL YENİ YÜZYIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

TEZ ONAY BELGESİ

Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı **20131302001** numaralı yüksek lisans öğrencisi Recep Ceylan'ın **“Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi ve Türkiye AB İlişkileri: Karayolu Taşımacılığı Üzerine Bir İnceleme”** adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun 31/05/2023 tarih ve 2023/05 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / oy çokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi: 09/06/2023

Öğretim Üyesi Adı ve Soyadı		İmzası
Tez Danışmanı	Dr. Öğr. Üyesi Pelin YANTUR	
Jüri Üyesi	Dr. Öğr. Üyesi Yasemin KONUKÇU	
Jüri Üyesi	Dr. Öğr. Üyesi Laçın AKYIL	



T.C.

İSTANBUL YENİ YÜZYIL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

ETİK BEYAN

İstanbul Yeni Yüzyıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

09/06/2023

RECEP CEYLAN

ÖN SÖZ

Bu çalışma Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin Türkiye-AB ilişkilerine ve Türkiye ekonomisine yönelik olası etkilerini ortaya koymak amacıyla yapılmıştır. Çalışma kapsamında Türkiye-AB arasında karayolu taşımacılığında karşılaşılan sorunlara gümrük birliği üzerinden çözüm aranmaya çalışılmıştır.

Çalışma literatürde gümrük birliğini Neoliberal bir perspektif üzerinden ele alması ve Türkiye-AB arasında karayolu taşımacılığında karşılan sorunları Gümrük Birliği temelinde geniş bir bakış açısıyla analiz etmesi bakımından tek olma özelliği taşımaktadır.

Tez yazım süreci boyunca beni sürekli destekleyen bir pusula misali bana sürekli yol gösteren Danışman Hocam Dr. Öğr. Üyesi Pelin YANTUR'a ve beni devamlı olarak akademik çalışmalara teşvik eden Bedreddin HABİBOĞLU hocama teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca tezimi yazmaya başladığım ilk andan sona ana kadar her zaman yanımda olan sevgili annem Şaya CEYLAN başta olmak üzere tüm aile fertlerime teşekkür ederim.

Son olarak her şeyden vazgeçtiğim bir anda beni tekrardan hayata döndüren çalışmamı sıkı sıkıya bağlanmamı sağlayan arkadaşım, kardeşim Mihriban BULUŞ'a teşekkürü borç bilirim.

Çalışmamı yollarda hayatını kaybeden karayolu taşımacılığının gizli kahramanları tır şoförlerine ithaf ediyorum...

İSTANBUL, 2023

RECEP CEYLAN

ÖZET

GÜMRÜK BİRLİĞİ’NİN GÜNCELLENMESİ VE TÜRKİYE-AB
İLİŞKİLERİ: KARAYOLU TAŞIMACILIĞI ÜZERİNE BİR
İNCELEME

RECEP CEYLAN

ORC-ID: 0009-0001-7221-7941

Türkiye-AB arasında Gümrük Birliği’nin yapılmasının üzerinden 28 yıl geçmiştir. 28 yıllık zaman dilimi içerisinde Gümrük Birliği’nin içeriğinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Uluslararası ticarette değişen koşullar Türkiye-AB ticaretinde Gümrük Birliği’nden kaynaklı sorunların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Gümrük Birliğinde yaşanan sorunlardan en çok etkilenen sektörlerin başında ise karayolu taşımacılığı gelmiştir. Bu bağlamda Türkiye-AB arasında 2015 yılından itibaren Gümrük Birliği’nin güncellenmesi için çalışmalar başlatılmış ancak süreç henüz tamamlanamamıştır. Bu çalışma Gümrük Birliği’nin güncellenmesinin Türkiye-AB ilişkilerine ve Türkiye ekonomisine yönelik olası etkilerini ortaya koymak amacıyla yapılmıştır. Çalışma kapsamında Türkiye-AB arasında karayolu taşımacılığında karşılaşılan sorunlara Gümrük Birliği temelinde önerilerde bulunulmaya çalışılmıştır. Ayrıca literatürde Gümrük Birliği’nin güncellemesine ilişkin yapılan çalışmalar oldukça sınırlı sayıda olup, iş dünyasında da sürece ilişkin bir belirsizlik havası hakimdir. Bu nokta da bu çalışma hem literatürdeki söz konusu bu boşluğun doldurulmasına, hem de Gümrük Birliği’nin güncellenmesine ilişkin belirsizlik havasının kaldırılmasına yardımcı olacaktır. Çalışma oldukça zorlu bir süreçten geçen Türkiye-AB ilişkilerinin geleceğine de katkıda bulunacaktır.

AB’nin 2022 yılı itibarıyla 196.4 milyar dolarlık dış ticaret hacmi ile Türkiye’nin en büyük ticaret ortağı olması çalışma için büyük önem arz etmektedir. Çalışmada tümdengelim ve katılımcı gözlemci yöntemi kullanılmıştır. Gümrük Birliği’nin güncellenmesi ile birlikte siyasi açıdan Türkiye-AB ilişkilerinde yeni bir dönemin başlayacağı sonucuna varılmıştır.

Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin ekonomik açıdan ise Türkiye'yi olumlu yönde etkileyeceği saptanmıştır. Türkiye-AB arasında karayolu taşımacılığında karşılaşılan sorunların kapsamlı bir Gümrük Birliği ile çözülebileceği tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: AB, Dış Ticaret, Gümrük Birliği, Karayolu Taşımacılığı, Türkiye.



ABSTRACT

**UPDATING THE CUSTOMS UNION AND TÜRKİYE-EU
RELATIONS: AN ANALYSIS ON ROAD
TRANSPORTATION**

RECEP CEYLAN

ORC-ID: 0009-0001-7221-7941

It has been 28 years since the establishment of the Customs Union between Türkiye and EU. During this 28-year period, no changes have been made in the content of the Customs Union. Changing conditions in international trade have led to the emergence of problems arising from the Customs Union in Türkiye-EU trade. Road transportation is one of the sectors most affected by the problems in the Customs Union. In this context, efforts have been initiated to update the Customs Union between Türkiye and the EU since 2015, but the process has not yet been completed. This study was conducted to reveal the possible effects of the Customs Union on Türkiye-EU relations and the Turkish economy. Within the scope of the study, it is tried to make suggestions on the problems encountered in road transportation between Türkiye and the EU on the basis of the Customs Union. In addition, there is a very limited number of studies in the literature on the updating of the Customs Union and there is an air of uncertainty in the business world regarding the process. At this point, this study will help both to fill this gap in the literature and to remove the air of uncertainty regarding the updating of the Customs Union. The study will also contribute to the future of Türkiye-EU relations, which are going through a very challenging process.

The fact that the EU is Türkiye's largest trading partner with a foreign trade volume of 196.4 billion dollars by 2022 is of great importance for the study. The deductive and participant observer method was used in the study. It is concluded that the Customs Union will usher in a new era in Türkiye-EU relations from a political perspective.

In economic terms, it is determined that the Customs Union will positively affect Türkiye. It has been determined that the problems encountered in road transportation between Türkiye and the EU can be solved with a comprehensive Customs Union.

Keywords: Customs Union, EU, Foreign Trade, Road Transport, Türkiye.



İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

TEZ ONAY BELGESİ	i
ETİK BEYAN	ii
ÖN SÖZ.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER.....	viii
TABLolar LİSTESİ.....	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiii
GİRİŞ	1
1. GÜMRÜK BİRLİĞİNE İLİŞKİN KAVRAMSAL VE KURAMSAL	
ÇERÇEVE	3
1.1. Gümrük Birliğine İlişkin Kavramsal Çerçeve	3
1.1.1. Tercihli Ticaret Anlaşması	3
1.1.2. Serbest Ticaret Anlaşması	3
1.1.3. Gümrük Birliği.....	4
1.1.4. Ortak Pazar	5
1.1.5. Ekonomik Birlik.....	6
1.1.6. Parasal Birlik.....	7
1.1.7. Siyasi Birlik	8
1.2. Neoliberal Yaklaşım Temelinde Gümrük Birliği'nin Teorik Boyutu.....	9
1.2.1. Neoliberalizmin Tarihsel Süreci	9
1.2.2. Neoliberalizmin Tanımı ve Temel Varsayımları	17
1.2.3. Neoliberalizm İle Klasik Liberalizm Arasındaki Farklar	20
1.2.4. Neoliberalizm ve Gümrük Birliği Arasındaki İlişki.....	21
2. TÜRKİYE - AB GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN ORTAYA ÇIKIŞI VE	
KAPSAMI.....	24
2.1. AET'in Doğuşu ve Türkiye AET İlişkileri.....	24
2.2. Ankara Anlaşması.....	26
2.2.1. Hazırlık Dönemi.....	27

2.2.2. Geçiş Dönemi.....	28
2.2.2.1. Katma Protokol	29
2.2.2.2. Türkiye AT İlişkilerinin Bozulması ve Katma Protokol'ün Askıya Alınması.....	32
2.2.2.3. Türkiye AT İlişkilerinin Düzelmeye ve AT'ye Tam Üyelik Başvurusu	33
2.2.3. Son Dönem	34
2.2.3.1. 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı	35
2.3. Türkiye-AB Gümrük Birliği'nin Kapsamı	35
3. GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN ETKİLERİ.....	41
3.1. Gümrük Birliği'nin Siyasi Etkileri.....	41
3.2. Gümrük Birliği'nin Ekonomik Etkileri	45
3.2.1. Gümrük Birliği'nin Statik Etkileri	46
3.2.1.1. Gümrük Birliği'nin Üretim Etkisi.....	46
3.2.1.2. Gümrük Birliği'nin Tüketim Etkisi.....	50
3.2.1.3. Gümrük Birliği'nin Dış Ticaret Hadlerine Etkisi	52
3.2.2. Gümrük Birliği'nin Dinamik Etkileri.....	53
3.2.2.1. Ölçek Ekonomilerine Etkisi.....	54
3.2.2.2. Rekabet Etkisi	54
3.2.2.3. Teknolojik Gelişim Etkisi.....	55
4. GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN GÜNCELLENME SÜRECİ VE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI.....	58
4.1. Türkiye-AB Gümrük Birliği'nde Karşılaşılan Sorunlar ve Gümrük Birliği'nin Güncellenmesinin Nedenleri	58
4.2. Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi Süreci ve Türkiye-AB İlişkilerine Olası Etkileri.....	63
4.3. Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi'nin Türkiye Ekonomisine Olası Etkileri 67	
4.3.1. Türkiye'nin 2016-2022 Genel Ticaret Sistemine İlişkin Dış Ticaret Verileri.....	67
4.3.2. Gümrük Birliği'nin Güncellenmesine İlişkin Etki Analizleri.....	71
4.4. Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi ve Türkiye-AB Karayolu Taşımacılığı...75	
4.4.1. Karayolu Taşımacılığının Önemi ve Tercih Edilmesinin Nedenleri....75	

4.4.2. Türk Tır Şoförlerine Yönelik Vize Sorunu.....	80
4.4.3. Kota Sorunu	84
4.4.4. Ortak Transit Rejiminden Kaynaklanan Sorunlar	88
4.4.5. Gıda Taşımacılığında Yaşanan Sorunlar	95
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	98
KAYNAKÇA.....	102



TABLÖLAR LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 2.1.	Yürürlükte Olan STA Listesi.....	38
Tablo 2.2.	T.C. Gümrük Vergi Listesi.....	39
Tablo 3.1.	1996-2015 Türkiye'nin Temel Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon \$)	47
Tablo 3.2.	1996-2015 Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre Dış Ticareti (Milyon \$)	49
Tablo 3.3.	1996-2015 Türkiye'nin Mal Gruplarına Göre Dış Ticareti (Milyon \$) ..	51
Tablo 3.4.	1996-2015 Türkiye'nin Sektörel Dış Ticareti (Milyon \$)	53
Tablo 3.5.	2000-2015 Türkiye'nin Teknoloji Ürünlerine Göre İhracatı (Milyon \$).....	57
Tablo 4.1.	2016-2022 Türkiye'nin Temel Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon \$)	67
Tablo 4.2.	2016-2022 Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre Dış Ticareti (Milyon \$).....	68
Tablo 4.3.	2016-2022 Türkiye'nin Mal Gruplarına Göre Dış Ticareti (Milyon \$) ..	69
Tablo 4.4.	2016-2022 Türkiye'nin Sektörel Dış Ticareti (Milyon \$)	69
Tablo 4.5.	Türkiye'nin En Çok İhracat Yaptığı İlk 20 Ülke (Milyar \$)	70
Tablo 4.6.	Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı İlk 20 Ülke (Milyar \$)	71
Tablo 4.7.	T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi I. Senaryo	72
Tablo 4.8.	T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi II. Senaryo	72
Tablo 4.9.	T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi III. Senaryo	73
Tablo 4.10.	T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi IV. Senaryo	73
Tablo 4.11.	AB Komisyonu Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi II. Senaryo	74
Tablo 4.12.	AB Komisyonu Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi III. Senaryo	75
Tablo 4.13.	2023 Yılında Türkiye'den Geçiş Belgesi İsteyen AB Ülkeleri	87
Tablo 4.14.	Ortak Transit Rejimine Taraf Ülke ve Ülke Grupları	89
Tablo 4.15.	2007-2023 Türkiye Lojistik Performans Endeksi	95

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 3.1. Türkiye Rekabet Endeksi Sıralaması (2009-2019)	55
Şekil 4.1. Türkiye’de Trafîğe Kayıtlı Yük Taşıyan Araç Sayısı (Milyon).....	77
Şekil 4.2. Türkiye’de Trafîğe Kayıtlı Römork ve Y. Römork Sayısı (Bin)	78
Şekil 4.3. 1996-2022 AB Taşıma Şekillerine Göre İhracat ÖTS (Milyar \$).....	79
Şekil 4.4. 1996-2022 AB Taşıma Şekillerine Göre İthalat (Milyar \$).....	80
Şekil 4.5. Türk Tırlarının AB Bölgesindeki Önemli Geçiş Güzergahları.....	88
Şekil 4.6. Muratbey Gümrük Müdürlüğü Tır Giriş Sırası	91
Şekil 4.7. Muratbey Gümrük Müdürlüğü Tır Giriş Sırası	92
Şekil 4.8. Muratbey Gümrük Müdürlüğü Tır Giriş Sırası	93
Şekil 4.9. Hamzabeyli Sınır Kapısı Tır Sırası.....	94

KISALTMALAR LİSTESİ

A.TR	: Admission Temporaire Roulette
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AKTÇ	: Avrupa Kömür Çelik Topluluğu
ARGE	: Arge ve Geliştirme
AT	: Avrupa Topluluğu
BABH	: Bulgaristan Gıda Güvenliği Ajansı
CE	: Conformité Européenne
DP	: Demokrat Parti
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
ECU	: Avrupa Para Birimi
EEA	: Avrupa Ekonomik Alanı
EFTA	: Avrupa Ticaret Bölgesi
EUROCHAMBERS	: Avrupa Ticaret ve Sanayi Odaları Birliği
EX1	: İhracat Beyannamesi
GATS	: Hizmet Ticaret Genel Anlaşması
GATT	: Gümrük Tarifeleri Genel Anlaşması
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSYİH	: Gayri Sarfi Yurtiçi Hasıla
IMF	: Uluslararası Para Fonu
IRU	: Uluslararası Kara Taşımacıları Birliği
İKV	: İktisadi Kalkınma Vakfı
LAFTA	: Latin Amerika Serbest Ticaret Anlaşması
NATO	: Kuzey Atlantik Anlaşması
NCTS	: New Computerized Transit System
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Teşkilatı
OPEC	: Organization of Petroleum Exporting Countries
ÖTS	: Özel Ticaret Sistemi
RO-LA	: Kara-Demiryolu Taşımacılığı
RO-RO	: Kara-Denizyolu Taşımacılığı

STA	: Serbest Ticaret Anlaşması
STK	: Sivil Toplum Kuruluşu
TTIP	: Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UBAK	: Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
UND	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği



GİRİŞ

Türkiye ile Avrupa Birliği (AB) arasında 1995 yılında AB'ye uyum süreci çerçevesinde Gümrük Birliği yapılmıştır. Gümrük Birliği'nin yapılmasının ardından Türkiye ile AB arasındaki dış ticaret hacmi artmış ve AB çok kısa bir süre içinde Türkiye'nin en büyük dış ticaret partneri konumuna gelmiştir. Ancak Gümrük Birliğinde yıllar içerisinde yıpranmalar meydana gelmiş ve Gümrük Birliği Türkiye'nin beklentilerini karşılamamaya başlamıştır. Özellikle Gümrük Birliğindeki yapısal sorunlar, dünya ticaretinde değişen şartlar, AB'ye üyelik müzakerelerindeki yaşanan tikanıklar ve en önemlisi de AB'nin diğer ülkelerle yaptığı Serbest Ticaret Anlaşmalarının (STA) Türkiye'yi olumsuz yönde etkilemesi Gümrük Birliği'nin güncellenmesini gerekli hale getirmiştir. Bunun üzerine Türkiye 2015 yılında AB ile Gümrük Birliği'nin güncellenmesi için müzakerelere başlamış ancak süreç henüz tamamlanmamıştır.

Türkiye-AB ilişkileri, Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin müzakerelerin başladığı 2015 yılından bu yana tarihinin zorlu dönemlerinden birini yaşamaktadır. Bundan dolayı da Türkiye-AB ilişkilerinde bir belirsizlik havası hakimdir.

Gümrük Birliği'nin Türkiye-AB ticaretinde en çok etkilediği alanların başında karayolu taşımacılığı başında gelmektedir. Türkiye ile AB arasında 1995 yılında Gümrük Birliği yapılmasına rağmen karayolu taşımacılığının kolaylaştırılması konusunda ciddi bir ilerleme sağlanamamıştır. AB'ye üye ülkelerin Türk tır şoförlerinden vize istemesi, Türk tırlarına yönelik kota uygulamaları, Ortak Transit Rejiminde gümrük prosedürlerinin ağır işlemesi, yaş meyve ve sebze taşımacılığında laboratuvar süreçlerinin uzun sürmesi Türk Karayolu taşımacılığını zora sokmuştur. Bu durumda Türkiye'de kara yolu taşımacılığı temsilcilerinin Gümrük Birliği'nin güncellenmesi konusunda büyük bir beklenti içerisinde girmesine yol açmıştır. Ayrıca söz konusu bu durum malların serbest dolaşım sürecini uzatarak gerek Türk gerekse Avrupalı yatırımcıları olumsuz yönde etkilemiştir. Bu bağlamda çalışma kapsamında da söz konusu bu hususlar dikkate alınarak Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin Türkiye-AB ilişkilerine ve Türkiye ekonomisine yönelik olası etkilerinin ortaya konulması hedeflenmiştir. Ayrıca Türkiye-AB arasında karayolu

taşımacılığında karşılaşılan sorunlara Gümrük Birliği'nin güncellenmesi üzerinden çözüm aranmaya çalışılmıştır.

Çalışmada Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin Türkiye-AB ilişkilerinde yeni bir sayfa açacağı, Türkiye ekonomisini olumlu yönde etkileyeceği ve karayolu taşımacılığındaki sorunları gidereceği savunulmuştur.

Çalışmada tümdengelim ve katılımcı gözlemci metodu kullanılmıştır. Bu noktada ilk olarak Gümrük Birliğine ilişkin bir takım temel kavramlar ve Neoliberal bir perspektif üzerinde Gümrük Birliği'nin teorik boyutu ele alınmıştır. Devamında Gümrük Birliği'nin ortaya çıkış süreci ve kapsamı incelenmiştir. Ardından Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girmesinden günümüze kadar gelen tarihsel süreçte Gümrük Birliği'nin Türkiye'ye yönelik siyasi ve ekonomik etkileri analiz edilmiştir. Son olarak 2015 yılından itibaren başlayan Gümrük Birliği'nin güncelleme sürecinin Türkiye-AB ilişkilerine, Türkiye ekonomisine olan etkileri irdelenmiş, Türkiye-AB arasında karayolu taşımacılığında karşılaşılan sorunlar tartışılmıştır. Karayolu taşımacılığında karşılaşılan sorunlar ele alınırken, karayolu taşımacılığının önemi, Türk tır şoförlerine yönelik vize sorunu, Türk tırlarına AB ülkeleri tarafından uygulanan taşıma kotaları, Ortak Transit Rejimi ve gıda ürünlerinin taşınmasında karşılaşılan sorunlar ele alınarak çalışmaya sınırlılık getirilmiştir. Çalışmanın sonuç bölümünde ise gerek Gümrük Birliğine ilişkin gerekse Türkiye-AB arasındaki karayolu taşımacılığında karşılaşılan sorunlara ilişkin önerilerde bulunulmuştur. Çalışmada katılımcı gözlemci metodu kullanılarak Türkiye'nin en yoğun gümrükleri arasında yer alan Muratbey Gümrük Müdürlüğü ve Hamzabeyli Sınır Kapısındaki tır sıraları gözlemlenmiştir. Ayrıca çalışmada hem niceliksel hem de niteliksel veri analizinden faydalanılmıştır. Bu bağlamda Dünya Bankası, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Ticaret Bakanlığı'nın web sitelerinde yer alan niceliksel ve niteliksel veriler kullanılmıştır. Ayrıca literatür taraması yapılarak konuya ilişkin yazılmış haber, kitap, rapor, makale ve dergilerden de istifade edilmiştir.

1. GÜMRÜK BİRLİĞİNE İLİŞKİN KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

Gümrük Birliği'nin güncellenme sürecini analiz edebilmek için öncelikle gümrük birliğine ilişkin temel kavramların irdelenip ardından gümrük birliğinin kuramsal boyutunun analiz edilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda çalışmada ilk olarak gümrük birliğinin kavramsal boyutu ana hatlarıyla incelenip ardından gümrük birliğinin kuramsal boyutu analiz edilecektir.

1.1. Gümrük Birliğine İlişkin Kavramsal Çerçeve

Türkiye-AB ilişkilerinde Gümrük Birliği ve Gümrük Birliği'nin güncellenmesi süreci incelenirken; Tercihli Ticaret Anlaşması, STA, Gümrük Birliği, Ortak Pazar, Ekonomik Birlik, Parasal Birlik ve Siyasi Birlik kavramları öne çıkmaktadır. Bu kavramlar birbirlerine benzemekle beraber aralarında önemli farklılıklar bulunmaktadır.

1.1.1. Tercihli Ticaret Anlaşması

Tercihli Ticaret Anlaşması ülkeler arasında yapılan en dar kapsamlı ekonomik entegrasyon modelidir. Tercihli Ticaret Anlaşmasında ülkelerin sadece belirli başlı mallar üzerinde birbirlerine karşı uyguladıkları gümrük tarifelerinde tek taraflı veya karşılıklı olarak indirim gitmesi durumu söz konusudur. Tercihli Ticaret Anlaşması en dar kapsamlı ekonomik entegrasyon modeli olması bakımından diğer ekonomik entegrasyon modellerinden ayrılmaktadır. Tercihli Ticaret Anlaşması kavramı uluslararası ticarete 1929 yılında İngiltere ve Commonwealth üyeleri arasında yapılan “*Commonwealth Tercihli Sistemi*” ile literatüre girmiştir. Uluslararası Ticarete zaman içerisinde Tercihli Ticaret Anlaşmalarına ilişkin İngiltere ve Commonwealth üyeleri dışında başka örneklerde ortaya çıkmıştır (Şanlı, 2008, s.16).

1.1.2. Serbest Ticaret Anlaşması

Serbest Ticaret Anlaşması iki ülke veya iki ülke gurubu arasında yapılan mal ve hizmet ticaretinde gümrük tarifesi ve kota başta olmak üzere dış ticareti kısıtlayıcı her türlü uygulamanın kaldırılmasını amaçlayan ticaret anlaşmasıdır (Kalaycı, 2017, s.134). STA aynı zamanda anlaşmaya taraf ülkelerin anlaşmaya taraf olmayan

üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulama zorunluluğu olmadığı bir ekonomik entegrasyon modelidir (Can, 2019, s.14). STA bu yönüyle gümrük birliğinden ayrılmaktadır.

Uluslararası ticarete devletler arasında yapılan çok sayıda serbest ticaret anlaşması bulunmaktadır. Söz konusu bu serbest ticaret anlaşmalarına Latin Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (LAFTA), Avrupa Ticaret Bölgesi (EFTA) ve Avrupa Ekonomik Alanı (EES) örnek verilebilir. STA'lar tüm ekonomik faaliyetleri kapsayabileceği gibi sadece belirli bir mal ve hizmet grubu ile de sınırlı kalabilmektedirler (Ateş, 2011).

1.1.3. Gümrük Birliği

Gümrük Birliği kavramı uluslararası ticaret literatüründe Gümrük Birliği Teorisi olarak da geçmektedir. Kanadalı iktisatçı Jacob Viner, Gümrük Birliği Teorisinin öncüsü olmuştur. Viner, Gümrük Birliği Teorisini ortaya atarak gümrük birliğine üye olan ülkelerin birbirleriyle olan ticarete gümrük tarifelerini kaldırmaları gerektiğini, birliğe üye olmayan üçüncü ülkelere karşı ise ortak gümrük tarifesi uygulanması ve son olarak gümrük gelirlerinin birliğe üye olan ülkeler arasında eşit bir şekilde bölüştürülmesi gerektiğini savunmuştur. Ayrıca Batı Avrupalı İktisatçılar James Edward Meade ve Franz Gehrels yaptıkları çalışmalarla Viner'in Gümrük Birliği Teorisinin gelişmesine katkıda bulunmuşlardır (Koç 2018,s.15). Viner'in yaklaşımından yola çıkıldığında Gümrük Birliği; uluslararası ticarete tarafların gümrük vergisi ve eş etkili vergiler dahil olmak üzere dış ticareti kısıtlayıcı her türlü uygulamayı kaldırarak birliğe taraf olmayan ülkelere de ortak gümrük tarifesi uyguladıkları ekonomik entegrasyon modeli olarak tanımlanmaktadır (Hatipler, 2011, s.17).

Fakat uluslararası ticarete meydana gelen gelişmeler ile birlikte gümrük birliği, Viner'in ortaya attığı klasik tanımlamanın dışına çıkmıştır. Gümrük Birliği zaman içerisinde dış ticaret literatüründe Viner'in tanımından daha geniş bir anlam ifade etmeye başlamıştır (Doğan, 2004). 1834 yılında Alman devletleri arasında yapılan Zolverein Birliği gümrük birliğinin dünyadaki ilk örneğini teşkil ederken, 1957 yılında günümüz AB ülkeleri arasında yapılan AET (Avrupa Ekonomik

Topluluğu) ise gümrük birliğinin dünyadaki en başarılı örneği olarak ortaya çıkmıştır (Şanlı, 2008, s.16).

Gümrük Birliği kavramı ele alınırken gümrük birliği ve STA arasındaki farklara değinmekte yarar vardır. Gümrük Birliği ve STA birbirlerine yakın iki kavram olmakla beraber aralarında ciddi farklılıklar da bulunmaktadır.

Gümrük Birliği STA'dan daha kapsamlı bir ekonomik entegrasyon modelidir. STA'da anlaşmaya taraf olmayan üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulama zorunluluğu bulunmazken, gümrük birliğinde tam tersi bir durum söz konusu olup taraflar üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulamak zorundadırlar. Gümrük Birliğine taraf bir ülke birlik dışı bir ülke ile anlaşma yaparsa bu durum birliğe taraf diğer ülkeleri de bağlarken, STA'da böyle bir durum söz konusu değildir (Akçay, 2020, s.31). Son olarak gümrük birliğinde Serbest Dolaşım İlkesi söz konusu iken, STA'da ise Menşe Kuralları söz konusu olmaktadır (Akdoğan, 2011).

1.1.4. Ortak Pazar

Ortak Pazar ülkeler arasındaki ticarete gümrük birliği ilkelerinin korunduğu aynı zamanda da emek, sermaye, doğal kaynak gibi üretim faktörlerinin serbestliğinin sağlandığı ekonomik entegrasyon modelidir. Bu bakımdan ortak pazar *“genişletilmiş bir iç pazar”* olarak tanımlanmaktadır (Özçelik, 2006, s.15). Ortak Pazar ekonomik ve parasal birliğe geçişten önceki son ekonomik entegrasyon modeli olarak da ifade edilmektedir (Özçelik, 2006, s.15). Ortak Pazar ülkeler arasındaki entegrasyon süreçlerinde politik entegrasyonun temellerinin atıldığı aşamadır. Bu entegrasyon modeline en iyi örnek olarak Avrupa Topluluğu (AT) gösterilmektedir (Habibulloev, 2020, s.25-26).

Ortak Pazar'ın en önemli özelliği üretim faktörleri serbestliğinin sağlanmasıdır. Üretim faktörleri serbestliğinin sağlanması durumunda sermaye kendisine yeni yatırım yapma alanları bulurken emek ise kendi niteliğine uygun iş alanları bulacaktır. Böyle bir durumda ortak pazardan üretim faktörleri fiyatlarının eşitlenmesi ve kaynakların daha etkin ve verimli kullanılması yönünde bir beklenti ortaya çıkacaktır. Bu beklentileri karşılamanın yolu ise emek, sermaye, doğal kaynak gibi üretim faktörlerinin serbest dolaşımının sağlanması ve rekabet politikalarını

düzenleyen bir sistemin oluşturulmasından geçmektedir (Mujezinoviç, 2006, s.15). Üretim faktörleri serbestliğinin sağlanmasıyla meydana gelen ortak pazarda firma sayısında artış yaşanacaktır. Firma sayısının artmasına bağlı olarak pazarda tekelleşme eğilimi azalırken üretim olanakları artacaktır. Bu durum ortak pazarın en büyük avantajlarından biri olarak gösterilmektedir. Ortak Pazarda işletmelerin büyümesine bağlı olarak “içsel ekonomiler” ve “dışsal ekonomiler” meydana gelecektir (Özçelik, 2006, s.15-16).

Ortak Pazar kavramı ele alınırken gümrük birliği ve ortak pazar arasındaki farklara da değinmek gerekmektedir. Ortak Pazar gümrük birliğinden daha kapsamlı bir ekonomik entegrasyon modeli olarak öne çıkmaktadır. Ortak Pazarda gümrük birliğindeki dış ticareti kısıtlayıcı her türlü tarife ve uygulamanın kaldırılmasına, ülkelerin birbirlerine ve üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulamasına ek olarak üretim faktörlerinin serbest dolaşımı da söz konusudur. Ortak Pazar bu yönüyle gümrük birliğinden ayrılmaktadır (Habibulloev, 2020, s.26).

1.1.5. Ekonomik Birlik

Ekonomik Birlik bir yandan diğer ekonomik entegrasyon modellerine ait tüm özellikleri taşıyan diğer yandan da ülkeler arasında her türlü parasal, sosyal ve ekonomik politikanın birbiriyle uyumlulaştırılmasını hedefleyen ekonomik entegrasyon modelidir. Ekonomik Birliğe AET örnek gösterilebilir (Salur, 2020, s.24).

Ekonomik Birlik en kapsamlı ekonomik entegrasyon modelleri arasında yer almaktadır. Bu bağlamda aralarında ekonomik birlik olan ülkeler pek çok alanda ortak politika izlemektedir. Bu alanların başında vergilendirme, teşvik sistemi, çevre, teknoloji ve tekelleşme adına mücadele yer almaktadır (Salur, 2020, s.24).

Ekonomik birliklerde devletler makro ekonomik politika izleme konusunda özgürlüklerinden vazgeçerek bu konudaki yetkilerini birlik bünyesindeki ulusüstü kurumlara devretmektedirler (Oğuz, 2009, s.18). Söz konusu bu kurumlar ekonomik birliğe üye tüm devletlerin kabul edebileceği ortak para ve maliye politikası geliştirmektedir. Bu kurumlara ortak merkez bankası örnek verilebilir (Kara Demir, 2015, s.40-41).

Ekonomik Birlik ile diğer ekonomik entegrasyon modelleri arasında farklılıklar bulunmaktadır. STA, gümrük birliği ve ortak pazar gibi ekonomik entegrasyon modellerinde temel amaç ülkeler arasındaki ticareti kısıtlayıcı her türlü uygulamayı ortadan kaldırmak iken ekonomik birlikte temel amaç devletler arasında topyekûn ortak ekonomi politikası oluşturmaktır. Ancak ekonomik birlik diğer ekonomik entegrasyon modellerine ait tüm özellikleri de bünyesinde taşımaktadır (Oğuz, 2009, s.17).

1.1.6. Parasal Birlik

Parasal Birlik ülkelerin ekonomik ve parasal alanlarda ortak politikalar geliştirmek amacıyla meydana getirdikleri ekonomik entegrasyon modelidir. Parasal birlikte devletler tek bir para sistemi, tek bir merkez bankası ve ortak mali yapı kurarak parasal alanda ortak politikalar geliştirmektedir (Salur, 2020, s.25).

Parasal birliğin kurulmasının belli başlı şartları bulunmaktadır. Bu şartlar sırasıyla; döviz kuru birliği, sermayenin serbestçe dolaşımı, ekonomi politikalarında koordinasyon ve ortak bir merkez bankasının oluşturulmasıdır (Salur, 2020, s.25).

Parasal Birliğin uygulanmasında iki farklı yöntem kullanılmaktadır. Bunlardan ilki kaydi para birimi yaratma, ikincisi ise ortak para birimi kullanılmasıdır (Oğuz, 2009, s.18-19). Kaydi Para yaratmaya AB'ye üye ülkelerin Avro'ya geçmeden önce kullandıkları Avrupa Para Birimi (ECU) örnek verilebilir (Oğuz, 2009, s.18). ECU'da Avrupalı devletler kendi para birimlerinden meydana gelen bir sepet yaratmışlardır. Bu sepette her devletin kendi ekonomik gücüne göre belirli bir payı bulunmaktadır. Bu yönüyle ECU hem sepet para hem de suni para niteliği taşımaktadır. ECU kısa sürede büyük başarı sağlamış ve Avrupalı devletlerin ekonomik anlamda kalkınmasına büyük katkıda bulunmuştur (Ekmekçiler, 2007, s.370-371). Ortak para biriminin kullanılmasına ise AB'ye üye devletler tarafından kullanılan Avro örnek verilebilir. 1992 yılında imzalanan ve AB'nin kurucu anlaşmalarından biri olarak kabul edilen Maastricht Anlaşmasıyla AB'ye üye ülkeler ortak para birimi olarak Avro'ya geçme kararı almışlardır. Bu kapsamda 1 Ocak 1999'dan itibaren Avro'ya geçme kararı alınmıştır. Ancak AB'ye üye ülkeler kendi ulusal paralarını tedavülden kaldırıp doğrudan Avro'ya geçememişlerdir. Bu süreçte

bir geçiş dönemi söz konusu olmuştur. Avrupalı devletler Temmuz 2002’den itibaren reel anlamda Avro’ya geçmişlerdir (Karabulut ve Uğur, 2007, s.114).

Parasal birlik ile ekonomik birlik arasında sıkı bir ilişki bulunmaktadır. Gerek parasal birlik gerekse ekonomik birlik birbirinden bağımsız olmayan çoğu zaman birbirini tamamlayan iki ekonomik entegrasyon modelidir. Ekonomik Birliğin başarısı parasal birliğe bağılı iken, parasal birliğin başarısı ise ekonomik birliğe bağılıdır. Bu bağlamda ekonomik birlikte fiyat istikrarı ve verimliliğin sağlanması iyi bir parasal birlik ile gerçekleşirken, parasal birliğin başarılı olması ise ekonomik birlikte mali politikalarının uyumlulaştırılması ve ortak bütçe uygulamaları ile gerçekleşmektedir (Oğuz, 2009, s.18).

1.1.7. Siyasi Birlik

Siyasi birlik kavramı ekonomik ve parasal birlikten bağımsız olmayan, ekonomik ve parasal birlik ile yakın ilişki içerisinde olan bir kavramdır. Bu bağlamda ekonomik ve parasal birlikten siyasi birliğe geçiş sürecini özetlemek gerekir.

Devletlerin aralarında ekonomik ve parasal birliğe gitmeleri zaman içerisinde siyasi birliğe giden yolu açmıştır. Daha açık bir ifade ile ekonomik ve parasal birlik siyasi birliğin öncüsü olmuştur. Ekonomik ve parasal birlik ile devletler para ve maliye politikası belirleme konusundaki özgürlüklerini kaybetmişlerdir. Bu durumda bütünleşmenin derinleşmesine yol açmış, uluslarüstü yapılar ortaya çıkmıştır. Bunun en başarılı örneği AB’dir. AB başlangıçta ekonomik ve parasal birlik olarak kurulmuş ancak zaman içerisinde uluslarüstü siyasi birliğe dönüşmüştür (Oğuz, 2009, s.19).

Siyasal birlik; Siyasal birimlerin, siyasal kurumların ve siyasal aktörlerin bir araya getirilerek merkezileştirilip tek bir yerden organize edilmesi anlamına gelmektedir (Özeler, 2016, s.798). Siyasal birlik aynı zamanda iki veya daha fazla ülkenin ekonomik ve parasal alandaki bütünleşmesinin derinleşmesi sonucu ortaya çıkan en kapsamlı entegrasyon modelidir (Demir, 2011, s.18).

Siyasi Birliğin dört temel boyutu bulunmaktadır. Bunlar; hukuksal boyut, kimlikel boyut, kurumsal boyut ve kural koyma boyutudur. Siyasi Birliğin en önemli özelliği devletlerin yetkilerini yeni kurulacak olan devletler üstü siyasal

birliğe aktarmasıdır (Özeler, 2016, s.798). Söz konusu bu yetki aktarımı ilk olarak uluslar üstü yargı ağının kurulmasıyla hukuksal alanda gerçekleşmiştir (Özeler, 2016, s.799). Siyasi Birliğin kurumsal entegrasyon, yönetsel entegrasyon, davranışsal entegrasyon ve güvenlik entegrasyonu olmak üzere dört farklı şekli bulunmaktadır (Özeler, 2016, s.798). Bu noktada siyasi birlikte devletler ekonomi, güvenlik, savunma başta olmak üzere pek çok konuda tek bir devlet gibi hareket etmektedirler (Demir, 2011, s.18).

Siyasi Birlik kavramı her ne kadar günümüz AB ile anılsa da kökeni itibari ile çok eskiye dayanmaktadır. Özellikle Victor Hugo, Rousseu ve Kant gibi düşünürler Birleşik Avrupa hayalini sıklıkla dile getirmişlerdir. Bu durum siyasi birlik kavramının yeni bir kavram olmadığını göstermektedir (Özeler, 2016, s.798-799).

1.2. Neoliberal Yaklaşım Temelinde Gümrük Birliği'nin Teorik Boyutu

Neoliberal yaklaşım temelinde gümrük birliğinin teorik boyutu incelenirken sırasıyla neoliberalizmin ortaya çıkışı, neoliberalizmin temel varsayımları, klasik liberalizm ve neoliberalizm arasındaki farklar ve son olarak neoliberalizm ile gümrük birliği arasındaki ilişki analiz edilecektir. Ayrıca neoliberalizm kavramı iktisadi boyutuyla ele alınarak söz konusu bölüme sınırlılık getirilecektir.

1.2.1. Neoliberalizmin Tarihsel Süreci

Neoliberalizm kavramı 20. Yüzyıl'ın ikinci yarısından itibaren uluslararası ekonomi politiği etkileyen bir kavram olmakla beraber kökeni itibarıyla Sanayi Devrimine kadar uzanmaktadır. Sanayi Devrimi Liberal ve Neoliberal düzenin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Sanayi Devrimine zemin hazırlayan şey ise Merkantilizm olmuştur (Kılınç, 2012, s.149).

Merkantilizm 1450-1750 yılları arasında Avrupa da Ortaçağ ve Fizyokrasi döneminde ortaya çıkan, devletin doğal kaynak ve değerli madenler bakımından zenginleşmesini esas alan iktisadi düşünce sistemidir (Aydemir ve Güneş, 2006,s.136) Merkantilizm ile birlikte Avrupalı devletler deniz aşırı ülkelerdeki ham madde ve doğal kaynakları Avrupa'ya aktarmışlardır. Ham madde ve doğal kaynak bakımından zenginleşen Avrupa kıtlıktan kurtulmuş bu durumda bilimsel ve sanatsal alanda gelişmeleri beraberinde getirerek Rönesans Hareketi ve Fransız Devrimine neden olmuştur. Rönesans Hareketi ve Fransız Devrimi ise Sanayi Devrimini

tetiklemiştir. Sanayi Devrimi de üretim ilişkilerinin değişmesine bağlı olarak yeni bir iktisadi düzen olan liberalizmi beraberinde getirmiştir (Kılınç, 2012, s.149). Liberalizm devletin gücünün kanunlar çerçevesinde sınırlandırılarak bireyin özgürlüğünün ön planda olması gerektiğini, ayrıca mal hizmet ve sermayenin serbestçe dolaşmasını savunan bir görüştür (Bahçe ve Gümüş, 2014, s.73).

A.Smith, D. Ricardo, T.R. Malthus, J.S. Mill, J.B. Say liberalizmin önde gelen düşünürleri arasında yer almışlardır (Abacı, 2012, s.31). Öylesine ki liberal kelimesinin ilk olarak Adam Smith tarafından Ulusların Zenginliği kitabında “*liberal ihracat ve ithalat sistemi*” ifadesiyle kullanıldığını ifade eden görüşler mevcuttur (Abacı, 2012, s.30).

Liberalizm merkantilizme karşı tepki olarak ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda liberalizm merkantilizmin yarattığı tekelleşme ve kamu denetimine karşı çıkarak özgürlük ve serbest piyasa düzenini öne çıkarmıştır (Abacı, 2012, s.31). Adam Smith başta olmak üzere pek çok klasik liberal iktisatçı liberalizm ile özdeşleşmiş olan “*laissez faire laissez passer*” (bırakınız yapsınlar bırakınız geçsinler) anlayışını benimsemiştir (Abacı, 2012, s.31).

Adam Smith’in liberalizme kattığı önemli en önemli şey ise “*görünmez el*” kavramı olmuştur. Smith’e göre toplumdaki her birey rasyonel hareket ederek kendi çıkarlarının peşinde koşmaktadır. Kendi çıkarlarının peşinde koşan birey farkında olmadan görünmez bir el varmış gibi toplumunda çıkarlarına hizmet etmektedir. Bireyin kendi çıkarının peşinde koşması toplumun çıkarına daha iyi hizmet etmesini sağlamaktadır. Bireyin sermayesini yerli endüstri için kullanması toplumunda gelirini arttırmaktadır (Smith, 2011, s.30). Her bireyin kendi çıkarını korumaya çalıştığı bir toplumdaki piyasa da devlet müdahalesine gerek yoktur. Piyasa görünmez el aracılığıyla kendi kendini düzenleyerek dengeye ulaşmaktadır (Özmaden, 2020, s.28). Ayrıca liberalizm bireylerin kendi çıkarlarını korumaya çalışmasını “*Homo Economicus*” kavramı ile açıklamıştır. Homo Economicus kendi çıkarlarını maksimize etmeye çalışan birey anlamına gelmektedir (Akyıldız, 2008, s.30).

Liberalizm daima ticaretin serbestleştirilmesi gerektiğini savunmuş, sübvansiyon, tekelleşme gibi ticareti engelleyici her türlü uygulamaya karşı çıkmıştır. Liberalizmin ekonomide üzerinde durduğu önemli hususlardan birisi de

devletin rolü ile ilgilidir. Liberalizme göre devlet ekonomiye müdahil olmayarak piyasanın serbest işlemlerini sağlamalıdır. Tüm bunların arkasında “*bırakınız yapsınlar bırakınız geçsinler*” anlayışı yatmaktadır (Temizel, 2007, s.9). Liberalizme göre devlet askeri, eğitim, alt yapı gibi kritik pozisyonlar dışında herhangi bir şeye müdahale etmemelidir. Bu durum liberalizmin özgürlükçü doğasından kaynaklanmaktadır (Bozan, 2018, s.30).

Adam Smith ve arkadaşları tarafından ortaya atılan Liberal ekonomik düzen 20. yüzyılın başına kadar başta Batılı ülkeler olmak üzere tüm dünya da etkisini göstermiş ancak 1929 Krizi ile Liberal ekonomik düzen sekteye düzen uğramıştır. 1929 krizi Adam Smith’in “*görünmez el*” ve “*bırakınız yapsınlar bırakınız geçsinler*” söylemlerinin artık işlemediğini göstermiş ve Liberal ekonomik düzenin sorgulanmasına yol açmıştır (Bozan, 2018, s.31). Bu bağlamda Liberal ekonomik düzenin sorgulanmasına yol açan 1929 Krizi ve bu krize yol açan dinamiklerine değinmekte yarar vardır.

I. Dünya Savaşı, Bolşevik Devrimi ve II. Dünya Savaşı hazırlıkları 1929 yılında daha önce eşi benzeri görülmemiş bir ekonomik krizin yaşanmasına neden olmuştur (Özmaden, 2020, s.56). Bu kriz Amerika Birleşik Devletleri (ABD) de 24 Ekim 1929 perşembe günü New York borsasının çöküşü ile başladığı için “*Kara Perşembe*” “*Büyük Buhran*” gibi isimlerle anılmıştır (Buluş ve Kabaklarlı, 2010, s.4). Büyük Buhran ilk olarak ABD de ortaya çıkmış ardından bütün Batı dünyasını etkisi altına almıştır. Batı dünyası merkezli bu kriz dünyada daha önce yaşanmış pek çok krizden daha yıkıcı ve uzun süreli olmuştur. Büyük Buhran da pek çok banka ve işletme iflas etmiş, 30 milyon insan işsiz kalmış, 100 milyondan fazla insan açlık ve yoksullukla mücadele etmek zorunda kalmıştır. Klasik Liberal düzenin yol açtığı arz ve talep dengesizliğinden dolayı üretim fazlası yaşanmış fırınlarda tonlarca buğday yok edilmiştir (Özmaden, 2020, s.56). Büyük Buhran Batı merkezli bir kriz olarak görünse de uzun vadede tüm dünya ekonomisi olumsuz yönde etkilemiştir. Büyük Buhran’ın etkisinin en çok görüldüğü 1929-1932 yılları arasında dünya sanayi üretimi yüzde 37’ye düşerken dünya dış ticaret hacmi yüzde 25’e düşerek dünya da büyük bir ekonomik daralma meydana gelmiştir (Us, 2011, s.14).

Büyük Buhran klasik liberalizmin başarısızlığa uğramasıyla sonuçlanmıştır. Büyük Buhran yıllarında özellikle Polanyi, Schumpeter, Beveridge ve Keynes gibi isimler serbest piyasa ekonomisinin artık başarısız olduğunu, devletin ekonomiye müdahale etme zamanının geldiğini ifade etmişlerdir. Bu bağlamda Keynes'in görüşleri öne çıkmıştır (Yıldırım, 2011, s.70).

Keynes, yeni bir makro iktisat kuramı ortaya atmıştır. Keynes'e göre toplam talebin yetersiz olduğu ve işsizliğin fazla olduğu durumlarda devlet ekonomiye müdahale ederek talebi arttırıp işsizliği düşürmelidir. Bunu gerçekleştirmenin ise üç yolu bulunmaktadır (Yıldırım, 2011, s.70).

- Kamu harcamalarının arttırılması
- Vergi oranlarının azaltılması
- Faiz oranlarının düşürülmesi

Keynes Refah Devleti anlayışını benimsemiştir. Refah Devleti, istihdamın arttırılmasına yönelik düzenlemeler yapan, işçilerin lehine yönelik uygulamaları hayata geçiren ve sosyal anlamda adaleti sağlamayı amaçlayan ekonomik modeldir. Refah Devleti anlayışı Keynes ile özdeşleştirilmiştir (Özmaden, 2020, s.56).

Keynes, klasik liberalizmin iki temel görüşü olan Say Yasası ile Paranın Miktar Teorisine yönelik eleştirilerde bulunmuştur. Normal şartlar altında Say Yasasına göre her arz kendi talebini yaratmaktadır. Ancak Keynes'e göre her arz kendi talebini yaratmaz. Talep arzdan az olabilmektedir. Bu durumda toplumda kitlesel işsizliğin ortaya çıkmasına yol açmaktadır. Böyle bir durumla mücadele etmek için devlet ekonomiye müdahale ederek kamu harcamalarını arttırıp arz talep dengesini oluşturmalıdır (Yıldırım, 2011, s.70).

Keynes, talebin arzdan az olması durumunda Miktar Teorisinin de geçersiz olduğunu ifade etmiştir. Miktar Teorisine göre enflasyon ve piyasadaki para miktarı arasında sıkı bir ilişki vardır. Piyasa da bol olan bir şey nasıl ucuzluyorsa aynı durum para içinde geçerlidir. Paranın bol olması durumunda bireylerin satın alma gücü düşecek bu durumda enflasyona yol açacaktır. Miktar Teorisine göre para sadece bir değişim aracıdır, politika aracı değildir. Keynes ise Miktar Teorisinin aksini iddia etmiş, talebin az olması durumunda paranın politika aracı olarak kullanılabileceğini savunmuştur (Yıldırım, 2011, s.70-71). Bu bağlamda Keynes devletin doğrudan

piyasalara müdahale ederek ekonomide aktif bir rol alması gerektiğini ifade etmiş, Jandarma Devlet anlayışına karşı çıkmıştır (Us, 2011, s.14).

Pek çok gelişmiş ve az gelişmiş ülke 1930'lu yıllardan itibaren başlayarak 1970'li yıllara kadar I. Dünya Savaşının ve Büyük Buhran'ın ekonomilerinde yol açtığı tahribatlara karşı Keynesyen politikaları uygulamıştır (Çubukçu, 2019, s.34). Keynesyen politikaları benimseyen devletler ithal ikameciliğe dayalı planlı ekonomi modelini benimsemişlerdir. Bu model kapsamında, yerli sanayiye koruma, yerli ve yabancı sermayeyi teşvik etme, katma değeri yüksek teknoloji ürünler elde etme, kamusal yararı sağlamak amacıyla demir-çelik petrokimya gibi kritik sektörlerle yönelik doğrudan devlet müdahalesi, para ve maliye politikasında istikrarın sağlanması için kamu - özel bankalarının kurulması, ihracatın arttırılmasını sağlamak amacıyla ithal girdilere yönelik uygun döviz kuru uygulamaları söz konusu olmuştur. Keynesyen politikaları benimseyen devletler devamlı olarak beş yıllık kalkınma politikaları uygulamışlardır. Keynes'in politikaları Latin Amerika ülkeleri başta olmak üzere pek çok ülkede başarılı olmuştur (Yıldırım, 2011, s.71).

Keynesçi ekonomik modeli benimseyen devletler yüksek büyüme rakamlarını yakalamış ve işsizliği makul seviyelere indirerek kontrol altına almayı başarmışlardır. Bundan dolayı 1945-1975 yılları arasındaki dönem pek çok iktisat çevreleri tarafından "*Keynesçi Altın Çağı*" olarak adlandırılmıştır (Çubukçu, 2019,s.34).

Keynesçi Altın Çağı 1970'li yılların ortalarında sona ermiştir. 1960'lı yılların sonların itibaren Batı dünyasında sermaye birikim süreci aksamaya başlamıştır. Sermaye birikim sürecinin aksaması büyük bir borçlanma krizine neden olmuştur. Özellikle 1973 OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countires) Petrol Krizi söz konusu krizin etkisini arttırmıştır. OPEC Petrol Kriziyle petrol-dolar fonlarını elinde tutan merkez ülkeleri çevre ülkelerine yönelerek uluslararası borç piyasasını meydana getirmişlerdir. Uluslararası borç piyasası zaman içerisinde büyüyerek bütün dünyayı etkisi altına almıştır. Keynesyen politikalar kapsamında pek çok devletin sosyal harcamaları ve vergi oranlarını arttırması da yaşanan ekonomik krizin sebepleri arasında sayılmıştır (Kılınç, 2012, s.150).

Dünyada Petrol krizinin etkisini gösterdiği 1973-1976 yılları arasında petrol fiyatları dört kat artmıştır. Petrol Krizi gelişmiş Batılı ülkelerde etkisini stagflasyon (ekonomik durgunluk) olarak gösterirken gelişmekte olan ülkelerde ise büyük bir borç krizi olarak yaşanmıştır (Yıldırım, 2011, s.71).

Krizin etkisini büyük ölçüde hissettirdiği 1974 yılında enflasyon ABD’de yüzde 11 Japonya’da yüzde 23,2, Fransa’da yüzde 13,6, Almanya’da yüzde 7, İngiltere de ise yüzde 15,9 olarak görülmüştür. 1977 yılında işsizlik oranı ABD’de yüzde 6,9, Japonya’da yüzde 2,0, Fransa’da yüzde 4,9, Almanya’da yüzde 3,6, İngiltere de yüzde 6,0’ya ulaşmıştır (Yıldırım, 2011, s.71). Borç veren kurumlar ve borç alan devletler yaşanan krizin etkisiyle zor duruma girmişlerdir. Borç alan devletlerin borçlarını ödeyememesi iflasları beraberinde getirmiştir. Meksika, Arjantin, Brezilya ve Polonya borç yükümlülüklerini yerine getiremeyince bir bir iflas etmişlerdir (Yıldırım, 2011, s.72).

İktisat dünyası Batı merkezli bu krizden çıkmak için çözümü neoliberalizm de bulmuştur. İktisat tarihi inceliginde her yeni yaklaşımın kendinden önceki yaklaşımlara tepki ve yeni krizlere çözüm arayışı sonucunda ortaya çıktığı anlaşılabacaktır.

Neoliberalizm 1980’li yıllardan itibaren etkisini göstermeye başlayan bir yaklaşım olmakla beraber kökeni itibarıyla çok daha eskiye dayanmaktadır. II. Dünya Savaşından hemen sonra neoliberalizmi tartışan pek çok ekol olmuştur. Bu ekollerin başında Avusturya ve Chicago Okulu gelmiştir. Friedrich von Hayek ve Milton Friedman neoliberalizmi tartışan bu ekollerin önemli temsilcileri arasında yer almışlardır (Çubukçu, 2019, s.35-36). Ayrıca Friedrich von Hayek ve Milton Friedman’nın dışında Robert Mundell, Arthur Flemming, Ludwig von Mises ve Michael Polanyi neoliberalizm üzerine yaptıkları çalışmalarla Avusturya Okulunun önde gelen isimleri arasında yer almışlardır (Temizel, 2007, s.21). Avusturya ve Chicago okullarına ek olarak Kamu Tercihi Teorisine yönelik çalışmalar yapan Buchanan, Tollison, Tullock, Arrow, Downs, Stigler ve Niskanen gibi iktisatçılarda neoliberalizmin gelişmesine katkıda bulunmuşlardır (Temizel, 2007, s.23).

1947 yılında Friedrich von Hayek tarafından ekonomi ağırlıklı çalışmalar yapan Mont Pelerin Cemiyeti kurulmuştur. Mont Pelerin Cemiyeti neoliberalizm

konusunu tartışmak üzere ekonomi, tarih ve felsefe alanlarında pek çok akademisyeni bir araya getirmiştir (Çubukçu, 2019, s.36). Mont Pelerin Cemiyetine üye akademisyenler Adam Smith'in "görünmez el" yaklaşımını benimseyerek kendilerini "liberal" olarak görmüşlerdir. Devletin ekonomiye müdahale etmemesi gerektiğini savunmuşlardır (Çubukçu, 2019, s.36). Bu yönüyle neoliberalizmin kökeninin Adam Smith ve David Ricardo gibi klasik liberal düşünörlere kadar uzandığını savunan akademisyenler olmuştur (Bal, 2011, s.8). II. Dünya Savaşı sonrasında neoliberalizmi hayata geçirmek konusunda uygun bir zemin bulunamamıştır. Hayek neoliberalizmi hayata geçirmek için birtakım adımlar atmıştır. Bu adımların başında Mont Pelerin Cemiyeti ile ekonomide devlet müdahalesine karşı çıkan kişi ve şirketlerinde desteğini alarak Keynesyen politikalara karşı güçlü bir muhalefet oluşturmak olmuştur (Çubukçu, 2019, s.36).

Chicago Okulunun önde gelen düşünörllerinden Milton Friedman, Friedrich von Hayek'in çalışmalarını bir adım ödeye götürerek Chicago Ekonomi Bölümünü neoliberal doktrinin en önemli merkezi haline getirmiştir. Neoliberalizmin en önemli merkezi haline gelen Chicago Okulu yaptığı çalışmalarla Neoliberal politikaların şekillenmesinde etkili olmuştur. Chicago Okulu neoliberalizmi belirli başlı kurallar üzerine oturtmuştur (Çubukçu, 2019, s.36). Friedman serbest piyasa anlayışını savunarak Adam Smith'in öğretileri doğrultusunda hareket etmiştir (Çubukçu, 2019, s.36).

Avusturya ve Chicago Okulu düşünörleri yaptıkları çalışmalarla neoliberalizmin tüm dünyada gelişmesinde ve yayılmasında etkili olmuşlardır. Neoliberalizme geçiş her ülkede aynı olmamıştır. Gelişmekte olan ülkelerde neoliberalizme geçiş kriz ve baskı yöntemi ile gerçekleşirken, gelişmiş ülkelerde ise daha çok rıza yöntemi ile gerçekleşmiştir. ABD ve İngiltere rıza yoluyla neoliberalizme geçişin en başarılı örnekleri olmuşlardır (Çubukçu, 2019, s.37).

ABD'de neoliberalizme geçiş süreci Ronald Reagan önderliğinde gerçekleşirken, İngiltere de ise Margaret Thatcher önderliğinde gerçekleşmiştir. Her iki lider neoliberalizme geçiş sürecini "kurallardan arınma" (deregulation) süreci olarak tanımlamıştır. Ayrıca Reagan ve Thatcher neoliberalizmi gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere uygulanacak bir program olarak da görmüşlerdir. Gelişmekte olan

lkelerde neoliberalizme geçiş süreci yaptırım niteliğinde uygulamalarla gerçekleşmiştir. Gelişmekte olan ülkelere dış ticarete serbestleşmeleri taahhüdüne karşılık dış borçlarının ödenmesi sürecinde finansal destek sözü verilmiştir (ubuku, 2019, s.37).

İngiltere de neoliberal düşünce Thatcher'ın Başbakan seçilme sürecini doğrudan etkilemiştir. Thatcher'ın enflasyonist baskıdan kaynaklı durgunlukla ve işçi sendikaları ile mücadele misyonu kendisine Başbakanlık yolunu açmıştır. ABD' ise Reagan sanayi, tarım başta olmak üzere pek çok sektörde denetimleri kaldırma yoluna gitmiştir. Ayrıca Reagan finansal anlamda özgürleşmeye giderek ABD ekonomisini canlandırmaya çalışmıştır (ubuku, 2019, s.37-38).

Reagan ve Thatcher'ın uyguladığı Neoliberal politikalar “*Yeni Sağ*” olarak adlandırılmıştır. Neoliberalizmin ABD ve İngiltere de etkili olmaya başlaması Keynesçi sosyal devlet anlayışının gözden geçirilmesine neden olmuştur. Thatcher neoliberalizme yönelik “*Başka alternatif i yoktu*” söylemiyle piyasanın serbestleştirmesi ve kamu harcamalarının azaltılması gerektiğini savunmuştur. Reagan da Thatcher ile benzer görüşleri savunmuştur. Reagan özellikle devlet harcamalarının azaltılarak federal devletten eyaletlere devredilmesi gerektiğini savunmuştur. Reagan zel sektör üzerindeki baskıların kaldırılarak piyasanın serbest çalışması gerektiğini ifade etmiştir (Kökalan ımrın, 2009, s.200).

Neoliberalizmin ortaya çıkış süreci incelenirken Washington Mutabakatına 'da kısaca değinmek gerekir. Washington Mutabakatı ifadesi ilk olarak Williamson tarafından 1989 yılında Latin Amerika ülkelerine yönelik Neoliberal politikaların tartışıldığı bir konferansta kullanılmıştır. Washington Mutabakatı ifadesinin kullanılmasının nedeni Latin Amerika lkelerinin Neoliberal politikalar uygulaması gerektiğini savunan Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası ve ABD hkmetlerinin merkezlerinin Washington da bulunmasından kaynaklanmaktadır. Washington Mutabakatı 10 maddeden oluşmuş olup bu maddeler neoliberalizmin temel ilkeleri olarak kabul edilmektedir (Yıldırım, 2011, s.75-76). Washington Mutabakatı alışmanın Neoliberalizm ve Gümrük Birliği Arasındaki İlişki başlığında detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

1.2.2. Neoliberalizmin Tanımı ve Temel Varsayımları

Neoliberalizm en yalın şekliyle serbest piyasa ilkelerine dayanan klasik liberalizmin günümüzdeki karşılığı olarak tanımlanmaktadır (Kılınç, 2012, s.148). Ancak neoliberalizm kavramı söz konusu bu tanımla sınırlı olmayıp literatürde Neoliberalizme ilişkin çok sayıda tanım bulunmaktadır. Bu noktada söz konusu bu tanımlara değinmekte yarar vardır.

Dumenil ve Levy'e göre neoliberalizm; 1970'li yılların ortalarında yaşanan krizler ile birlikte finansın yeniden hegemonik düzen olarak ortaya çıkmasını sağlayan ideolojik bir yaklaşımdır (Abacı, 2012, s.33). Pierre Bourdieu'ya göre ise neoliberalizm; serbest piyasa anlayışına yönelik ortaya atılmış bütün engelleri kaldırmak amacıyla geliştirilen sosyoekonomik bir programdır (Abacı, 2012,s.33). Bu tanıma paralel olarak neoliberalizm STA ve sermaye akışının aleyhine yönelik engelleri kaldırmayı hedefleyen, aynı zamanda devlet tarafından ortaya atılan bir takım yasaların ekonomik fırsatlar karşısında engel teşkil etmediği bir düzen anlamına gelmektedir (Abacı, 2012, s.33-34).

Neoliberalizm siyasal ve toplumsal boyutu olan bir yaklaşımdır. Bu noktada neoliberalizm topyekûn bir şekilde toplumu yeniden inşa etmek amacıyla geliştirilen bir programdır (Kökalan Çımrın, 2009, s.199).

Neoliberalizme yönelik sınıfsal tanımlamalarda bulunmaktadır. Bu tanımlamalardan biri de neoliberalizmin toplumda özel kesimin, zenginlerin ve üst sınıfın çıkarlarını korumak amacıyla ortaya atılan toplumsal bir düzen olduğudur (Us, 2011, s.16-17).

Tüm bu tanımlamalar ışığında neoliberalizm en genel şekliyle ekonomi de minimum devlet müdahalesini, özelleştirmeyi, yerelleştirmeyi öne çıkaran ancak buna karşılık devlet müdahalesine dayalı her türlü Keynesçi politikayı reddeden fikirler bütünüdür (Bahçe ve Gümüş, 2014, s.73).

Neoliberalizm de en önemli husus devletin ekonomideki müdahale alanı ile ilgilidir. Neoliberalizme göre devlet ekonomiye müdahale etmemelidir. Devlet beş kritik sektör dışında çalışma yapmamalıdır. Bu kritik sektörler sırasıyla eğitim, sağlık, güvenlik, savunma ve adalettir. Bu sektörler devletin çalışma alanı içerisine girmektedir (Kabacığlu, 2018, s.2). Devlet sadece yasaların uygulanmasını sağlamak,

mülkiyet haklarını güvence altına almak ve piyasada rekabeti teşvik etmekle yükümlüdür (Bozan, 2018, s.35). Neoliberalizmde devletin ekonomiye müdahale alanı incelenirken deregülasyon kavramına değinmek gerekir. Deregülasyon kurlsızlaştırma anlamına gelmektedir. Buna göre devlet piyasanın serbestçe çalışmasının önünde engel teşkil eden bütün kuralları kaldırarak yerine yeni kurallar getirmemelidir. Zorunlu hallerde getirilecek olan kuralların ise piyasa yönelik piyasa dostu kurallar olmuş olması gerekir. Neoliberalizmde deregülasyonun rekabeti, rekabetin ise ekonomide verimliliği arttıracığı görüşü hakimdir (Kurmuş, 2010, s.18).

Neoliberalizm akımı özelleştirmeleri ön plana çıkarmaktadır. Bu noktada devletler bünyelerindeki pek çok iktisadi teşebbüsü kamu özel sektör iş birliği ile özelleştirmişlerdir (Kabacığlu, 2018, s.2). Neoliberalizme göre özelleştirme rekabeti arttırmaktadır. Rekabet ise ekonomiyi geliştirerek kaynak dağılımının dengeli bir şekilde yayılmasını sağlamaktadır (Kurmuş, 2010, s.17). Neoliberal anlayış çerçevesinde dünyada özelleştirmelerin ilk örnekleri 1980’li yıllarda İngiltere de Thatcher döneminde gerçekleşmiştir. Thatcher iletişim, gaz, elektrik, su ve demiryolu gibi sektörlerde özelleştirmelere gitmiştir (Bal, 2011, s.13).

Neoliberal sistem sermayenin devlet kontrolünden çıkarak emeğin değerinin piyasa koşullarında kendiliğinden belirlenmesi gerektiğini savunmuştur. Neoliberal anlayışın temel amacı finansal hareketlerin önündeki ulusal ve uluslararası engelleri kaldırıp sermayenin serbestçe dolaşımını sağlayarak bunu dünyanın her yerinde küresel hale getirmektir (Acar, 2017, s.253). Sermayenin serbest dolaşımının sağlanması ile birlikte küreselleşen sermaye ülkelerdeki hazine bonolarına, borsalara yatırım yapma imkanı elde edecektir. Bu durumda ülkelere doğrudan sıcak para akışını sağlayacaktır (Bal, 2011, s.14).

Neoliberalizm serbest piyasa anlayışını benimsemiştir. Neoliberalizme göre serbest piyasa düzeni en iyi ekonomik örgütlenme biçimidir. Piyasa birey gibi rasyonel bir şekilde hareket etmektedir. Serbest piyasanın işlevini yerine getirmesinin yolu rekabetten geçmektedir. Piyasada uygun rekabet koşullarının sağlanması durumunda serbest ticaret kolaylıkla gerçekleşecektir (Bal, 2011, s.11). Neoliberalizm bu durumu piyasanın egemenliği kavramı ile açıklamıştır.

Neoliberalizme göre piyasanın serbestçe faaliyet yapmasını engelleyen bütün kuralların kaldırılarak üretim faktörlerinin serbestisinin sağlanması gerekmektedir (Kurmuş, 2010, s.17).

Neoliberalizmin ana felsefesi; piyasayı ön plana çıkarmak, kamunun çıkarlarına karşı bireysel çıkarları savunmak, sermayenin güçlü pozisyonuna karşı işgücü piyasasını esnek hale getirerek işgücü maliyetlerini minimuma indirmek şeklinde açıklanabilir (Acar, 2017, s.253).

Neoliberalizm ekonomide Keynesçi politikaların tersi bir anlayış benimsemiştir. Bu bağlamda devletin kamu ve sosyal harcamaları azaltarak tasarruf yapması gerektiğini savunmuştur (Acar, 2017, s.254). Neoliberalizm sosyal adaleti ön plana çıkaran refah devleti anlayışı yerine, piyasa merkezli devlet anlayışını benimsenmiştir (Okudan Dernek, 2014, s.75).

Neoliberalizm enflasyonla mücadele konusu üzerinde de durmuştur. Enflasyon ile mücadelede parasalcı önlemler alınarak fiyatlar genel seviyesinin düşürülebileceğini savunmuştur (Acar, 2017, s.253).

Neoliberalizm iş dünyası üzerindeki vergi yüküne de değinmiştir. Neoliberalizme göre devlet vergilerde indirimle giderek özellikle sanayi sektörü başta olmak üzere pek çok sektörün serbestleştirilmesini sağlamalıdır (Acar, 2017, s.253-254).

Neoliberalizm devletin bünyesinde personel sayısı bakımından küçülmeye giderek faaliyet alanının azaltılması gerektiğini ifade etmiştir (Acar, 2017, s.254). Söz konusu bu noktada neoliberalizm bürokratikleşmenin terk edilerek bürokrasi tarafından yürütülen pek çok faaliyetin piyasa ve özel sektör tarafından yapılması gerektiğini savunmuştur (Okudan Dernek, 2014, s.76). Neoliberal anlayışa göre devletler maksimum refah seviyesine ulaşmaya çalışmalıdırlar. Maksimum refah seviyesine ulaşmak için ise bireysel girişimciliğin önündeki engellerin kaldırılıp mülkiyet haklarının devlet tarafından güvenceye alınması gerekmektedir. Maksimum refah seviyesine ulaşmanın bir diğer yolu ise serbest ticaret anlayışının hayata geçirilerek ekonomide devlet yerine piyasanın belirleyici olmasını sağlamaktan geçmektedir (Yıldız, 2014, s.15).

Neoliberalizm “düzenleyici devlet” olarak nitelendirilen yeni bir devlet anlayışını ortaya atmıştır. Düzenleyici devlet anlayışı “yerelleştirme, özelleştirme, teknokrasi ve yönetim” terimleri üzerine inşa edilmiştir. Neoliberalizm yapısal reformlar üzerinde durmuştur. Yapısal reformlar hayata geçirilerek ülke ekonomisinin küreselleşmeye entegre edilmesi, serbest piyasaya dayalı ekonomik yaşamın güçlendirilmesi, özelleştirmelerin gerçekleştirilmesi, ekonomide verimliliğin artırılması ve işgücü piyasasının çeşitlendirilmesi amaçlanmıştır. Neoliberal anlayış toplumsal yaşamda yönetim mekanizmalarını kullanarak sivil toplumun rolünün ve siyasal yaşama katılımın artırılmasını amaçlamıştır. Neoliberal reform programının amaçlarından biri de devletin ekonomiye müdahalesinin minimuma indirilerek devlet tarafından yürütülen kamu faaliyetlerinin özel sektöre devredilmesini sağlamaktır. Neoliberalizm bu yaklaşımıyla devlete “düzenleyici” rolü vermiştir (Bozan, 2018, s.35).

1.2.3. Neoliberalizm İle Klasik Liberalizm Arasındaki Farklar

Klasik liberalizm ile neoliberalizm arasında benzerlikler bulunmakla birlikte iki yaklaşım arasında ciddi farklılıklarda bulunmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın bu kısmında söz konusu bu farklılıklara değinilecektir.

Neoliberalizmin klasik liberalizmden ayrıldığı ilk nokta neoliberalizmin doğuşu ile ilgilidir. Neoliberalizm bir iktisat politikası olarak doğarken, klasik liberalizm ise temelde bir ideoloji olarak doğmuştur (Ertaş, 2021). Neoliberalizm sadece piyasa özgürleşmesine vurgu yaparken, klasik liberalizm ise piyasa özgürleşmesinin dışında insan hak ve özgürlükleri üzerinde de durmuştur (Ertaş, 2021).

Neoliberalizmin klasik liberalizmden ayrıldığı diğer nokta ise piyasaya bakış açısı ile ilgilidir. Klasik liberalizm Natüralist piyasa anlayışına sahip iken Neoliberalizmde böyle bir durum söz konusu değildir. Neoliberalizm tamamen özel girişimciliğin teşvik edildiği bir piyasa anlayışına sahiptir. Neoliberalizmin nihai amacı rekabeti özendirerek özel girişimciliğin önündeki bütün engelleri ortadan kaldırmaktır. Bu nedenle Michel Foucault’a göre neoliberalizm ne Adam Smith’in “pazar toplumu” ne de “bırakınız yapsınlar bırakınız geçsinler” anlayışına dayalı bir iktisadi teoridir. Neoliberalizm toplumda rekabeti ve özel girişimciliği teşvik

etmek amacıyla ortaya atılmış bir ekonomi politik anlayıştır. Özetle neoliberalizm rekabeti ve özel girişimciliği dikkate alarak toplumu topyekûn anlamda değiştirmeyi amaçlayan günümüzün ekonomi politik yaklaşımıdır. Klasik liberalizm ile piyasa kavramı dışında ortak noktası bulunmamaktadır (Bozan, 2018, s.36).

1.2.4. Neoliberalizm ve Gümrük Birliği Arasındaki İlişki

Neoliberalizm ve gümrük birliği arasındaki ilişkiyi neoliberalizm tarihi açısından önemli dönüm noktalarından biri olan Washington Mutabakatı üzerinden ele almakta yarar vardır. Bu bağlamda neoliberalizm ve gümrük birliği arasındaki ilişki Washington Mutabakatı üzerinden incelenecektir.

Washington Mutabakatı üçüncü dünya ülkelerinin neoliberal politikalar izlemelerini sağlamak amacıyla ortaya atılmış bir ilkeler bütünüdür. 1980'li yıllardan itibaren IMF, Dünya Bankası gibi uluslararası kuruluşların üyelerine uygulattıkları iktisadi ve mali politikalar Washington Mutabakatı olarak ifade edilmektedir (Bal, 2011, s.16).

Washington Mutabakatı kapsamında ilk etapta Dünya Bankası, IMF ve ABD Hazine Bakanlığı yoksul ve az gelişmiş ülkelerin içinde bulundukları ekonomik bunalımdan çıkmalarını sağlamak amacıyla söz konusu bu ülkelere neoliberal reçete sunma hedefi doğrultusunda bir araya gelmişlerdir. Washington Mutabakatı zaman içerisinde bünyesine Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) ve Avrupa Merkez Bankası gibi kuruluşları alarak genişlemiştir (Bal, 2011, s.16).

Washington Mutabakatı neoliberalizmin fiili anlamda uygulamasını ifade etmektedir. Neoliberalizm ve Washington Mutabakatının temelinde devletin ekonomideki rolünün azaltılarak serbest piyasa koşullarına dayalı bir ekonomik düzen yaratma amacı bulunmaktadır (Bal, 2011, s.16-17).

Washington Mutabakatı 10 madde üzerinden neoliberalizmin temel ilkelerini ortaya atmıştır. Bu maddeler şunlardır (Yıldırım, 2011, s.77-78):

- Gelişmekte olan ülkeler bünyelerinde mali disiplini sağlamalıdır. Gelişmekte olan ülkelerdeki bütçe açığı, ödemeler dengesi krizi ve enflasyon başta olmak üzere pek çok soruna yol açmaktadır.

- Devletler kamu harcamalarını gözden geçirerek kamu harcamalarındaki öncelikli alanları değiştirmelidirler. Kamu harcamaları ekonomik büyümeyi sağlayacak olan eğitim, sağlık ve alt yapı gibi alanlara doğru yönelmelidir.
- Ülkeler bünyelerinde vergi reformunu gerçekleştirerek yüksek vergi oranlarından kaçınmalıdırlar.
- Finansal serbestleşme sağlanarak devletin faiz oranlarını belirleme konusundaki yetkisi devletten alınarak piyasaya bırakılmalıdır. Kısaca faiz oranları piyasa tarafından belirlenmelidir.
- Tek tip döviz kuru modeline geçilmelidir. Döviz kuru oranları devletin aksine piyasa tarafından belirlenmelidir. Sektörel olarak uygulanan farklı döviz kuru uygulamaları dış ticareti engellemektedir.
- Gümrük tarifesi, kota gibi dış ticareti kısıtlayıcı her türlü uygulamaya son verilerek dış ticaret serbestleştirilmelidir.
- Doğrudan yabancı yatırımcılar teşvik edilmeli, sermayenin serbest dolaşımı sağlanmalıdır.
- Devlet tarafından yapılan yatırımlar özel sektöre devredilmelidir.
- Devletin piyasadaki düzenleme yetkisine son verilerek deregülasyon sağlanmalıdır.
- Mülkiyet hakları güvence altına alınmalıdır.

Washington Mutabakatının birinci, ikinci, üçüncü, sekizinci ve dokuzuncu maddeleri devletin ekonomideki rolünün azaltılması ile ilgiliyken dördüncü, beşinci, altıncı, ve yedinci maddeleri ise daha çok ticaretin serbestleştirilmesi ile ilgilidir (Yıldırım, 2011, s.78). Washington Mutabakatı ile birlikte pek çok ülke 1990'lı yıllardan itibaren tarife ve ithalatın sınırlandırılmasını ortadan kaldırmaya yönelik reform paketlerini hayata geçirmeye başlamıştır (Yıldırım, 2011, s.76).

II. Dünya savaşıdan sonra dünyada etkili olmaya başlayan ve Neoliberal örgütler olarak tanımlanan DTÖ, IMF, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Teşkilatı (OECD) gibi uluslararası kuruluşlar Hizmet Ticaret Genel Anlaşması (GATS), Gümrük Tarifeleri Genel Anlaşması (GATT) üzerinden dış ticaretin önündeki engelleri kaldırarak dış ticareti serbestleştirmeye çalışmışlardır (Kökalan Çımrın,

2009,s.199). Bu noktada GATT'ın amacına kısaca değinmek gerekir. GATT'ın ana amacı uluslararası ticareti kısıtlayıcı, engelleyici her türlü tarife dışı uygulamayı ortadan kaldırarak uluslararası ticaretin serbestleştirilmesini sağlamaktır (Kartal, 2008, s.181).

Neoliberalizm ekonomideki istikrarsızlıkların nedeni olarak korumacı uygulamaları görmüştür. Bu bağlamda IMF, Dünya Bankası ve DTÖ gibi neoliberal kuruluşlar ülkeleri açık pazarlara ve ihracata teşvik etmişlerdir (Manafı, 2021, s.6). Bu doğrultuda gümrük birlikleri de anlaşmaya taraf ülkeler arasında gümrük vergisi ve eş etkili vergi başta olmak üzere dış ticaretteki her türlü kısıtlamayı ortadan kaldırmak ve anlaşmaya taraf olmayan üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulamak amacıyla yapılan anlaşmalardır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021). Neoliberalizm 1990'lı yıllarda altın çağını yaşamıştır. Özellikle iletişim teknolojilerinde meydana gelen gelişmelerle birlikte dış ticaret ve finans dünyası gelişmiştir (Bulut, 2011, s.47). Dünyada meydana gelen söz konusu bu gelişmeler Türkiye ve AB'yi de etkilemiştir. Bu bağlamda Türkiye ile AB arasında 1995 yılında Gümrük Birliği'ne geçilmiştir. Gümrük Birliği kapsamında Türkiye-AB arasındaki ticarete sanayi mallarında gümrük vergileri karşılıklı olarak kaldırılmıştır (AB Türkiye Delegasyonu, t.y.).

Neoliberalizmin genel özellikleri ve Washington mutabakatı dikkate alındığında (Washington Mutabakatının altıncı maddesi doğrudan dış ticarete gümrük vergilerinin kaldırılması gerektiğini vurgulamaktadır.) gümrük birliğinin neoliberalizmden bağımsız olmadığı ve neoliberalizmin fiili olarak uygulama şekillerinden biri olduğu ortaya çıkmaktadır.

2. TÜRKİYE - AB GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN ORTAYA ÇIKIŞI VE KAPSAMI

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği'nin ortaya çıkış süreci ve kapsamı ele alınacaktır. Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği'nin ortaya çıkış süreci ele alınırken sırasıyla Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) doğuşu ve Türkiye AET ilişkileri, Ankara Anlaşması ve anlaşmanın ön gördüğü hazırlık, geçiş ve son döneme değinilecektir. Söz konusu bölümün son başlığında ise Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği'nin kapsamı tartışılacaktır.

2.1. AET'in Doğuşu ve Türkiye AET İlişkileri

Birleşik Avrupa fikrinin temeli 13. Yüzyıla kadar dayandırılmıştır. Yüzyıllar boyu pek çok Avrupalı devlet ve siyaset adamı tarafından Birleşik Avrupa fikri dile getirilmiştir. Ancak Birleşik Avrupa fikrinin hayata geçirilmesi 20. Yüzyılın ikinci yarısından sonra mümkün olmuştur (Özdemir ve Koç Aytekin, 2016, s.50).

Birleşik Avrupa fikrinin ortaya çıkmasında Avrupa'nın yüzyıllar boyunca pek çok kanlı savaşa sahne olması etkili olmuştur. Nitekim Avrupa'nın iki büyük gücü olarak ifade edilen Fransa ve Almanya arasındaki gerilim Avrupa'da 1870-1945 yılları arasında üç büyük savaşın yaşanmasına sebep olmuştur. Bu savaşlarda milyonlarca insan hayatını kaybetmiş ve Avrupa da büyük yıkımlar yaşanmıştır. II. Dünya savaşından sonra içinde bulunulan durumdan çıkış için tek yolun, siyasi ve ekonomik yönden birleşme olduğu fikri Avrupalı pek çok siyaset ve devlet adamı tarafından ifade edilmiştir (Çetinkaya, 2019, s.114-115).

II. Dünya Savaşı sonrası Birleşik Avrupa fikri sonuç vermiş ve Avrupa da kalıcı barışı tesis etmek amacıyla dönemin Fransa Dışişleri Bakanı Robert Schuman ve Eski Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri Jean Monnet liderliğinde Schuman planı ortaya atılmıştır. Schuman Planına göre Avrupa'da yaşanan pek çok savaş Fransa ve Almanya arasındaki gerilimden kaynaklanmaktadır. Avrupa'da barış ortamını sağlamanın ve Fransa ile Almanya arasındaki rekabeti sona erdirmenin yolu ise kömür çelik yönetiminin milletler üstü bir kuruma devredilmesinden geçmektedir (Çetinkaya, 2019, s.115).

Schuman Planı çerçevesinde 1951 yılında Almanya, Belçika, Hollanda, Lüksemburg, İtalya ve Fransa tarafından Avrupa Kömür Çelik Topluluğu (AKÇT) kurulmuştur. AKÇT ile bir yandan Avrupa'da kömür çelik üzerinden barış ortamı sağlanmış diğer yandan da Avrupalı devletler kendi egemenliklerinden vazgeçerek mevcut egemenliklerini milletler üstü bir kuruma devretmişlerdir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

AKÇT üyeleri 1957 yılına gelindiğinde kömür çelik alanında kurulan iş birliğinin genişlemesi gerektiğine kanaat getirmişlerdir. Bu kapsamda AKÇT üyeleri tarafından 1957 yılında Roma anlaşması imzalanmıştır. Roma Anlaşması ile AET kurulmuş, kömür çelik alanında kurulan işbirliği malların, emeğin, sermayenin ve hizmetlerin serbest dolaşımını sağlayacak şekilde genişletilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). Ayrıca Roma Anlaşmasında ilk kez Gümrük Birliği ve ortak pazardan söz edilmiştir. Nitekim 1968 yılında topluluk üyeleri Gümrük Birliğine geçmişlerdir (Özdemir ve Koç Aytekin, 2016, s.50).

Türkiye 1950 yılında ilk kez çok partili seçimlere gitmiş ve yapılan seçimlerde Adnan Menderes liderliğindeki Demokrat Parti (DP) iktidara gelmiştir. II. Dünya Savaşı sonrası meydana gelen gelişmeler Türk dış politikasını etkilemiş ve Türkiye Batılılaşma hareketleri içerisinde yer almıştır. Bu bağlamda Türkiye kendisini Batı Avrupa sistemi içerisinde entegre etmeye çalışarak Avrupa Bütünleşmesi konusundaki bütün oluşumları desteklemiştir (Çınar, 2004, s.34-35).

Türkiye 1957 yılında AET kurulduktan sonra AET ile yakından ilgilenmeye başlamıştır. Bu nokta da Türkiye 1959 yılında AET'e uluslararası sistemin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik koşulları dikkate alarak üyelik başvurusunda bulunmuştur (Ertekin, 2020, s.52).

Türkiye'nin AET'e üyelik başvurusunda bulunmasının nedenleri şu şekilde sıralanabilir (Ertekin, 2020, s.52):

- Tanzimat döneminden süre gelen Batılılaşma hayali.
- Soğuk Savaş dönemi boyunca yalnız kalmamak ve AET üzerinden yapacağı ekonomik entegrasyon ile Kuzey Atlantik Anlaşması (NATO) aracılığıyla içerisinde yer aldığı Batı bloğundaki mevcut pozisyonunu korumak.

- AET'in ABD'ye karşı dengeleyici ve alternatif bir ortak olması.
- AET ülkeleri ile kurulan ekonomik ilişkiler.
- Türkiye ile Yunanistan arasındaki anlaşmazlıklar.

Sovyet Rusya tehdidi Türkiye'nin AET ve Batı dünyası ile siyasi ve ekonomik ilişkiler kurmasında etkili olmuştur. Türkiye askeri açıdan NATO içerisinde yer alarak ekonomik açıdan ise AET üzerinden Sovyet Rusya tehdidine karşı kendisini korumaya çalışmıştır (Saçkan, 2013, s.20).

Türkiye'nin AET'e başvuru sürecinde ekonomik faktörler etkili olmuştur. AET'in kurulduğu yıllarda Türkiye'nin toplam ihracatının yüzde 40'ı ile toplam ithalatının yüzde 30'u AET üyesi ülkeler üzerinden yapılmıştır (Saçkan, 2013, s.19).

Türkiye'nin AET ile ortaklık kurmak istemesinde Yunanistan faktörü de etkili olmuştur. Yunanistan 15 Temmuz 1959 tarihinde AET'e üyelik başvurusunda bulunmuştur. Yunanistan'ın AET'e başvuru yapması Türkiye'nin Batı dünyası karşısında mevcut konumunu kaybettiği şeklinde yorumlanmıştır. Bunun üzerine Türkiye'de 31 Temmuz 1959 tarihinde AET'e üyelik başvurusunda bulunmuştur (Çınar, 2004, s.35).

Türkiye'nin AET'e üyelik başvurusunda bulunmasından sonra dört yıllık müzakere süreci başlamıştır. Türkiye ile AET arasında yapılan müzakereler sonucunda Türkiye'nin başvurusu siyasi ve ekonomik sebeplerden dolayı reddedilmiştir. Türkiye'nin üyeliği yerine ortaklık anlaşması olarak ifade edilen Ankara Anlaşması 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanmıştır (Tekin, 2017, s.2100).

2.2. Ankara Anlaşması

12 Eylül 1963'te imzalanan Ankara Anlaşması ilk olarak 12 Şubat 1964'te GATT'ın onayına sunulmuştur. GATT tarafından onaylanan Ankara Anlaşması Türkiye ve AET parlamentoları tarafından da onaylandıktan sonra 1 Aralık 1964'te yürürlüğe girmiştir. Ankara Anlaşmasında yürürlükte kalış süresi ile ilgili herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durum anlaşmasının nihai amacına ulaşmaya kadar yürürlükte kalacağı anlamına gelmektedir (Ertekin, 2020, s.53).

Ankara Anlaşması ile Türkiye AET ilişkilerinin geleceğini belirlenmiştir. Bu çerçevede Türkiye'ye ilerleyen zamanlarda topluluğa tam üyeliğini sağlamak

amacıyla “*ortak üyelik statüsü*” verilmiştir (Saçkan, 2013,s.20). Ankara Anlaşması Türkiye’nin Avrupa Topluluğuna (AT) entegrasyonunu sağlamak amacıyla yapılan programın genel adıdır (Ertekin, 2020, s.54). Ankara Anlaşması Türkiye AT ilişkilerine yönelik “*Çerçeve Anlaşması*” özelliğini taşımış olup beş ana belgeden meydana gelmiştir (Aydoğan, 2007, s.45).

Ankara Anlaşmasının iki temel amacı olmuştur. Bu amaçlardan birincisi Türkiye ile AET ülkelerinin ekonomi politikalarını birbirlerine uyumlulaştırmaktır. Bu kapsamda üretim faktörlerinin serbestliği amaçlanmıştır. Ankara Anlaşmasını ikinci amacı ise Gümrük Birliğini hayata geçirmek olmuştur (Güneş, 2016, s.31). Ankara Anlaşmasının ekonomik amaçlarının dışında siyasi amacı da bulunmaktadır. Ankara Anlaşmasının siyasi amacı Roma Anlaşması çerçevesinde barış ve özgürlüğü sağlamak olmuştur (Ertekin, 2020, s.54).

Ankara Anlaşması Türkiye’nin AT’ye üyelik sürecini “*Hazırlık Dönemi*”, “*Geçiş Dönemi*” ve “*Son Dönem*” olmak üzere üç ana döneme yaymıştır. Bunun nedeni ise Türkiye’nin ekonomik yapısının AT üyeliğine hazır olmamasından kaynaklanmaktadır. Ankara Anlaşmasının öngördüğü bu üç dönem sonucunda önce Gümrük Birliği, ardından Türkiye’nin AT’ye üyeliği hedeflenmiştir (Aydoğan, 2007, s.45-46).

2.2.1. Hazırlık Dönemi

Hazırlık Dönemi 1964 yılında Ankara Anlaşmasının yürürlüğe girmesiyle başlayıp Katma Protokolün imzalandığı 1973 yılına kadar devam eden dönemdir. Hazırlık Dönemi başlangıçta beş yıl olarak planlanmış ancak süreç dokuz yılda tamamlanabilmiştir (Keleş, 2019, s.21).

Hazırlık Döneminin en önemli özelliği AT’nin yapmış olduğu ekonomik yardımlarla Türkiye ekonomisini kalkındırmak istemesidir. Bu kapsamda AT Türkiye’ye yönelik bir takım mali yardımlara bulunmuştur. AT yapmış olduğu yardımlarla Türkiye ekonomisi ile topluluk ekonomisi arasındaki farkları azaltmaya çalışmıştır (Çınar, 2004, s.35).

Hazırlık döneminde Türkiye’ye yönelik yapılan mali yardımların başında Ankara Anlaşması ile birlikte imzalanan I. Mali Protokol gelmektedir. I. Mali Protokol kapsamında Türkiye’ye 175 Milyon ECU tutarında kredi desteği verilmiştir

(Koçak, 2009,s.136). Kredi desteği 1964-1969 yılları arasında sağlanmıştır. Söz konusu krediler enerji, altyapı, kamu ve özel sektör projeleri başta olmak üzere pek çok projede kullanılmıştır. Bu projelere Kovada Projesi, Gökçekaya-Seyitömer Enerji Nakil Hattı ve Keban projeleri örnek verilebilir. Türkiye kredi desteğinin sağlandığı ilk yıllarda proje eksikliğinden dolayı bir takım sorunlar yaşamıştır (Bulut, 2019, s.31).

Hazırlık Döneminin önemli bir diğer özelliği de Türkiye’yi Gümrük Birliğine hazırlamaya yönelik olmasıdır. Bu amaçla AT Türkiye ile olan ticaretinde tek taraflı olarak Türkiye lehine birtakım tavizler vermiştir. Bu tavizlerin başında “*tarife kotaları*” veya diğer adıyla “*ithalat kontenjanları*” gelmektedir (Saçkan, 2013, s.21). İthalat kontenjanı uygulamasıyla AT Türkiye çıkışlı belirli başlı malların ithalatında çeşitli kolaylıklar sağlamıştır. Her ülkenin hangi maldan ne kadar ithalat yapabileceği AT tarafından belirlenmiştir. Ayrıca ihtiyaç duyulması halinde ithalat kontenjanlarının arttırılabileceği de ifade edilmiştir. AT Türkiye’den ithal ettiği kuru üzüm, kuru incir, tütün ve fındıkta ithalat kontenjanı açmıştır (Bulut, 2019, s.26). İthalat kontenjanı ile bu mallara belirlenen kotalar dahilinde düşük gümrük tarifesine uygulanmıştır. Ancak kota limiti aşılmca normal gümrük tarifesine geçilmiştir (Çınar, 2004, s.36).

Hazırlık döneminde Türkiye’ye verilen tüm tavizlere rağmen Türkiye’nin ihracat artış hızı ithalat artış hızının önüne geçememiştir. 1963 yılında AET’in Türkiye’nin ithalatındaki payı yüzde 29 iken bu oran 1972’de yüzde 42’ye yükselmiştir (Bulut, 2019, s.26).

Hazırlık döneminde Türkiye AT arasında emeğin serbest dolaşımı, hizmetlerin serbest dolaşımı ve yerleşme hakkı gibi konularda ciddi bir ilerleme sağlanamamıştır (Bulut, 2019, s.26).

2.2.2. Geçiş Dönemi

Türkiye 1967-1968 yılları arasında AT’ye geçiş döneminin başlatılması talebinde bulunmuştur. Ancak Türkiye’nin talebi ekonomik gerekçeler gösterilerek reddedilmiştir. AT 6 Şubat 1969 tarihindeki Ortaklık Konseyi toplantısında Türkiye’nin geçiş döneminin başlaması yönündeki talebini kabul etmiş ve geçiş dönemi hazırlıklarına başlanmıştır (Saçkan, 2013, s.23). Geçiş dönemi 1 Ocak 1973

tarihinde yürürlüğe giren Katma Protokol ile başlayıp 22 yıl süren bir Gümrük Birliği sürecidir (Bulut, 2019, s.27). Geçiş döneminin kapsamı ve taraflar üzerindeki yükümlülükleri 1973 yılında yürürlüğe giren Katma Protokol ile belirlenmiştir (Güneş, 2016, s.31).

Geçiş döneminin iki amacı bulunmaktadır. Bunlar (Ertekin, 2020, s.55):

- Gümrük Birliği'nin gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla tarafları yükümlülük altına sokmak.
- Türkiye'nin ekonomi politikaları ile AT ekonomi politikalarını birbirleriyle uyumlu yapmak.

Geçiş döneminde kota, emeğin serbest dolaşımı, sermayenin serbest dolaşımı ve gümrük liberalizasyonu ile ilgili düzenlemeler olup taraflar birbirlerine karşılıklı tavizler vermişlerdir (Bulut, 2019, s.28).

2.2.2.1. Katma Protokol

Katma Protokol 13 Kasım 1970'te imzalanıp 1973 yılında yürürlüğe giren, Gümrük Birliğine yönelik Uygulama Anlaşması özelliği taşıyan bir sözleşmedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.).

Katma Protokol Gümrük Birliği'nin ve geçiş döneminin genel ilkelerini ortaya koymuştur. Katma Protokolle taraflar birbirleriyle olan ticarete bir yandan her türlü gümrük vergisi ve eş etkili vergiyi kaldırmayı kabul ederken diğer yandan da üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulanması yönünde karar almışlardır (Gökçenoğlu, 2018, s.36). Katma Protokol kapsamında AT Türkiye'den ithal ettiği tekstil ve petrol ürünleri dışındaki sanayi mallarında gümrük vergilerini sıfırlamıştır. Türkiye ise daha önceden belirlenen mal gruplarına göre 12 ve 22 yıllık zaman dilimleri içinde AT'den ithal ettiği AT menşeli mallarda gümrük vergilerini sıfırlamıştır (Hatipler, 2011, s.21).

Katma Protokolün üç temel amacı bulunmaktadır. Bu amaçlar şunlardır (Gökçenoğlu, 2018, s.36):

- Türkiye ile AT arasında Gümrük Birliği sürecinde eşit yükümlülüklerin olması,
- Türkiye ile AT arasında Gümrük Birliği sisteminin oturtulması,

- Türkiye ve AT ekonomi politikalarının birbirleriyle entegre edilmesi amaçlanmıştır.

Katma Protokol 64 maddeden meydana gelmiş olup, işgücünün, sermayenin, hizmetlerin malların serbest dolaşımından devlet yardımlarına kadar pek çok konuyu ele almıştır (Bulut, 2019, s.28-29). Katma Protokol'de ele alınan malların serbest dolaşımını, kişilerin serbest dolaşımını ve hizmetlerin serbest dolaşımını detaylandırmakta yarar vardır.

● Malların Serbest Dolaşımı

Malların serbest dolaşımı Katma Protokol'ün birinci bölümünde ele alınmıştır. Katma Protokol ile birlikte Türkiye ile AT arasındaki sanayi malları ticaretinde her türlü gümrük vergisi ve eş etkili vergi kaldırmıştır. Katma Protokol de Türkiye ile AT arasındaki mal ticaretinde gelecekte uygulanması muhtemel indirimlere de değinilmiştir. Malların serbest dolaşımı ile birlikte Türkiye AT arasında dış ticaret hacmi artmıştır (Önal, 2022, s.55). AT Türkiye'nin ihracatı açısından önemli olan bazı malları Katma Protokol'ün malların serbest dolaşımı ilkesinin dışında tutmuştur. Bu malların başında şeker, zeytinyağı, salça, tekstil ve petrol ürünleri gelmektedir. İşlenmiş bazı tarım ürünleri normal tarım ürünü olarak kabul edilmiştir. Bu durum pazarda Türkiye'nin aleyhine bir durum oluşturmuştur (Bulut, 2019, s.29).

Katma Protokol'ün 33. maddesi doğrudan ortak tarım politikasına ilişkin alınması gereken tedbirlere değinmiştir. Buna göre Türkiye'nin 22 yıllık süreç içinde kendi tarım politikasını AT'nin ortak tarım politikasına uyumlu yapması ön görülmüştür. Ancak 1960'lı yıllarda Türkiye'den gelecek olan tarım ürünlerine ihtiyaç duyan AT, 1980'li yıllardan itibaren tarımsal üretime ağırlık vererek pek çok tarım ürününde üretim fazlası vermeye başlamıştır. Bu sebeple tarım sektörü gümrük muafiyetlerinin dışında tutulmuştur (Bulut, 2019, s.29). Tarım sektörüyle birlikte AT açısından her zaman önemini koruyan kömür çelik sektörü de gümrük muafiyetlerinin dışında olmuştur (Çınar, 2004, s.37). AT 1985 yılından itibaren petrol ürünleri hariç dış diğer istisnai ürünler üzerindeki dış ticaret kısıtlamalarını kaldırmıştır. Tekstil sektöründeki kısıtlamalar ise gönüllü ihracat kısıtlamalarıyla

esnetilmiştir. AT bu durumu Katma Protokol'ün 60. maddesi üzerine dayandırarak açıklamıştır (Gökçenoğlu, 2018, s.39).

● Kişilerin Serbest Dolaşımı

Kişilerin serbest dolaşımı Katma Protokol de 36. maddeden başlanarak 42. maddeye kadar işlenmiştir. Buna göre Türkiye AT arasında kişilerin serbest dolaşımı belirli periyotlar dahilinde zamana yayılmıştır. Katma Protokol yürürlüğe girdikten 12 yıl sonra işçilerin serbest dolaşım süreci başlayacak ve süreç 22 yılda tamamlanacaktır. Katma Protokol de kişilerin serbest dolaşımına ilişkin düzenlemeler işçiler birer teminat niteliği taşımıştır (Bulut, 2019, s.29-30). Bu noktada Türkiye ile AT arasında 1976-1986 döneminde emeğin serbest dolaşımının hayata geçirilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca işçilerin sosyal haklarına ilişkin düzenlemelere de Katma Protokol de yer verilmiştir. Katma Protokol işçilerin serbest dolaşımı konusunda başarılı olmamıştır. Türkiye de işsizlik oranının yüksek olmasından dolayı AT Türk işçilerin serbest dolaşımına sıcak bakmamış dolayısıyla Katma Protokol'ün kişilerin serbest dolaşımı ile ilgili hükümleri yerine getirilememiştir (Çınar, 2004, s.37).

● Sermayenin Serbest Dolaşımı

Katma Protokol'ün 50'nci maddesinde Türkiye ile AT arasında sermayenin serbest dolaşımı işlenmiştir. Buna göre taraflar sermaye akışı önündeki tüm engelleri kaldırarak sermayenin serbest dolaşımını sağlayacaklardır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.) Katma Protokol de sermayenin serbest dolaşımına ilişkin düzenlemelerle Türkiye AT arasındaki ticarete sermaye yatırımlarının önün açılması amaçlanmıştır (Önal, 2022, s.55).

● Hizmetlerin Serbest Dolaşımı

Katma Protokol'ün 41/1'inci maddesi hizmetlerin serbest dolaşımını ele almıştır. Buna göre Türkiye ile AT arasındaki hizmet ticaretinde serbestlik sağlanacak olup taraflar yeni kısıtlama getirmemekle mükelleftirler. Hizmetlerin serbest dolaşımı önündeki halihazırda bulunan engeller kaldırılacaktır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.)

2.2.2.2. Türkiye AT İlişkilerinin Bozulması ve Katma Protokol'ün Askıya Alınması

Türkiye AT ilişkileri her zaman iyi gitmemiştir. Özellikle 1970'li yılların ikinci yarısından itibaren Türkiye AT ilişkileri giderek bozulmaya başlamıştır. Bunun arkasında gerek siyasi gerekse ekonomik sebepler yatmıştır. AT 1970'li yıllara girilmesiyle birlikte tarım sektöründe bazı Akdeniz ülkelerine çeşitli ayrıcalıklar vermiştir. Bu durum Ankara Anlaşmasıyla topluluğun bir parçası olan Türkiye'yi rahatsız etmiştir. Katma Protokol'ün en önemli hükümlerinden biri işçilerin serbest dolaşımını sağlamak olmuştur. Ancak AT tüm çabalara rağmen işçilerin serbest dolaşımını uygulamaya koymamıştır. AT'nin genişlemesi ve bu genişlemeye bağlı olarak muafiyetlerden faydalananak ülke sayısının artması da Türkiye'nin AT'ye bakış açısını değiştirmiştir. 1981 yılında Yunanistan'ın AT'ye üye olması ve topluluk içinde Türkiye'nin aleyhine yönelik faaliyetleri de Türkiye AT ilişkilerini olumsuz yönde etkilemiştir (Saçkan, 2013, s.23-24).

Bütün bu gelişmelerin dışında 1973 Petrol Krizi ve 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı Türkiye AT ilişkilerinin gerilemesine yol açmıştır. Türkiye yaşanan bu olumsuz gelişmelerle birlikte topluluk karşısında yükümlülüklerini yerine getirememeye başlamış ve 1976'da AT'den ilişkilerin dondurulması talebinde bulunmuştur. AT Türkiye'nin talebini kabul etmiş ve ilişkilerin beş yıl boyunca askıya alınacağını bildirmiştir (Saçkan, 2013, s.24). Türkiye 1977-1978 yılları arasında AT'den gelecek olan mallarda uygulayacağı gümrük indirimlerini de sonraya bıraktığını açıklamıştır (Gökçenoğlu, 2018, s.40). Türkiye'nin yükümlüklerini yerine getirememesi AT'nin de Türkiye karşısındaki yükümlüklerini yerine getirememesine sebep olmuştur. Bu dönemde Türkiye'de AT ile bütünleşmenin Türkiye ekonomine zarar vereceği dolayısıyla içe dönük ithal ikameci ekonomi anlayışının daha faydalı olacağı görüşü hakim olmuştur (Ertekin, 2020, s.57).

1979 yılında Türkiye de iktidar değişikliği yaşanmıştır. İktidar değişikliğinin ardından Türkiye AT ile ilişkileri düzeltme girişiminde bulunmuş ancak Türkiye'nin girişimleri topluluk tarafından çeşitli gerekçeler öne sürülerek reddedilmiştir (Aydoğan, 2007, s.53). 12 Eylül 1980'de darbesi Türkiye AT ilişkilerinde kırılma

yaşanmasına neden olmuş, Türkiye AT ile olan bütün ilişkilerini beş yıl boyunca dondurmıştır (Saçkan, 2013, s.24). 1982 yılına gelindiğinde ise AT’de Türkiye’deki antidemokratik uygulamaları gerekçe göstererek ilişkileri dondurma kararı almıştır (Aydoğan, 2007, s.53). Türkiye AT arasında yaşanan tüm gelişmeler karşısında Katma Protokol’ün sadece ticari hükümleri hayata geçirilebilmiştir (Ertekin, 2020, s.57).

2.2.2.3. Türkiye AT İlişkilerinin Düzelmesi ve AT’ye Tam Üyelik Başvurusu

Türkiye 1980’li yıllara gelindiğinde ithal ikameci politikalarından uzaklaşmaya başlamış ve 24 Ocak 1980 kararları ile liberal sisteme entegre olmuştur. Yaşanan bu gelişmeler karşısında Türkiye AT ilişkileri tekrardan canlanmaya başlamıştır (Güneş, 2016, s.32). 24 Ocak 1980 kararları Türkiye Cumhuriyeti tarihi açısından birer dönüm noktası niteliği taşımıştır. 24 Ocak Kararları Türkiye’nin global pazarlara entegre olmasını sağlamıştır. 24 Ocak kararları için Türkiye’nin dünyaya açılmasını sağlayan kararlar olarak nitelendiren yaklaşımlar mevcuttur (Öztürk, Nas ve İçöz, 2008, s.15).

Türkiye 12 Eylül 1980 askeri darbesinden sonra 1986 yılında AT ile yeniden görüşmelere başlamıştır. Türkiye AT’ye tam üyelik başvurusunda bulunmak istediği yönünde görüş bildirmiştir. Nitekim Türkiye 14 Nisan 1987 tarihinde Ankara Anlaşmasının 237. Maddesine dayanarak AT’ye tam üyelik başvurusunda bulunmuştur (Keleş, 2019, s.23). Türkiye AT’ye tam üyelik başvurusunun dışında 1988 yılından itibaren Katma Protokol de öngörülen gümrük vergisi indirimlerini de uygulamaya koymuştur (Gökçenoğlu, 2018, s.40). Türkiye’nin AT’ye tam üyelik başvurusu sürecinde 1980’li yılların sonunda Yunanistan ile Davos görüşmeleri üzerinden başlayan diyalog havası da etkili olmuştur (Aydoğan, 2007, s.53).

AT Türkiye’nin tam üyelik başvurusu ile ilgili kararını 1989 yılında açıklamıştır. AT topluluğun kendi entegrasyonunu gerçekleştirmeden yeni bir üyenin daha alınarak genişlemenin mümkün olamayacağını ifade etmiştir. Buna karşılık AT Türkiye’nin tam üyeliğinden çok Gümrük Birliği’nin önemli olduğunu ve Gümrük Birliği sürecinin tamamlanması gerektiği yönünde fikir beyan etmiştir (Keleş, 2019, s.23).

2.2.3. Son Dönem

Türkiye AT'ye tam üyelik başvurusundan sonra Ankara Anlaşması çerçevesinde topluluk ile iş birliğini devam ettirmiştir. Bu kapsamda 1990 yılında AB Komisyonu tarafından "*Türkiye ile İş birliği Paketi*" oluşturulmuştur. Ayrıca 1993 yılında Türkiye AT Karma Komisyonu tarafından Gümrük Birliği Komisyonu oluşturulması yönünde karar alınmıştır. Söz konusu komisyon Türkiye AT gümrük mevzuatının birbiriyle uyumunu sağlamak için çalışmalar yapmıştır (Saçkan, 2013, s.25).

Ankara Anlaşmasının dördüncü ve beşinci maddeleri doğrudan Gümrük Birliğini ele almıştır. Anlaşmanın dördüncü maddesi Türkiye ile AT arasında geçiş döneminin sona ermesiyle Gümrük Birliği'nin oluşturulacağını karara bağlarken anlaşmanın beşinci maddesi ise Gümrük Birliğine geçiş ile son dönemin başlayacağını ifade etmiştir (Keleş, 2019, s.23-24). Son dönemin nihai amacı Türkiye ekonomisini AT ekonomisiyle uyumlu yapmak olmuştur. Türkiye ekonomisini AT ekonomisine uyumlu yapmak amacıyla Dünya Bankası ve IMF tarafından Türkiye'ye yönelik yapısal ayarlama kredileri verilmiştir (Çınar, 2004, s.38).

Türkiye ile AB arasında 1995 yılında 36. Dönem Türkiye-AB Ortaklık Konseyi toplantısı yapılmıştır. 36. Dönem Türkiye-AB Ortaklık Konseyi toplantısında taraflar arasında yapılan müzakereler sonucunda Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girmesine ilişkin karar alınmıştır (Keleş, 2019, s.24). Ortaklık Konseyinde alınan karar 1/95 sayılı karar olup 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ortaklık Konseyi kararının yürürlüğe girmesiyle hem Gümrük Birliğine hem de son döneme geçilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2020).

Son dönemin bitiş süresi ile ilgili herhangi bir tarih bulunmamaktadır. Son dönem AB'ye üye olmadan önceki son aşama olup sonu belli olmayan bir süreçtir. Son döneme girilmesinin üzerinden yaklaşık olarak çeyrek asır geçmesine rağmen Türkiye'nin AB üyelik süreci henüz tamamlanamamıştır (Bulut, 2019, s.38). Çalışmanın bir sonraki başlığında gerek son dönem gerekse Gümrük Birliği açısından her zaman önemini koruyan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı incelenecektir.

2.2.3.1. 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı

1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı Türkiye ile AB arasında Gümrük Birliği kapsamında sanayi mallarının serbest dolaşımına yönelik bir “uygulama kararı”dır (Ertekin, 2020, s.57). 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı; Malların Serbest Dolaşımı ve Ticaret Politikası, Tarım Ürünleri, Gümrük Hükümleri, Yasaların Yakınlaştırılması, Kurumsal Hükümler, Genel ve Son Hükümler olmak üzere altı ana başlıktan oluşmuştur (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı taraflara alışılmış gümrük birliklerinin dışında yükümlülükler vermiştir. Buna göre taraflar gerek ithalatta gerekse ihracatta dış ticareti kısıtlayıcı her türlü gümrük vergisi, eş etkili vergi ve miktar kısıtlamalarını kaldıracaklardır. Ayrıca Gümrük Birliği tarafları birliğe üye olmayan üçüncü ülkelere karşıda ortak gümrük tarifesi uygulamaya da taahhüt ettirmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı sadece klasik gümrük vergileri üzerinden yapılan dış ticaret kısıtlamalarını ortadan kaldırmaya yönelik olmayıp rekabeti bozucu uygulamaların kaldırılmasına ilişkin hükümlerde içermektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). Ortaklık Konseyi Kararı devlet yardımlarından fikri mülkiyet haklarına kadar pek çok konuyu ele almıştır (Gökçenoğlu, 2018, s.52).

Türkiye 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı çerçevesinde iç piyasayı korumaya yönelik düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Bunun dışında Türkiye üretim standartlarını AB standartlarına yükseltmek içinde çalışmalar yapmıştır (Ertekin, 2020, s.59).

1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kapsamında Türkiye ile AB arasında Gümrük Birliği mevzuatının uyumunu sağlamak amacıyla “Gümrük Birliği Ortak Komitesi” oluşturulmuştur (Ertekin, 2020, s.59). 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı Ankara Anlaşması çerçevesinde kurulan diğer konseylerde alınan kararlar içerisinde en kapsamlı ve en kuvvetli karar olarak nitelendirilmektedir (Gökçenoğlu, 2018, s.52).

2.3. Türkiye-AB Gümrük Birliği’nin Kapsamı

Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği yalnızca işlenmiş tarım ürünlerini ve sanayi mallarını kapsamaktadır. Gümrük Birliği Türkiye ile AB arasında malların

serbest dolaşımını sağlamakla birlikte menşe kurallarından bağımsız bir şekilde işlemektedir (Tanısalı, 2019, s.30).

Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği'nin kapsamını incelerken Gümrük Birliği bölgesi kavramına da değinmek gerekir. Gümrük Birliği Bölgesi Türkiye Gümrük Birliği bölgesi ile AB Gümrük Birliği bölgesinden oluşan bölgenin toplamıdır. Gümrük Birliği kuralları gümrük birliği bölgesinde geçerli olmaktadır (Tanısalı, 2019, s.30). Gümrük Birliğine üye bir ülkede üretilen mallar ile Gümrük Birliğine üye olmayıp Gümrük Birliğine üye bir ülkede gümrük vergileri tahsil edilip ithalat işlemleri tamamlanan mallar Gümrük Birliği bölgesinde serbest dolaşıma girmiş mallar olarak edilmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

Türkiye ile AB arasında Gümrük Birliği yapıldıktan sonra sanayi mallarının ticaretinde her türlü gümrük vergisi, eş etkili vergi ve miktar kısıtlaması ortadan kaldırılmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.). Türkiye Gümrük Birliğine girdikten sonra AB ile birlikte üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulamaya başlamıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). Gümrük Birliği çerçevesinde pek çok konuda Türkiye'deki mevzuatın AB mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi amaçlanmıştır. 1/95 ve 2/95 sayılı Ortak Konsey Kararları mevzuat uyumuna ilişkin hükümler içermektedir. Türkiye Gümrük Birliğine girdikten sonra ticaret politikası, STA, sanayi mallarının ticareti, rekabet politikası, fikri ve sinai haklar ve gümrük mevzuatı ile ilgili konularda kendi mevzuatını AB mevzuatı ile uyumlu yapmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). Türkiye ithalat-ihracat prosedürleri, tarife kontenjanı, tarife kotası, dahilde işleme rejimi, hariçte işleme rejimi, miktar kısıtlamaları, STA'lar başta olmak üzere pek çok konuda ticaret politikalarını AB ticaret politikalarına entegre etmiştir. Türkiye sanayi mallarına ilişkin teknik konularda da kısa sürede AB mevzuatına uyum sağlamıştır. Bu kapsamda Türkiye de CE (Conformité Européenne) Belgesi veren kuruluşların sayısında devamlı olarak artış yaşanmıştır. Türkiye rekabet politikası ve fikri sinai haklarda AB'ye uyum sağlamak amacıyla hem Rekabet Kurumunu kurmuş hem de yasal düzenlemeler yapmıştır. Türkiye Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girdiği 1996 yılından itibaren gümrük mevzuatına ilişkin konularda AB'ye uyum sağlamıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

Türkiye-AB Gümrük Birliğinde işlenmemiş tarım ürünleri anlaşma kapsamı dışında tutulmuş olup Ortaklık Konseyi kararları uygulanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). AB tarım sektöründe Türkiye'ye yönelik ilk tavizlerini Ankara anlaşmasıyla vermiştir. Bu kapsamda AB ham tütün, kuru üzüm, kuru incir ve fındıkta Türkiye'ye yönelik tarife kontenjanı uygulamıştır. AB Ankara Anlaşmasının ardından Türkiye menşeli birçok tarım ürününün ithalatında gümrük vergilerinden muafiyetler tanımıştır. 1/73, 1/77 ve 1/80 sayılı Ortaklık Konseyi Kararları Türkiye menşeli tarım ürünlerine ilişkin gümrük vergisi muafiyeti getirmiştir. Türkiye ise 1993 yılından itibaren AB'den ithal ettiği belirli başlı tarım ürünlerinin gümrük vergilerine ilişkin muafiyetler uygulamıştır. 1/98 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı çerçevesinde AB Türkiye'den ithal ettiği tüm tarım ürünlerinde belirli başlı istisnalar hariç ad volorem gümrük vergilerini kaldırmıştır. 1/98 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı tarım ürünleri muafiyeti ile ilgili geniş kapsamlı düzenlemeler getiren Ortaklık Konseyi Kararlarından olup pek çok tarım ürününde muafiyetler getirmiştir. 2004 yılında AB tarihinin en büyük genişlemelerinden birisini yaşamıştır. AB'ye 2004 yılında üye olan ülkeler arasında Türkiye ile tarım ürünleri ticaretinde karşılıklı tavizleri olan ülkelere olmuştur. Bu ülkelerin AB'ye üye olmasıyla Türkiye ile aralarındaki STA'lar da doğal olarak feshedilmiştir. Türkiye ile AB'ye üye olan ülkeler arasında tarım ürünlerine yönelik muafiyetleri AB'nin tarım ürünleri ile ilgili tercihli rejimine entegre edilmesi 2/2006 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile sağlanmıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021).

Türkiye ile AB arasında AKTÇ mallarının serbest dolaşımı Gümrük Birliği'nin dışında tutulmuştur. 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararında taraflar AKTÇ mallarının serbest dolaşımı çözüme kavuşturma konusunda mutabık kalmışlardır. Bu bağlamda 1996 yılında Türkiye-AB arasında Türkiye-AKTÇ STA yapılmıştır. Anlaşma kapsamında Türkiye-AB arasındaki AKTÇ mallarının ticaretinde taraflar her türlü gümrük vergisi uygulamasını karşılıklı olarak sonlandırmışlardır. Ayrıca AKTÇ malları ile ilgili rekabeti bozucu her türlü devlet yardımına izin verilmemesi konusunda da taraflar anlaşmışlardır. Türkiye-AKTÇ STA Gümrük Birliğinden farklı özellikler taşımaktadır. Bu anlaşma Türkiye'ye AKTÇ mallarında üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulama zorunluluğu getirmemektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022).

Türkiye AB'nin tercihli ticaret rejiminin yarattığı olumsuzlukları minimuma indirmek için 22 ülke ile STA imzalamıştır. Bu durum Türk ihracatçısına hem yeni pazar olanakları tanımış hem de diğer ülkeler karşısında rekabet imkanı tanımıştır. Türkiye zaman içerisinde AB'ye üye olan ülkelerle STA'larını sonlandırmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.).

Bir malın Gümrük Birliği kapsamında gümrük vergilerinden muaf bir şekilde serbest dolaşımını sağlamak için ilgili ülkenin gümrük idaresine A.TR (Admission Temporaire Roulette) veya EUR.1 dolaşım belgelerinden herhangi birinin ibraz edilmiş olması gerekir. A.TR dolaşım belgesi işlenmiş tarım ürünleri ve sanayi mallarının ithalatında veya ihracatında kullanılırken EUR.1 dolaşım belgesi ise işlenmemiş tarım ürünlerinde ve AKTÇ (kömür çelik) mallarında kullanılmaktadır. Örneğin A.TR dolaşım belgesi bisküvi gibi işlenmiş tarım ürünlerinde kullanılırken EUR.1 dolaşım belgesi ise domates ham çelik gibi ürünlerde kullanılmaktadır (Tanısalı, 2019, s.30-31).

Tablo 2.1. Yürürlükte Olan STA Listesi

Yürürlükte Bulunan STA'lar			
1.	Arnavutluk	12.	Kosova
2.	Birleşik Krallık	13.	Makedonya
3.	Bosna Hersek	14.	Malezya
4.	EFTA	15.	Mısır
5.	Faroe Adaları	16.	Moldova
6.	Fas	17.	Marityus
7.	Filistin	18.	Sırbistan
8.	Güney Kore	19.	Singapur
9.	Gürcistan	20.	Şili
10.	Tunus	21.	İsrail
11.	Venezuela	22.	Karadağ

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı'nda faydalanılarak tarafımızca oluşturulmuştur.

Tablo 2.1'de Türkiye'nin güncel STA listesi gösterilmektedir. Tablo'ya AB'nin yapmış olduğu STA'lar dahil edilmemiştir. Türkiye Avrupa, Amerika ve Asya kıtalarında çok sayıda ülke ile STA yapmıştır. Türkiye'nin STA yaptığı ülkelerin yaklaşık üçte biri Gümrük Birliğine dahil olmayan Avrupa ülkeleridir. Birleşik Krallık, EFTA, Fas, Güney Kore, Malezya, Mısır ve İsrail ile olan STA'lar Türkiye ekonomisi açısından ciddi önem arz eden STA'lardır.

Tablo 2.2. T.C. Gümrük Vergi Listesi

Gümrük Vergi Listesi	
Vergi Kodu	Gümrük Vergisi Türü
10	Gümrük Vergisi
100	Ek Tahakkuk
12	Tek ve Maktu Vergi
16	Gümrük Vergisi-Teminat
19	Gümrük Vergisi (Nihai Kullanım)
20	Dampinge Karşı Vergi
21	Stübvansiyona Karşı Vergi
22	6552 s. Kanuna göre Geç Ödeme Zammı
23	6552 s. K. Göre TÜFE/ÜFE Tutarı
24	6552 S. K. Göre Katsayı Tutarı
29	Çevre Katkı Payı
32	Teminatl Antidamping İçin Geçici
33	Antidamping KDV
34	Ek mali Yükümlülük Adet
36	Ek Mali Yükümlülük-Teminat
37	Ek Mali Yükümlülük ÖTV
38	Ek Mali Yükümlülük KDV
39	Ek Mali Yükümlülük
40	Katma Değer Vergisi
44	Ek Fon
46	Katma Değer Vergisi-Teminat
49	KDV (Nihai Kullanım)
50	Özel Tüketim Vergisi Liste-II
51	Özel Tüketim Vergisi Liste-III
52	Özel Tüketim Vergisi Liste-IV
56	Özel Tüketim Vergisi-Teminat
58	İGV Nihai Kullanım
59	İlave Gümrük Vergisi
60	TRT Bandrol Ticari
61	Telafi Edici Vergi (İhracat)
69	Toplu Konut Fonu (Nihai Kullanım)
70	Toplu Konut Fonu
72	Tütün Fonu
75	TRT Bandrol
89	Damga Vergisi
93	Özel Tüketim Vergisi Liste-I
991	Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığından faydalanılarak tarafımızca oluşturulmuştur.

Tablo 2.2’de Türkiye’de yürürlükte olan 37 adet gümrük vergisi türü ve bu vergilerin kodları gösterilmektedir. Gümrük Birliği ile ilgili dikkate edilmesi gereken husus mevcut Gümrük Birliği sadece 10 kodlu gümrük vergisinden muafiyet sağlamakta olup diğer gümrük vergisi çeşitlerinin tahsilatı T.C. gümrük mevzuatına göre devam etmektedir. Gümrük vergileri ithalatçılar tarafından yetkilendirilen gümrük müşavirleri tarafından özel yazılım sistemleri kullanılarak hesaplanmaktadır. Tablo 2.2’de yer alan gümrük vergileri, kodları ve tutarları birlikte ile ithalat ve antrepo beyannamelerine yazılarak ilgili gümrük idarelerine beyan edilmektedir. Gümrük idarelerine beyan edilen gümrük vergilerine tabi mallar gümrük vergileri tahsil edildikten sonra serbest dolaşıma girmektedir.



3. GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN ETKİLERİ

Çalışmanın bu bölümünde Gümrük Birliği'nin etkileri ele alınacaktır. Gümrük Birliği'nin etkileri siyasi ve ekonomik etkiler olmak üzere iki ana başlık üzerinden işlenecektir. Gümrük Birliği'nin siyasi etkileri Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girdiği 1996 yılından Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin sürecin başladığı 2015 yılına kadar Türkiye-AB ilişkilerinde meydana gelen önemli gelişmeler üzerinden tartışılacaktır. Gümrük Birliği'nin ekonomik etkileri ise 1996-2015 yılları arasında Türkiye-AB ticaretine ilişkin temel veriler üzerinden analiz edilecektir.

3.1. Gümrük Birliği'nin Siyasi Etkileri

Gümrük Birliği'nin imzalanmasının ardından Türkiye-AB ilişkilerine dair yaşanan ilk gelişme, AB tarafından AB üyeliğine başvuran ülkeler için hazırlanan “Gündem 2000” isimli rapor olmuştur. Raporda Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY), Türkiye ve eski Doğu Avrupa ülkelerinin üyelik sürecine ilişkin görüşlere yer verilmiştir. Rapora göre GKRY ve eski Doğu Avrupa ülkelerinin Kopenhag Kriterlerini eksiksiz bir şekilde yerine getirmeleri durumunda iki dalga halinde AB'ye üyeliklerinin mümkün olduğu belirtilmiştir. “Gündem 2000” raporunda Türkiye'nin üyelik sürecine ilişkin olumlu görüşlere yer verilmemiş Türkiye'nin gerek siyasi gerekse ekonomik açıdan AB'ye üyeliğine hazır olmadığı ifade edilmiştir (Kihtir, 2004, s.126).

Gündem 2000'de Türkiye'nin 2000'li yıllardaki AB genişlemesine dahil edilmemesi Türkiye'deki siyasi otoriteler tarafından hayal kırıklığı olarak görülmüştür. Gündem 2000'den sonra 12-13 Aralık 1997'de hem Gündem 2000'i hem de AB'nin genişlemesini ele almak amacıyla Lüksemburg Zirvesi yapılmıştır. Zirve de Türkiye'nin AB'ye üyelik kapasitesinin olduğu ancak Türkiye'deki siyasi ve ekonomik ortamın AB üyeliği için uygun olmadığı belirtilmiştir. Lüksemburg Zirvesinde Türkiye'nin AB ile bütünleşmesini sağlayacak geniş kapsamlı bir strateji geliştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Lüksemburg Zirvesinin sonuç bildirisinde Türkiye'nin insan hakları, azınlık hakları, Kıbrıs Sorunu ve Yunanistan ile olan ilişkilerinde ilerleme kaydetmesi gerektiği belirtilmiştir (Demirkıran, Çiçek, Eltekik ve Sarıkçıoğlu, 2010, s.59-60).

Lüksemburg Zirvesinin ardından Türkiye-AB ilişkileri çalkantılı bir döneme girmiştir. Lüksemburg Zirvesinin; Türkiye Yunanistan ilişkileri, Kıbrıs Sorunu gibi Türkiye'nin hassas noktaları üzerinde durması Ankara'yı rahatsız etmiştir. Lüksemburg Zirvesinde AB'nin Türkiye'ye yönelik bu ayrımcı tavrından dolayı Türkiye, AB ile olan ilişkilerini askıya alma kararını aldığını açıklamıştır (Demirkıran, Çiçek, Eltekik ve Sarıkçıoğlu, 2010, s.60).

AB, Türkiye'ye yönelik ayrımcı tavrının yanlış olduğunu çok geçmeden fark etmiştir. Ayrıca Türkiye ve dünyada yaşanan pek çok gelişme Türkiye-AB ilişkilerinin yumuşamaya başlamasını sağlamıştır. Bu gelişmelerin başında Türkiye'nin Kosova Krizinde oynadığı kilit rol, ABD'nin Türkiye-AB üyeliğine yönelik yapıcı açıklamalar yapması, Türkiye'de demokrasi ve insan hakları konusunda yapılan reformlar ve 17 Ağustos depremi gelmektedir. Yaşanan gelişmeler çok geçmeden sonuç vermiş ve AB Türkiye'ye yönelik "*Türkiye için Avrupa Stratejisi*"ni kamuoyu ile paylaşmıştır (Demirkıran, Çiçek, Eltekik ve Sarıkçıoğlu, 2010, s.60-61).

Türkiye İçin Avrupa Stratejisinde AB Türkiye'nin rahatsız olduğu mali yardımlar konusunu ele almış ve en kısa sürede Türkiye'ye taahhüt edilen mali yardımların hayata geçirmeye yönelik çalışmalar yapacağını söylemiştir. Stratejide Gümrük Birliğine genişçe yer verilmiş ve Gümrük Birliği'nin derinleştirilerek daha aktif hale getirileceği açıklanmıştır. Türkiye için Avrupa Stratejisinde Gümrük Birliği'nin dışında tarımdan sanayiye kadar 14 sektörde Türkiye-AB arasında iş birliği önerisinde bulunulmuştur. Bu alanlarda iş birliği yapılmak istenmesinin nedeni ise Türkiye'yi AB müktesebatına entegre etmektir. Türkiye için Avrupa Stratejisinin ana hedefi ise AB'nin genişleme sürecine Türkiye'yi de dahil etmek olmuştur (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.).

Türkiye-AB ilişkilerinde bir diğer yumuşama işareti ise 15-16 Haziran 1998'de yapılan Cardiff Zirvesi olmuştur. AB Cardiff Zirvesinde Türkiye'yi AB genişlemesine dahil etmiştir. Ayrıca Zirvede Türkiye İçin Avrupa Stratejisi de onanmıştır. Cardiff Zirvesinde yaşanan önemli gelişmelerden biri de Türkiye'ye yönelik AB ilerleme raporu hazırlanması yönünde karar alınması olmuştur. Cardiff

Zirvesinde Türkiye'ye "üyelik adayı" statüsü de verilmiştir (Üçler, 2014, s.211-212).

Türkiye Cardiff Zirvesine rağmen AB'ye karşı herhangi bir tutum değişikliğine gitmemiş ve AB'nin Türkiye'ye karşı ayrımcı tavrını devam ettirdiği sürece ilişkileri askıya almaya devam edeceğini söylemiştir. Bunun üzerine AB Türkiye ile olan ilişkilerini düzeltmek için bir adım daha atmış ve 11-12 Aralık 1998'de Viyana Zirvesi gerçekleştirilmiştir. Viyana Zirvesinde Türkiye İçin Avrupa Stratejisinin önemine vurgu yapılmış ve Türkiye ile olan ilişkilerin güçlendirilerek devam ettirilmesi gerektiği yönünde fikir beyan edilmiştir. Ancak Türkiye Viyana Zirvesinden sonra da AB ile olan ilişkilerinde politika değişikliğine gitmemiştir. Ayrıca 1998 yılında AB tarafından Cardiff Zirvesi çerçevesinde Türkiye için ilerleme raporu hazırlanmıştır. Raporda Türkiye'nin mevcut durumu Kopenhag Kriteri üzerinden ele alınmış gerek siyasi gerekse ekonomik açıdan Türkiye'nin AB üyeliğine hazır olmadığı açıklanmıştır. Tüm bunlar yaşanırken Almanya'da Türkiye'nin AB üyeliğini destekleyen Yeşiller Partisi ve Sosyal Demokratlar iktidara gelmiş bu da Türkiye-AB ilişkilerinin yeniden canlanmasını sağlamıştır (Demirkıran, Çiçek, Eltekik ve Sarıkçıoğlu, 2010, s.61). Nitekim 1999 yılında gerçekleştirilen Köln Zirvesinde Almanya tarafından AB üyelik sürecinde Türkiye'nin elini güçlendirecek bir metin hazırlanmış ancak bu metin Yunanistan ve bazı AB ülkeleri tarafından reddedilmiştir (Üçler, 2014, s.212).

Gümrük Birliğinden sonra Türkiye-AB ilişkilerindeki en önemli dönüm noktalarından biri 10-11 Aralık 1999 tarihinde gerçekleştirilen Helsinki Zirvesi olmuştur. Helsinki Zirvesinde Türkiye AB'ye aday ülke olarak kabul edilmiş ve Türkiye'nin adaylık süreci diğer ülkelerle eşit şartlar altında değerlendirmeye alınmıştır (Demirkıran, Çiçek, Eltekik ve Sarıkçıoğlu, 2010, s.61). Helsinki Zirvesinde yaşanan önemli gelişmelerden biri de Türkiye'ye üyelik öncesi AB programlarından yararlanma imkanı tanınmıştır. Helsinki Zirvesiyle birlikte Kopenhag Kriterleri Türkiye'ye de uygulanmaya başlanmıştır (Üçler, 2014, s.213-214). Kopenhag Kriterleri; Siyasi Kriterler, Ekonomik Kriterler ve AB Mevzuatına uyum kriterleri olmak üzere üç ana başlıktan oluşmuştur (Karluk ve Tonus, 2000, s.210).

Türkiye Helsinki Zirvesinden sonra AB müktesebatına uyum sağlamak amacıyla çok sayıda reform yapmıştır. Bu reformların başında iki Anayasa Değişikliği sekiz Uyum Paketi gelmektedir. Helsinki Zirvesinin ardından AB tarafından 1999 yılında Türkiye-AB ilerleme raporu yayınlanmıştır. Bu rapor Katılım Ortaklığı Belgesi için temel teşkil etmiştir (İKV, t.y.).

Katılım Ortaklığı Belgesi Türkiye'nin AB üyelik sürecini hızlandırmak ve Kopenhag Kriterlerini yerine getirmek amacıyla yapılan bir yol haritasıdır. Türkiye'nin AB üyelik sürecinde siyasi ve ekonomik alanlarda yapması gerekenler Katılım Ortaklığı Belgesinde kısa ve orta vadeli olacak şekilde belirlenmiştir. Katılım Ortaklığı Belgesi AB tarafından yapılması gereken mali yardımları da içermektedir. Katılım Ortaklığı Belgesi ülkeden ülkeye farklılık göstermiş olup sürekli olarak güncellenmektedir (Üçler, 2014, s.215). Katılım Ortaklığı Belgelerinde aday ülkelerin yerine getirmesi gereken yükümlülükleri kısa vade de bir iki yıl orta vadede üç dört yılda tamamlamaları gerekmektedir. Türkiye için AB tarafından 2001, 2003, 2006 ve 2008 yıllarında dört adet Katılım Ortaklığı Belgesi hazırlanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019).

20 Haziran 2000 tarihinde AB bünyesinde Feira Zirvesi yapılmıştır. Zirvede AB Türkiye'nin üyelik süreciyle ilgili demokrasi, insan hakları ve hukukun üstünlüğü konularında beklentilerini aktarmıştır. Feira Zirvesinde mali yardımlara dair bir çerçeve oturtulmuştur (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.).

Feira Zirvesinin ardından 8 Aralık 2000 tarihinde AB tarafından Nice Zirvesi gerçekleştirilmiştir. AB Nice Zirvesinde Katılım Ortaklığı Belgesi ilgili varılan anlaşmadan duyduğu hoşnutluğu dile getirmiştir. AB Türkiye'ye yönelik olarak, Katılım Ortaklığı Belgesinde istinaden Ulusal Programın hazırlanıp AB müktesebatının hayata geçirilmesini istemiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.).

Türkiye AB müktesebatını uygulamak amacıyla 2001,2003 ve 2008 yıllarında üç adet ulusal program hayata geçirmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019). Ulusal Program, Türkiye'nin Katılım Ortaklığı Belgesinde belirtilen yükümlükleri nasıl uygulayacağını gösteren bir belgedir (Demirkıran,Çiçek,Eltekik ve Sarıkçıoğlu, 2010, s.64).

Türkiye-AB üyelik sürecinde çok sayıda anayasa değişikliği yaparak topluluğun belirttiği siyasi kriterleri yerine getirmeye çalışmıştır. Bu durum 14-15 Aralık 2001 tarihinde gerçekleştirilen Laeken Zirvesinde AB'nin dikkatini çekmiş ve AB Türkiye'nin siyasi kriterleri yerine getirme konusunda çalışmalarını desteklediğini ifade etmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.).

Laeken Zirvesinin ardından sırasıyla Kopenhag, Selanik ve Brüksel Zirveleri yapılmıştır. AB söz konusu bu zirvelerde Türkiye'nin AB üyelik sürecinde attığı adımları memnuniyetle karşıladığını her defasında ifade etmiştir. 2004 Kopenhag Zirvesi Gümrük Birliği'nin ardından Türkiye-AB ilişkilerinde en önemli kırılma noktalarından biri olmuştur. Zirvede AB'ye üye devletler Türkiye'nin AB üyeliği yolunda siyasi kriterleri yerine getirdiğine kanaat vermişlerdir. Bu bağlamda 3 Ekim 2005 tarihinde Türkiye'nin AB üyelik müzakerelerinin başlatılması yönünde karar almışlardır (İKV, t.y.).

Türkiye ile AB arasında katılım müzakerelerinin başlaması ile birlikte AB tarafından Türkiye'ye yönelik Müzakere Çerçeve Belgesi oluşturulmuştur. Katılım müzakerelerinin başlamasından günümüze kadar 16 fasıl için müzakereler yapılmış olup bir fasıl geçici olarak kapatılmıştır. Türkiye'nin AB katılım müzakereleri sürekli siyasi engellerle karşılaşmıştır. Bu noktada 2006-2010 yıllarını kapsayan dönemde 13 fasıl için müzakereler yapılırken, 2010-2013 yılları arasında ise sadece bir fasıl için müzakereler gerçekleştirilebilmiştir. Türkiye ile AB arasında 2012 yılında Pozitif Gündem adıyla yeni bir iş birliği süreci başlatılmıştır. Pozitif Gündemin amacı Türkiye ile AB arasında iş birliğini arttırarak üyelik kriterlerini bir an önce hayata geçirmektir. Ancak Pozitif Gündemden herhangi bir sonuç alınamamış ve 2014 yılında sona ermiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2020).

3.2. Gümrük Birliği'nin Ekonomik Etkileri

Çalışmanın bu başlığında Gümrük Birliği'nin ekonomik etkileri ele alınacaktır. Gümrük Birliğinin ekonomik etkileri statik ve dinamik etkiler üzerinden analiz edilecektir. Gümrük Birliğinin ekonomik etkileri analiz edilirken Türkiye ile AB arasındaki temel dış ticaret verilerinden yararlanılacaktır. Türkiye ile AB arasındaki dış ticaret verileri Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girdiği 1996 yılından

gümrük birliğinin güncelleme sürecinin başladığı 2015 yılına kadar olan verilerle sınırlı tutulacaktır.

3.2.1. Gümrük Birliği'nin Statik Etkileri

Bir ülkenin gümrük birliği çerçevesinde başka bir ülke ile ekonomik entegrasyona gitmesi durumunda gümrük birliğine giden ülkenin dış ticaret yapısı bütünüyle değişmektedir. Burada gümrük birliğinin statik etkileri devreye girmektedir. Gümrük Birliği'nin statik etkileri emek, sermaye, hizmet gibi üretim faktörlerinin tekrardan dağılımı sonucu meydana gelen etkilerdir (Şençalar, 2013, s.12). Bu çalışmada statik etkiler, gümrük birliğinin üretim etkisi, gümrük birliğinin tüketim etkisi ve gümrük birliğinin dış ticaret hadlerine etkisi olmak üzere üç ana başlık üzerinden ele alınacaktır.

3.2.1.1. Gümrük Birliği'nin Üretim Etkisi

Gümrük Birliği'nin en çok etkilediği alanların başında üretim gelmektedir. Gümrük Birliği'nin Üretim Etkisi ticaret yaratıcı etki ve ticaret saptırıcı etki olmak üzere iki ana başlıkta ele alınmaktadır (Demir, 2011, s.30).

• Ticaret Yaratıcı Etki

Gümrük Birliği'nin üretim etkilerinden ilki ticaret yaratıcı etki olarak adlandırılmaktadır. Gümrük Birliğinin oluşması ile birlikte birliğe üye olan ülkeler birliğe üye olmayan üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulamaktadır. Bu durumda gümrük birliğine üye olan ülkeler arasında dış ticaret gelişirken birlik dışı ülkelerin dış ticareti gerilemektedir. Ortaya çıkan bu durum ticaret yaratıcı etki olarak nitelendirilmektedir. Ticaret yaratıcı etki Karşılaştırmalı Üstünlük Teorisi üzerinden de açıklanmaktadır. Ticaret yaratıcı etkinin fazla olmasına bağlı olarak gümrük birliğine üye olan ülkeler arasında verimlik ve refah artışı da bir o kadar fazla olmaktadır. Gümrük Birliğine geçiş ile birlik içindeki gelişmekte olan ülkeler birliğe üye olan gelişmiş ülkelere ucuza yüksek teknoloji ürün ithal etmektedirler. Bu durumda birlik içinde gerek üretimin gerekse dış ticaret hacmin artmasına neden olmaktadır (Yılmaz, 2012, s.19-20).

Tablo 3.1. 1996-2015 Türkiye'nin Temel Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon \$)

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İthalatın İhracatı Karşılama Oranı
	Değer	Değişim	Değer	Değişim			
1996	23.224	%7,3	43.626	%22,2	-20.402	66.851	%53,2
1997	26.261	%13,1	48.558	%11,3	-22.297	74.819	%54,1
1998	26.973	%2,7	45.921	%-5,4	-18.947	72.895	%58,7
1999	26.587	%-1,4	40.671	%-11,4	-14.084	67.258	%65,4
2000	27.774	%4,5	54.502	%34,0	-26.727	82.277	%51,0
2001	31.334	%12,8	41.399	%-24,0	-10.064	72.733	%75,7
2002	36.059	%15,1	51.553	%24,5	-15.494	87.612	%69,9
2003	47.252	%31,0	69.339	%34,5	-22.086	116.592	%68,1
2004	63.167	%33,7	97.539	%40,7	-34.372	160.706	%64,8
2005	73.476	%16,3	116.774	%19,7	-43.297	190.250	%62,9
2006	85.534	%16,4	139.576	%19,5	-54.041	225.110	%61,3
2007	107.271	%25,4	170.062	%21,8	-62.790	277.334	%63,1
2008	132.027	%23,1	201.963	%18,8	-69.936	333.990	%65,4
2009	102.142	%-22,6	140.928	%-30,2	-38.785	243.071	%72,5
2010	113.883	%11,5	185.544	%31,7	-71.661	299.427	%61,4
2011	134.906	%18,5	240.841	%29,8	-105.934	375.748	%56,0
2012	152.461	%13,0	236.545	%-1,8	-84.083	389.006	%64,5
2013	151.802	%-0,4	251.661	%6,4	-99.858	403.463	%60,3
2014	157.610	%3,8	242.177	%-3,8	-84.566	399.787	%65,1
2015	143.838	%-8,7	207.234	%-14,4	-63.395	351.073	%69,4

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızca hazırlanmıştır.

Tablo 3.1'de Türkiye'nin 1996-2015 yılları arasındaki temel dış ticaret göstergeleri yer almaktadır. Gümrük Birliği yürürlüğe girdiği 1996 yılından itibaren Türkiye ekonomisi üzerinde genel olarak olumlu ticaret yaratıcı etki meydana getirmiştir. 1996'dan sonra Türkiye'nin ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmi sürekli olarak artış eğilimi göstermiştir. Ancak 2001 ve 2008 krizlerinin yaşandığı yıllarda söz konusu krizlerin etkisiyle ihracat, ithalat ve dış ticaret hacminde düşüşler yaşanmıştır. Ekonomik krizlerin ardından meydana gelen toparlanma ile Türkiye'nin dış ticaret verilerindeki olumlu yükseliş devam etmiştir. 2014 yılı Türkiye'nin ihracatının en fazla olduğu yıl olarak kayıtlara geçmiştir. Dış ticaret dengesi ve ithalatın ihracatı karşılama oranına açısından ise Türkiye'nin aleyhine gelişmeler meydana gelmiştir. 1996'dan itibaren Türkiye'nin dış ticaret açığı yükselişe geçmiştir. Bu durum Gümrük Birliği'nin etkisiyle Türkiye'nin AB'ye katma değeri

düşük ürünler ihraç etmesine karşılık AB'den katma değeri yüksek ürünler ithal etmesinden kaynaklanmaktadır.

• Ticaret Saptırıcı Etki

Ticaret saptırıcı etki herhangi bir malın üretiminde uzmanlaşmış ülke veya ülke grubu üzerinde ortaya çıkmaktadır. Gümrük Birliğine üye olan ülkeler birlik dışında herhangi bir malı verimli ve ucuza üreten ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulamaktadırlar. Ayrıca birlik içinde malların gümrük vergilerinden muaf bir şekilde dolaşımı sağlanmaktadır. Bu durumda birliğe üye olmayan ülkelerdeki malların fiyatlarının artmasına neden olmaktadır. Bunun sonucunda birlik üyeleri ihtiyaç duydukları malları birlik dışındaki verimli üretici yerine birlik içinden temin etme yoluna gitmektedirler. Buna bağlı olarak ticaret gümrük birliğine üye olmayan ülkelere birliğe üye olan ülkelere doğru kaymaktadır. Ortaya çıkan bu tablo gümrük birliğinin ticaret saptırıcı etkisi olarak ifade edilmektedir (Hobikoğlu, 2007, s.71).

Tablo 3.2. 1996-2015 Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre Dış Ticareti (Milyon \$)

İhracat	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
AB Ülkeleri	11.328	11.959	13.095	13.621	13.651	15.400	17.432
OECD	14.761	16.118	17.601	18.760	19.774	21.575	24.596
EFTA Ülkeleri	60	96	112	93	324	316	409
Türk Cum.	747	907	834	573	572	557	619
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
AB Ülkeleri	23.809	31.154	35.610	41.322	52.119	55.549	41.288
OECD	31.775	42.269	46.512	52.902	62.645	67.689	53.187
EFTA Ülkeleri	538	666	820	1.189	1.327	3.261	4.335
Türk Cum.	899	1.194	1.409	1.981	2.874	3.749	3.399
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
AB Ülkeleri	45.697	54.436	50.700	54.253	58.610	53.441	
OECD	58.165	68.363	67.559	70.225	78.322	76.955	
EFTA	2.416	1.887	2.601	1.661	3.795	6.202	
Türk Cum.	3.921	5.039	5.840	6.908	7.107	5.289	
İthalat	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
AB Ülkeleri	21.838	23.364	22.613	20.347	25.804	17.926	23.259
OECD	31.401	35.205	33.948	28.814	36.429	26.738	33.772
EFTA	97	183	151	177	1.155	1.480	2.511
Türk Cum.	304	399	448	457	628	282	467
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
AB Ülkeleri	31.656	43.813	48.085	54.309	62.995	69.254	53.142
OECD	44.837	61.051	67.851	75.348	88.954	99.889	73.831
EFTA	3.395	3.911	4.439	4.522	5.774	6.217	2.780
Türk Cum.	623	945	1.203	1.923	2.525	3.242	1.872
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
AB Ülkeleri	67.710	85.598	82.027	86.176	82.851	73.139	
OECD	95.083	122.992	115.539	125.795	118.312	103.292	
EFTA	4.002	5.845	5.238	10.652	5.716	3.137	
Türk Cum.	2.923	3.642	3.558	3.600	2.997	2.687	

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 3.2’te 1996-2015 yılları arasında Türkiye’nin ülke gruplarına göre dış ticareti gösterilmektedir. Gümrük Birliği’nin uygulanmaya başlandığı 1996 yılından itibaren Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatında kriz dönemleri dışında artış gerçekleşmiştir. OECD ülkeleri de Türkiye’nin ihracatında önemli bir paya sahip olmuşlardır. Bunun nedeni OECD ülkelerinin büyük kısmının AB üyesi olmasından kaynaklanmaktadır. 1996-2015 yılları arasında Türkiye’nin ihracatı en çok AB ve OECD ülkelerine olmuştur. Bu durum Gümrük Birliği’nin ticareti saptırıcı etkisinden

kaynaklanmaktadır. Gümrük Birliği ile birlikte Türkiye'nin ticareti ihracat bazında AB ülkelerine doğru kaymıştır. Türkiye'nin EFTA ülkeleri ve Türk Cumhuriyetlerine olan ihracatında ise ciddi artışlar yaşanmamıştır. Türkiye'nin ithalatında da en büyük paya AB ve OECD ülkeleri sahip olmuştur. Gümrük Birliğine geçiş ile birlikte ihracatta olduğu gibi ithalatta 'da ticaret diğer ülkelerden AB ve OECD ülkelerine doğru kaymıştır. EFTA ülkeleri ve Türk Cumhuriyetleri ithalat açısından Türkiye'nin ticaretinde önemli bir yere sahip olmamışlardır.

3.2.1.2. Gümrük Birliği'nin Tüketim Etkisi

Gümrük Birliği tüketimi ve tüketiciyi doğrudan etkilemektedir. Gümrük Birliğine geçiş ile birlikte birliğe üye olan ülkeler birlik içinde daha ucuz ve kaliteli mallar temin etmektedirler. Buna bağlı olarak gümrük birliğine üye olan ülkeler arasında gerek tüketim gerekse dış ticaret hacmi doğrudan artmaktadır. Bu durum gümrük birliğinin tüketim etkisi olarak adlandırılmaktadır. Gümrük Birliği'nin tüketim etkisi olumlu tüketim etkisi ve olumsuz tüketim etkisi olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Saçkan, 2013, s.33-34).

• Olumlu Tüketim Etkisi

Gümrük Birliği birliğe üye ülkeler arasında dış ticareti kısıtlayıcı her türlü tarife, kota ve uygulamayı ortadan kaldırmaktadır. Dış ticareti kısıtlayıcı uygulamaların sona ermesiyle birlikte birlik içindeki mal ve hizmet ticaretinde maliyetler düşmektedir. Buna bağlı olarak birliğe üye ülkeler arasında tüketim ve refah seviyesi artmaktadır. Bu durum gümrük birliğinin olumlu tüketim etkisi olarak nitelendirilmektedir (İnceöz, 2016, s.44).

• Olumsuz Tüketim Etkisi

Gümrük Birliği'nin olumsuz tüketim etkisi dış ticaret sapması ile meydana gelen bir etkidir. Gümrük Birliğine üye ülkeler birlik öncesi daha ucuza ithal ettikleri malları gümrük birliğine geçiş ile birlik içindeki ülkelere daha yüksek fiyatlarla satın almaktadırlar. Bu durum maliyetlerin artmasına ve birlik içinde refah seviyesinin düşmesine neden olmaktadır. Ortaya çıkan bu durum gümrük birliğinin olumsuz tüketim etkisi olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 2019, s.13).

Tablo 3.3. 1996-2015 Türkiye’nin Mal Gruplarına Göre Dış Ticareti (Milyon \$)

İhracat	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Yatırım Malları	1.119	1.275	1.342	1.820	2.175	2.658	2.790
Ara Mallar	9.767	11.100	11.251	10.862	11.565	13.368	14.657
Tüketim Malları	12.317	13.860	14.365	13.849	13.986	15.261	18.464
Diğer Mallar	19	24	15	55	47	45	146
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Yatırım Malları	4.344	6.530	7.997	9.423	13.754	16.725	11.116
Ara Mallar	18.494	25.945	30.289	37.788	49.402	67.733	49.734
Tüketim Malları	24.125	30.501	34.835	37.790	43.695	47.076	40.733
Diğer Mallar	288	188	353	532	418	491	558
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Yatırım Malları	11.771	14.191	13.733	15.592	16.107	15.391	
Ara Mallar	56.380	67.941	82.655	74.817	75.171	68.432	
Tüketim Malları	45.320	52.218	55.556	60.732	65.088	59.145	
Diğer Mallar	410	554	516	660	1.243	868	
İthalat	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Yatırım Malları	10.253	11.107	10.660	8.727	11.365	6.940	8.399
Ara Mallar	29.114	32.119	29.906	26.854	36.009	30.300	37.655
Tüketim Malları	4.020	5.051	5.005	4.820	6.928	3.813	4.898
Diğer Mallar	238	279	348	269	199	344	600
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Yatırım Malları	11.325	17.397	20.363	23.347	27.054	28.020	21.462
Ara Mallar	49.734	67.549	81.868	99.604	123.639	151.747	99.509
Tüketim Malları	7.813	12.100	13.975	16.116	18.694	21.489	19.289
Diğer Mallar	465	492	567	507	674	706	666
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Yatırım Mallar	28.818	37.270	33.925	36.771	35.995	34.904	
Ara Mallar	131.445	173.140	174.930	183.811	176.721	143.316	
Tüketim Malları	24.734	29.692	26.699	30.415	29.006	28.586	
Diğer Mallar	545	738	990	662	453	425	

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 3.3’te Türkiye’nin 1996-2015 yılları arasında mal gruplarına göre dış ticareti gösterilmektedir. 1996 yılından 2015 yılına kadar bütün mal gruplarında Türkiye’nin ihracatı artmıştır. Bu durum Gümrük Birliği’nin Türkiye ekonomisi üzerinde olumlu tüketim etkisi yarattığını göstermektedir. Ancak Gümrük Birliği bir yandan olumlu tüketim etkisi yaratırken, diğer yandan da olumsuz tüketim etkisini beraberinde getirmiştir. Türkiye’nin katma değeri düşük tüketim malı ihracatı katma değeri yüksek yatırım malı ihracatından fazla olmuştur. AB ülkeleri Gümrük

Birliğine geçiş ile birlikte ara mal ve tüketim malı ihtiyaçlarını Türkiye’den temin etme yoluna gitmişlerdir. Bunun nedeni is söz konusu malların Türkiye’de ucuz olmasıdır. Ortaya çıkan durum Gümrük Birliği’nin Türkiye ekonomisi üzerinde olumsuz tüketim etkisi yarattığını da göstermektedir. İthalatta ise 1996-2015 yılları arasında bütün mal gruplarında artış yaşanmıştır. Ancak ithalattaki en büyük artış yatırım malları ve ara mallarda olmuştur. Bu durum Türk sanayisinin büyük ölçüde ithal girdiye dayanmasından ve söz konusu malların Türkiye’de pahalı olmasından kaynaklanmaktadır. Ara mal ve yatırım malı ithalatındaki artış dikkate alındığında Gümrük Birliği’nin Türkiye ekonomisi üzerinde olumsuz tüketim etkisi yarattığı ortaya çıkmaktadır. Ancak Türkiye’nin tüketim malı ithalatında ciddi artış yaşanmamıştır. Bunun nedeni tüketim mallarının Türkiye’de ucuz olmasından ve birlik üyelerinin tüketim malı ihtiyaçlarını daha çok Türkiye’den temin etme yoluna gitmesinden kaynaklanmaktadır. Bu durum Gümrük Birliği’nin tüketim malları ithalatındaki olumlu etkisiyle açıklanmaktadır.

3.2.1.3. Gümrük Birliği’nin Dış Ticaret Hadlerine Etkisi

Dış ticaret haddi ülkelerin ithalat ve ihracat endekslerinde meydana gelen değişiklikleri ifade eden bir kavramdır. Gümrük Birliği ülkelerin ithalat ve ihracatında değişikliklere yol açmaktadır. Gümrük Birliği ile beraber ülkelerin ithalat ve ihracatında meydana gelen değişiklikler gümrük birliğinin dış ticaret hadleri üzerindeki etkisini göstermektedir (Önal, 2022, s.21). Gümrük Birliğinde ülkeler arasında ticarete konu olan malların niteliği belirleyici unsur olarak ön plana çıkmaktadır. Örneğin yüksek teknoloji ürün ithal edip karşılığında tarım ürünü ihraç eden bir ülkenin ithalat fiyat endeksi ihracat fiyat endeksinden yüksek olacaktır. Bu durumda tarım ürünü ihraç eden birlik üyesi ülkenin refah seviyesi olumsuz yönde etkilenecektir (Keleş, 2019, s.13-14).

Tablo 3.4. 1996-2015 Türkiye'nin Sektörel Dış Ticareti (Milyon \$)

İhracat	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Tarım ve Ormancılık	2.152	2.353	2.357	2.057	1.659	1.976	1.754
Madencilik ve Taşocakçılığı	368	404	363	384	400	348	387
İmalat	20.525	23.312	24.064	23.957	25.517	28.826	33.701
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tarım ve Ormancılık	2.120	2.541	3.328	3.480	3.725	3.936	4.347
Madencilik ve Taşocakçılığı	469	649	810	1.146	1.660	2.155	1.682
İmalat	44.378	59.579	68.813	80.246	101.081	125.187	95.449
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Tarım ve Ormancılık	4.934	5.166	5.188	5.653	6.029	5.756	
Madencilik ve Taşocakçılığı	2.687	2.805	3.160	3.879	3.406	2.798	
İmalat	105.466	125.962	143.193	141.358	147.059	134.389	
İthalat	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Tarım ve Ormancılık	2.165	2.416	2.125	1.648	2.123	1.409	1.702
Madencilik ve Taşocakçılığı	5.081	5.127	3.747	4.245	7.096	6.576	7.192
İmalat	35.207	39.802	39.024	33.935	44.200	32.686	41.383
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tarım ve Ormancılık	2.535	2.757	2.801	2.902	4.640	6.391	4.593
Madencilik ve Taşocakçılığı	9.020	10.980	16.321	22.033	25.314	35.649	20.624
İmalat	55.689	80.447	94.208	110.378	133.938	150.252	111.030
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Tarım ve Ormancılık	6.456	8.895	7.446	7.718	8.588	7.176	
Madencilik ve Taşocakçılığı	25.932	37.331	42.246	38.205	37.126	27.608	
İmalat	145.366	183.930	176.235	196.822	187.742	166.821	

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 3.4'te 1996-2015 yılları arasında Türkiye'nin sektörel dış ticaretine ilişkin veriler yer almaktadır. Bütün sektörlerde Türkiye'nin ihracatı artmıştır. Ancak bütün sektörlerde Türkiye'nin ihracatının artmasına karşılık ithalat her zaman ihracattan fazla olmuştur. Bu durum Türkiye ekonomisinin açık vermesine neden olmuştur. Gümrük Birliği dış ticaret hadleri açısından Türkiye ekonomisini olumsuz yönde etkilemiştir.

3.2.2. Gümrük Birliği'nin Dinamik Etkileri

Gümrük Birlikleri ülke ekonomilerinin küçük piyasadan büyük piyasaya doğru geçişini sağlamaktadırlar. Büyük piyasalar ise ülkeler için çeşitli avantajları beraberinde getirmektedir. Bu avantajlar gümrük birliğinin dinamik etkileri olarak ifade edilmektedir (Doğan, 2004). Gümrük Birliği'nin çok sayıda dinamik etkisi bulunmakla birlikte bu çalışmada gümrük birliğinin ölçek ekonomilerine etkisi, rekabet etkisi ve teknolojik gelişim etkisi analiz edilecektir.

3.2.2.1. Ölçek Ekonomilerine Etkisi

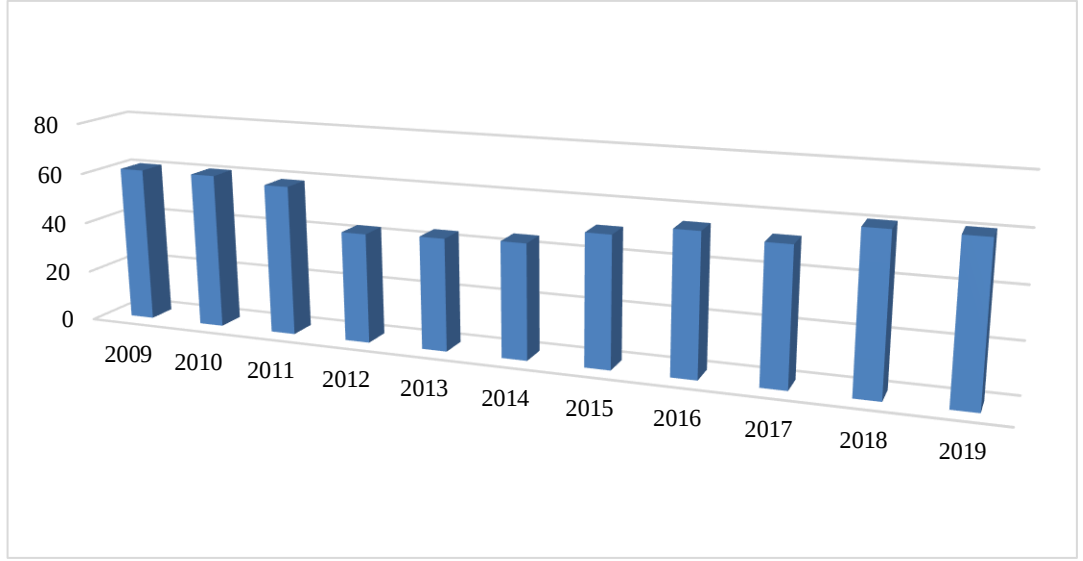
Gümrük Birliği'nin gerçekleşmesi ile birlikte ülke içindeki firmaların üretimleri artmaktadır. Üretimin artmasına bağlı olarak ülke içinde büyük piyasalar ortaya çıkmaktadır. Piyasanın büyümesi ölçek ekonomilerinin meydana gelmesine neden olmaktadır. Bu durum gümrük birliğinin ölçek ekonomisi üzerindeki etkisi olarak açıklanmaktadır. Ölçek ekonomisi, sanayi sektöründe herhangi bir alanda meydana gelen gelişmelerin firmalar üzerinde yol açtığı fayda olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 2019, s.15).

Gümrük Birliği Türkiye'de ölçek ekonomileri bazında kimi sektörleri olumlu yönde etkilerken kimi sektörleri ise olumsuz yönde etkilemiştir. Emegin yoğun olarak kullanıldığı tekstil sektörü Gümrük Birliğinden olumsuz etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Otomotiv sektörü, mobilya sektörü, makine sektörü, metal eşya sektörü ve orman ürünleri sektörü ise üretimde kalitenin artmasından dolayı Gümrük Birliğinden olumlu etkilenen sektörlerdir (Kırdar, 2005, s.113).

3.2.2.2. Rekabet Etkisi

Gümrük Birliği ülke ekonomilerinde rekabetçi bir ortamın ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Gümrük Birliği öncesi ülke içerisinde belli başlı sektörlerde tekelleşme söz konusu olup tekelci firmalar kendi isteklerine göre düşük kaliteli yüksek fiyatlı ürünler üretmektedirler. Ancak gümrük birliğine geçiş ve buna bağlı olarak dış ticaretin önündeki engellerin kalkmasıyla ülke piyasasına yabancı üreticiler giriş yapacaktır. Bu durum ise mal ve hizmet üretiminde rekabetin ve kalitenin artmasına yol açacaktır. Rekabete dayanamayan üreticiler ise piyasadan ayrılmak zorunda kalacaklardır (Bahçekapılı, 2006, s.39).

Gümrük Birliği'nin rekabet açısından Türkiye'ye yönelik ciddi etkileri olmuştur. Gümrük Birliği ile birlikte pek çok Avrupalı üretici Türkiye pazarına girmiş bu durum Türk üreticiler ile Avrupalı üreticiler arasında rekabetçi bir ortamın meydana gelmesine neden olmuştur. Türk üreticiler Avrupalı üreticiler ile rekabet edebilmek için üretim tekniklerini geliştirerek uzun vadeli yatırımlar yapmışlardır (İnceöz, 2016,s.95). Ayrıca Türkiye'de rekabet kurallarını düzenlemek amacıyla Rekabetin Korunması Kanunu ve Tüketicinin Korunması Kanunu çıkarılmıştır. Bunun yanında Rekabet Kurumu da kurulmuştur (Keleş, 2019, s.59).



Şekil 3.1. Türkiye Rekabet Endeksi Sıralaması (2009-2019)

Kaynak: İzmir Kalkınma Ajansı verileri kullanılarak tarafımızca oluşturulmuştur.

Şekil 3.1’de Türkiye’nin 2009-2019 yılları arasında Dünya Rekabet Endeksindeki sıralamasına yer verilmiştir. Grafikte 2012-2014 yılları arasında Türkiye’nin Dünya Rekabet Endeksinde üst sıralara doğru çıktığı görülmektedir. Bunda Türkiye’nin AB ile yaptığı Gümrük Birliği ve devamında meydana gelen rekabete dayalı ortamın etkisi büyüktür.

3.2.2.3. Teknolojik Gelişim Etkisi

Gümrük Birliği teknolojik gelişmeyi de beraberinde getirmektedir. Gümrük Birliği’nin yarattığı rekabetçi ortam firmaların yenilik çalışmalarını arttırmakta, bu durumda teknolojik gelişmeye giden yolu açmaktadır. Gümrük Birliği’nin meydana getirdiği rekabete dayalı sistem ülke içerisinde üretim yapısının değişmesine neden olmaktadır. Bu durumda firmaların ARGE (Araştırma ve Geliştirme) çalışmalarına yönelmesini sağlamaktadır. Gümrük Birliği ülkeler arasında teknoloji transferinin önünü açmaktadır. Rekabetin dışında gümrük birliği ile ortaya çıkan yatırımlardaki artış da teknolojik gelişmeyi teşvik etmektedir. Teknolojik gelişme firmaların büyük pazarlara ulaşmasını sağlamaktadır. Bu durum firmaların ürettiği mal ve hizmetlerin daha kolay pazarlanmasına imkan tanımaktadır. Buna bağlı olarak firmalar ARGE ve teknolojik alt yapı yatırımlarına daha fazla ağırlık vermektedirler (Altun, 2021, s.17).

Gümrük Birliği teknolojik gelişme açısından Türkiye’yi olumlu yönde etkilemiştir. AB ülkeleri teknolojik gelişmişlik düzeyi bakımından dünyanın en önde

gelen ülkeleridir. Gümrük Birliği'nin yapılmasının ardından AB'den Türkiye'ye yönelik tek yönlü teknoloji transferi gerçekleşmiştir. Gümrük Birliği öncesinde Türkiye'de özellikle sanayi sektöründe pahalı ve kalite düzeyi düşük mallar üretilmekteydi. Ancak Gümrük Birliği ile birlikte AB'den Türkiye'ye yönelik gerçekleşen teknoloji transferi sayesinde Türkiye'de ucuz ve kaliteli mallar üretilmeye başlanmıştır. Ayrıca Gümrük Birliği'nin teknoloji alanında Türkiye'yi en çok etkilediği sektör otomotiv sektörü olmuştur. Gümrük Birliği ile beraber gümrük vergilerinden muafiyetler sağlanmış, bu sayede Türkiye pazarına çok sayıda Avrupalı otomotiv üreticisi girerek uzun vadeli yatırımlar yapmışlardır. Avrupalı otomotiv üreticilerinin yaptığı yatırımlar aracılığı ile Türkiye'ye otomotiv sektöründe yoğun teknoloji aktarımı gerçekleşmiştir (İnceöz, 2016, s.97-98).

Türkiye ile AB arasında teknoloji transferini gerçekleştirmek amacıyla çeşitli projeler yapılmaktadır. Bu projelere “*Teknoloji Transferini Hızlandırma Fonu Projesi*” örnek verilebilir (AB Türkiye Delegasyonu, t.y.).

**Tablo 3.5. 2000-2015 Türkiye'nin Teknoloji Ürünlerine Göre İhracatı
(Milyon \$)**

İhracat	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Yüksek Teknolojili Ürünler	1.990	1.901	2.076	2.876	4.009	4.121	4.457	4.497
Orta Yüksek Teknolojili Ürünler	5.214	6.610	8.184	11.540	16.620	19.593	24.691	32.874
Orta Düşük Teknolojili Ürünler	5.232	6.551	7.683	10.046	15.341	18.515	23.298	30.669
Düşük Teknolojili Ürünler	13.080	13.762	15.757	19.915	23.608	26.583	27.799	33.039
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Yüksek Teknolojileri Ürünler	3.919	3.339	3.599	3.931	4.794	4.789	5.015	4.898
Orta Yüksek Teknolojili Ürünler	38.704	28.975	33.932	40.315	40.728	44.540	46.503	42.724
Orta Düşük Teknolojili Ürünler	47.145	32.849	33.537	40.968	54.204	43.329	42.933	39.695
Düşük Teknolojili Ürünler	35.418	30.284	34.396	40.747	43.465	48.699	52.606	47.070

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 3.5'te Türkiye'nin 2000-2015 yılları arasında teknoloji ürünlerine göre ihracatı gösterilmektedir. Türkiye'nin teknoloji ürünleri ihracatı 2001 ve 2008 krizlerinin yaşandığı yılların dışında genel olarak artış göstermiştir. 2003-2004 yılları arasında bütün teknoloji düzeylerinde Türkiye'nin ihracatı önemli oranlarda artmıştır. Ortaya çıkan tablo Gümrük Birliği ile gerçekleşen yoğun teknoloji transferlerinin Türkiye'nin ihracatını olumlu yönde etkilediğini ve teknolojik gelişmeyi sağladığını ortaya koymaktadır.

4. GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN GÜNCELLENME SÜRECİ VE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Çalışmanın bu bölümünde Gümrük Birliği'nin güncellenme süreci ve Türkiye-AB arasındaki karayolu taşımacılığı ele alınacaktır. Gümrük Birliği'nin güncellenme süreci ele alınırken sırasıyla; Gümrük Birliğinde karşılaşılan sorunlar ve Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin nedenleri, Gümrük Birliği'nin güncellenmesi süreci ve Türkiye-AB ilişkilerine olası etkileri, Gümrük Birliğinin güncellenmesinin Türkiye-AB dış ticaretine etkileri ve Türkiye-AB arasındaki karayolu taşımacılığı ele alınacaktır. Türkiye-AB arasındaki karayolu taşımacılığı ise kota sorunu, vize sorunu, Ortak Transit Rejiminden kaynaklı sorunlar ve gıda taşımacılığında karşılaşılan sorunlar dikkate alınarak Gümrük Birliği'nin güncellenmesi temelinde tartışılacaktır.

4.1. Türkiye-AB Gümrük Birliği'nde Karşılaşılan Sorunlar ve Gümrük Birliği'nin Güncellenmesinin Nedenleri

Gümrük Birliği 1995 yılında Türkiye'nin AB üyeliğini gerçekleştirmek amacıyla yapılan kapsamlı bir ekonomik entegrasyon sürecidir. Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girmesinin ardından 28 yıl geçmesine rağmen Türkiye'nin AB üyeliği gerçekleşmemiş ve anlaşma birtakım sorunları beraberinde getirmiştir. Türkiye-AB arasında Gümrük Birliğindeki mevcut sorunları gidermek amacıyla 2015 yılında Gümrük Birliği'nin güncellenmesi süreci başlatılmıştır (T.C.Ticaret Bakanlığı, 2021). Bu bağlamda çalışmanın bu başlığında gerek Türkiye açısından gerekse AB açısından Gümrük Birliğinde mevcut sorunlar ve Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin nedenleri ele alınacaktır.

AB son yıllarda kendi dış ticaret hacmini arttırmak amacıyla gelişmekte olan pek çok ülke ile STA yapmaktadır. AB'nin yapmış olduğu bu STA'lar uluslararası ticarete Türkiye'nin aleyhine yönelik bir tablo meydana getirmektedir. Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliğine göre Türkiye AB'nin dış ticaret politikalarına uyum sağlamak zorundadır. Bu durum Türkiye'ye AB'nin Gümrük Birliğine taraf olmayan üçüncü ülkelerle yapmış olduğu STA'lara uyma yükümlülüğü getirmektedir. Türkiye AB üyesi olmadığı için AB'nin STA imzalanmasına ilişkin karar alma süreçlerinde yer alamamakta ve kendi önceliklerini ifade edememektedir. Türkiye uluslararası

ticarete AB kaynaklı STA'ların yarattığı dezavantajlı durumu ortadan kaldırmak için AB'nin STA yaptığı her ülke ile STA imzalama yoluna gitmektedir. Türkiye'nin STA süreçleri karşı taraf ülkelerin isteksiz olmasından dolayı bazen uzun yıllar sürmektedir. Ayrıca AB'nin STA yaptığı ülkelere Türkiye ile STA yapma zorunluğu getirmemesi Türkiye'nin aleyhine yönelik önemli bir diğer husustur (Cengiz ve Kurtbağ, 2015, s.7-8).

Gümrük Birliği'nin en önemli özelliği gümrük birliğine taraf olan ülkelerin gümrük birliğine taraf olmayan üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulama zorunluluğu olmasıdır. Bu durumda Türkiye'nin AB'nin STA imzaladığı her ülke ile zaman kaybetmeden STA imzalaması gerektiği anlamına gelmektedir. Aksi takdirde Gümrük Birliğinden kaynaklı olarak Türkiye'nin AB ile üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulama zorunluluğu olduğu için Türkiye'ye AB'nin STA imzaladığı ülkeden ithalat yapılması durumunda ticarete konu olan mallar gümrük vergisinden muaf bir şekilde Türkiye'ye girmektedir. Türkiye'den AB'nin STA imzaladığı ülkeye ihracat yapılması durumunda ise Türkiye'den giden mallar AB'nin STA imzaladığı ülkede gümrük vergilerine tabi tutulmaktadır. Bu durum dış ticarete Türk yatırımcıları zor durumda sokmakta ve Türkiye'nin aleyhine yönelik ticaret sapması meydana getirmektedir (Yıldız, 2021, s.79).

AB'nin yaptığı mevcut STA'lar arasında Türkiye açısından en kritik olanı Japonya ile yapılan STA'dır. AB ile Japonya arasında yapılan STA 2019 yılında yürürlüğe girmiştir. Anlaşmaya göre AB'den Japonya'ya ihraç edilen AB malları gümrük vergilerine tabi tutulmadan Japonya'ya girebilecektir. Aynı durum Japonya içinde geçerli olup Japonya'dan AB'ye ihraç edilen Japon malları da gümrük vergilerine tabi tutulmadan AB'ye girebilecektir. AB ile Japonya arasındaki STA en çok Türkiye'yi olumsuz yönde etkileyecektir. Türkiye-AB Gümrük Birliğindeki üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi kuralından dolayı Japon malları gümrük vergilerinden muaf bir şekilde Türkiye'ye girebilecekken, Türk malları ise Japonya'ya girerken gümrük vergilerine tabi tutulacaktır. Bu durum uluslararası pazarlarda Türkiye'nin Japonya ve AB'ye karşı dezavantajlı konuma düşmesine neden olacaktır (Nuroğlu, 2020). Japonya AB, ABD ve Çin'den sonra dünyanın en büyük ekonomilerinden biridir. Türkiye ile Japonya arasındaki dış ticaret hacmi 4.6 milyar dolara ulaşmış olup 200'ün üzerinde Japon sermayeli şirket Türkiye de

faaliyet göstermektedir. Türkiye gerek AB ile Japonya arasındaki STA'yı gerekse Japonya ile arasındaki dış ticaret potansiyelini göz önünde bulundurarak Japonya ile STA müzakerelerine başlamıştır. Ancak süreç henüz tamamlanamamıştır (CNREXPO, t.y.).

Türkiye ile AB arasındaki STA süreçlerine ilişkin önemli dönüm noktalarından biri de AB'nin ABD ile yapmayı planladığı Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP) anlaşmasıdır. AB ile ABD arasındaki TTIP müzakereleri devam etmekte olup anlaşmanın sağlanması durumunda dünya ekonomik hasılasının yüzde 50'sini ve dünya ticaretinin yüzde 30'unu meydana getiren devasa büyüklükte bir STA doğacaktır. TTIP malların serbest dolaşımı dışında hizmetlerin serbest dolaşımı başta olmak üzere uluslararası ticaretin kolaylaştırılmasına ilişkin pek çok hususu kapsayacaktır (World Bank, 2014, s.28). TTIP ile beraber ABD'den Türkiye'ye mallar ithalat vergilerinden muaf şekilde girebilecektir. Ancak Türk malları ise ABD'de ithalat vergilerine tabi tutulmaya devam edecektir. Bu durum Türkiye açısından 160 milyon dolar refah kaybına neden olacaktır. Türkiye'nin TTIP ile birlikte ABD ile eş zamanlı olarak STA yapması durumunda ise Türkiye'de refah artışı 130 milyon dolara ulaşacaktır (World Bank, 2014, s.27).

AB'nin son dönemlerde yaptığı STA'lar klasik STA'ların dışına çıkmakta olup kamu ihaleleri, tarım, fikri mülkiyet hakları başta olmak üzere pek çok konuyu içermektedir (Cengiz ve Kurtbağ, 2015, s.12). Ancak Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliği ise sadece işlenmiş tarım ürünleri ve sanayi mallarını kapsamaktadır. Bu durum Türkiye tarafında Gümrük Birliği'nin güncellenmesi yönünde bir ihtiyacın ortaya çıkmasına neden olmuştur (Akçay, 2020, s.33).

Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliği uluslararası ticarette değişen koşullara cevap verememeye başlamıştır. Türkiye-AB arasında gerçek anlamda bir Gümrük Birliğinden söz edilebilmesi için mevcut anlaşmanın e-ticaret, hizmetler, kamu alımları ve yatırımları kapsayacak şekilde revize edilmesi gerekmektedir (Nuroğlu, 2020). Özellikle e-ticaretin küresel ticaretteki payı devamlı olarak artmaktadır. 2021 yılı itibarıyla küresel e-ticaret hacmi 4.9 trilyon dolara ulaşmıştır (Günyol, 2022). 2022 yılında ise küresel e-ticaret hacmi 5.5 trilyon dolara ulaşarak büyük bir ivme yakalamıştır (Dünya, 2023). Bu durum Gümrük Birliği'nin

güncellenmesini önemini gerek Türkiye gerekse AB açısından bir kez daha ortaya koymaktadır.

Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliğinde karşılaşılan sorunlardan biri de Bulgaristan başta olmak üzere pek çok AB üyesinin Türk tırlarının geçişlerine yönelik uyguladıkları geçiş kotalarıdır. Bu durum Türkiye'nin dış ticaretinin büyük kısmının karayolu taşımacılığıyla gerçekleştirildiği göz önünde bulundurulduğunda gerek Gümrük Birliğine gerekse uluslararası ticarette malların serbest dolaşımına ciddi zararlar vermektedir (Akçay, 2020, s.34). Geçiş kotaları çalışmanın karayolu taşımacılığına ilişkin başlığında detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

AB'nin Türk iş dünyasına ve Türk tır şoförlerine yönelik vize uygulaması Gümrük Birliği'nin aksamasına neden olmaktadır. Türk iş adamlarının Avrupa'da ürünlerini tanıtmak, ithalat-ihracat süreçlerine ilişkin anlaşmalar yapmak ve kendi sektörlerindeki gelişmelerden haberdar olmak için birebir yurt dışında bulunmaları gerekmektedir. Ancak AB ülkeleri Türk iş adamlarından ve Türk tır şoförlerinden yüksek vize ücretleri talep etmekte, mevcut vize işlemleri de yoğun bürokratik süreçlerden geçmektedir (World Bank, 2014, s.79-80). Türk tır şoförlerine yönelik vize uygulaması çalışmada karayolu taşımacılığı başlığında detaylandırılacaktır.

Türkiye'nin AB'nin karar alma mekanizmalarında yer almaması Gümrük Birliğinden kaynaklı birtakım sorunların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Gümrük Birliği Türkiye'yi AB'nin ticaret politikalarına uyma yükümlülüğü altına sokmaktadır. Türkiye'nin AB'nin ticaret politikalarına uyum sağlaması için ticaret politikalarına ilişkin kuralların belirlendiği Ticaret Politikası Komitesinde bulunması gerekmektedir. Ancak Türkiye AB üyesi olmadığı söz konusu komitede yer alamamaktadır (Cengiz ve Kurtbağ, 2015, s.5). Türkiye'nin AB'nin karar alma mekanizmalarında yer almaması dış ticarete ilişkin mevzuat değişiklikleri başta olmak üzere pek çok konudan önceden haberdar olamamasına bu da Türkiye'nin dış ticaretinin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmaktadır (Cengiz ve Kurtbağ, 2015, s.7).

Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliğinde yaşanan mevcut sorunların dışında 2020 yılında Çin de başlayan Covid-19 pandemisi de tüm dünya ekonomilerini olumsuz etkilemiştir. Pandemi ile birlikte tedarik zincirleri aksamış dünyadaki pek

çok ekonomi daralma sürecine girmiştir. Dünya ekonomileri yaklaşık iki yıllık durgunluk döneminin ardından 2022 yılından itibaren toparlanmaya başlamıştır (Yıldızoğlu, 2022). Bu noktada Gümrük Birliği'nin güncellenmesi Covid-19 pandemisinin Türkiye ve AB ekonomileri üzerinde yarattığı olumsuz etkilerin azaltılması açısından önem arz etmektedir.

Gümrük Birliği'nin güncellenmesi Türkiye'nin dışında AB açısından da önem arz etmektedir. Bu bağlamda Avrupalı pek çok otorite tarafından Gümrük Birliği'nin güncellenmesi gerektiği yönünde görüşler beyan edilmektedir.

AB Türkiye Delegasyonu Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin yaptığı açıklamada Gümrük Birliği'nin güncelliğini yitirdiğini ve mevcut Gümrük Birliği'nin AB'nin diğer ülkelerle yaptığı STA'lardaki gibi tarım, hizmet ve kamu alımlarını kapsayacak şekilde derinleştirilmesi gerektiğini belirtmiştir (AB Türkiye Delegasyonu, t.y.).

AB Türkiye Delegasyonu Başkanı Büyükelçi Nikolous Meyer-Landrut 2022 yılında yaptığı açıklamada Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin hem Türkiye hem de AB açısından faydalı olacağını belirtmiştir. Landrut AB-Türkiye arasındaki karşılıklı bağımlılığın giderek arttığını ve Türkiye'nin Avrupa'daki sanayi zincirinin temel taşlarından biri olduğunu ifade etmiştir. Landrut ayrıca Gümrük Birliği'nin imzalanmasından günümüze kadar Türkiye-AB arasındaki ticaretin beklenilenden dört kat fazla arttığını ve Türkiye'nin AB'nin altıncı büyük ortağı konumuna yükseldiğine vurgu yapmıştır (Bloomberg HT, 2022).

2022 yılında Almanya, Fransa, Hollanda, İtalya gibi Batı Avrupa ülkelerinin iş dünyasından isimler Brüksel'de yaptıkları toplantıda AB'ye Gümrük Birliği'nin güncellemesi konusunda çağrıda bulunmuşlardır. Toplantı da söz alan Alman-Türk Sanayi Odası Başkanı Markus Christian Slevogt AB ve Türkiye arasındaki ticaretin yüzde 440 yükseldiğini Gümrük Birliği'nin tarım, hizmetler ve e-ticaret gibi diğer alanları içerecek şekilde genişletilmesi gerektiğine işaret etmiştir. Slevogt AB ve Türkiye için Gümrük Birliğinden kaynaklı “*kazan kazan*” durumunun meydana geldiğinin altını çizmiştir (Cumhuriyet, 2022).

Avrupa Ticaret ve Sanayi Odaları Birliği (Eurochambres) Başkanı Luc Frieden 2022 yılında Milliyet gazetesine verdiği demeçte Avrupa'dan Türkiye'ye her

yıl 70 milyar Avro ihracat yapıldığına dikkat çekerek Gümrük Birliği'nin 2030 yılına kadar dijital dönüşümü ve hizmet sektörünü kapsayacak şekilde güncellenmesi gerektiğini ifade etmiştir (Milliyet, 2022).

4.2. Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi Süreci ve Türkiye-AB İlişkilerine Olası Etkileri

Gümrük Birliğinde karşılaşılan AB'nin üçüncü ülkelerle imzaladığı STA'ların Türkiye'nin aleyhine yönelik ticaret sapması meydana getirmesi, Türkiye'nin AB'nin karar alma süreçlerinde yer alamaması, AB ülkelerinin Türk tırlarına yönelik kota uygulamaları ve AB'nin Türk iş adamlarını ve Türk tır şoförlerini kapsayan vize uygulaması gibi sorunlar Türkiye tarafından pek çok çevrede dile getirilmiştir. Bu bağlamda AB Türkiye'nin gündeme getirdiği Gümrük Birliğindeki sorunlarla ilgili olarak Dünya Bankasından bir rapor hazırlanması talebinde bulunmuştur. Dünya Bankası AB'nin talebini dikkate almış ve Nisan 2014'te Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliğine ilişkin bir rapor hazırlamıştır. Raporda Gümrük Birliği'nin olumlu ve olumsuz etkilerinden söz edilmiş Gümrük Birliğindeki mevcut sorunların giderilmesinin hem Türkiye'nin hem de AB'nin yararına olacağına vurgu yapılmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

Dünya Bankası tarafından Gümrük Birliği ile ilgili hazırlanan raporun yayınlanmasının hemen ardından Türkiye-AB arasında Gümrük Birliği'nin güncellenmesine yönelik teknik müzakereler başlamıştır. Gümrük Birliği'nin güncellenmesini sağlamak amacıyla başlatılan teknik müzakereler 27 Nisan 2015 tarihinde tamamlanmıştır. 12 Mayıs 2015 tarihinde Ticaret Bakanı Nurettin Canikli tarafından Brüksel ziyareti gerçekleştirilmiştir. Ziyarete Gümrük Birliği'nin güncellenmesi ile ilgili müzakerelerin genel esaslarını belirleyen rapor Avrupa Komisyonu Ticaret Komiseri Cecilia Malmström'e iletilerek söz konusu rapora resmiyet kazandırılmıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021).

Türkiye-AB arasında 2015 yılında yapılan görüşmeler sonucunda Gümrük Birliği'nin güncellenmesi konusunda mutabakata varılmıştır (Palabıyık, 2023). Mutabakat kapsamında Gümrük Birliği'nin güncelleme konusundaki resmi müzakerelerin 2017 yılında başlatılması hedeflenmiştir (Şeker, 2023).

AB Komisyonu Ağustos 2015'te Gümrük Birliği'nin güncellenmesi sürecinin geleceğine dair bir yol hazırlamıştır. Komisyon ayrıca 21 Aralık 2016 tarihinde AB Konseyinden Gümrük Birliği'nin güncellenmesi süreci ile ilgili resmi müzakerelerin başlatılması konusunda yetki talebinde de bulunmuştur (AB Türkiye Delegasyonu, t.y.). AB Konseyi siyasi gerekçeleri öne sürerek Avrupa Komisyonuna müzakere yetkisini vermemiş ve bunun sonucunda Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin resmi müzakerelere başlanamamıştır (Palabıyık, 2023).

2020 yılında Türkiye ile AB temsilcileri arasında Gümrük Birliği'nin güncellenmesi ile ilgili 40'ı bakan seviyesinde olmak üzere 57 olağanüstü görüşme yapılmıştır. Görüşmeler sadece siyasi kanallar aracılığıyla yapılmamış iş dünyası ve sivil toplum kuruluşlarının temsilcileriyle de Gümrük Birliği'nin mevcut durumuna ilişkin yoğun görüş alışverişinde bulunulmuştur. Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan ile AB Komisyonu Başkan Yardımcısı Valdis Dombrovskis arasında 7 Aralık 2020 tarihinde Gümrük Birliği'nin güncellenmesi süreci ve Türkiye-AB ekonomik ilişkilerinin geleceğine dair bir görüşme yapılmıştır. Görüşmede her iki isim de taraflar arasındaki ticaretin ve ikili diyalogun önemine vurgu yapmıştır. Bunun dışında Şubat 2021'de Ruhsar Pekcan ile Avrupa Komisyonunun Komşuluk ve Genişlemeden Sorumlu Üyesi Oliver Varhely arasında bir görüşme yapılmıştır. Pekcan ve Varhely Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin her iki tarafında yararına olacağı konusunda hem fikir olmuşlardır. Ayrıca Varhely Gümrük Birliği'nin güncellenmesini AB Konseyine ilettiklerini de ifade etmiştir (Çakır ve Çetinkaya, 2021).

Mart 2021'de yapılan AB Liderler Zirvesinin Sonuç Bildirisinde Gümrük Birliği'nin güncellemesine yönelik resmi müzakerelerin başlatılması konusunda AB Komisyonuna çağrıda bulunulmuştur (Palabıyık, 2023). 6 Nisan 2021 tarihinde AB Konseyi Başkanı Charles Michel ile Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile görüşmek üzere Türkiye'ye çalışma ziyaretine gelmişlerdir. Türkiye-AB ilişkilerinin ele alındığı ziyarette pozitif gündemden Gümrük Birliği'nin güncellenmesine kadar pek çok başlık tartışılmıştır. Avrupa Komisyonu Başkanı von der Leyen Gümrük Birliğindeki sıkıntıları gidermek ve Türkiye-AB arasındaki ticareti canlandırmak için çalışmaya devam edeceklerini vurgulamıştır (İKV, t.y.).

Mayıs 2021’de ise Ticaret Bakanı Mehmet Muş ile Avrupa Komisyonu Başkan Yardımcısı Valdis Dombrovskis arasında ana gündem maddesi Gümrük Birliği’nin güncellenmesi olan bir görüşme yapılmıştır. Dombrovskis Türkiye’nin AB açısından kilit ülke olduğunu her iki taraf arasında karşılıklı çıkar temelinde ekonomik iş birliğinin devam ettirilmesi gerektiğine işaret etmiştir. Dombrovskis Gümrük Birliği’nin güncellenmesi ile ilgili yetki çalışmalarının ise devam ettiğini belirtmiştir. Bakan Muş ise Dombrovskis’e Türkiye’nin ana hedefinin AB’ye tam üyelik olduğunu, mevcut Gümrük Birliği’nin geliştirilmesi gerektiğini ve Gümrük Birliği’nin revize edilmesinin pozitif gündemin en önemli konularından biri olduğunu iletmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021).

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan 23 Mart 2022 tarihinde Hollanda Başbakanı Mark Rutte’nin Türkiye ziyaretinde Gümrük Birliği’nin güncellenmesini gündeme getirmiş, mevcut Gümrük Birliği’nin revize edilmesine ilişkin resmi müzakerelere ivedilikle başlanması gerektiğini belirtmiştir (Çelikkan, 2022).

Türkiye-AB arasında Gümrük Birliği’nin güncellenmesine ilişkin sürecin başladığı 2015 yılından günümüze kadar çok sayıda görüşme yapılmasına rağmen süreç henüz tamamlanamamıştır. Bunun arkasında Türkiye-AB arasında son dönemde yaşanan siyasi gerginlikler yatmaktadır. Bu bağlamda söz konusu bu siyasi gerginliklere değinmekte yarar vardır.

15 Temmuz 2016 tarihinde gerçekleşen askeri darbe girişimi ve devamında Türkiye’nin güvenlikçi politikalar izlemek zorunda kalması Türkiye-AB ilişkilerini olumsuz yönde etkilemiştir. AB 13 Aralık 2016 tarihinde aldığı kararla Türkiye’nin AB üyelik müzakerelerinde yeni fasılların açılmasının mümkün olmadığını ifade edilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2020).

2017 yılında cumhurbaşkanlığı seçimleri arifesinde Türkiye ile Almanya arasında siyasi bir kriz yaşanmıştır. Bu siyasi krizin sonucunda Almanya başta olmak üzere pek çok AB ülkesi demokrasi, insan hakları, hukukun üstünlüğü gibi konuları gerekçe göstererek Gümrük Birliği’nin güncellenmesinden yana olmadıklarını belirtmişlerdir. Ayrıca Gümrük Birliği’nin güncellenmesini Türkiye’ye karşı bir siyasi malzeme olarak kullanan AB ülkeleri de olmuştur (Ertürk, 2018, s.6). 2017 yılında Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemine geçiş ile birlikte pek çok AB üyesi

Türkiye’de yaşanan hukuki sorunları gerekçe göstererek Gümrük Birliği’nin güncellenmesinin önüne set çekmiştir (Nas, 2020).

26 Haziran 2018 tarihinde AB Genel İşler Konseyi toplantısı gerçekleştirilmiştir. Toplantının sonuç bildirisinde ise büyük oranda Türkiye’ye yer verilmiştir. Bildiride Türkiye’nin AB değerlerinden giderek uzaklaştığı ve mevcut şartlar altında AB üyelik müzakerelerinin devam ettirilemeyecek noktaya geldiği belirtilmiştir. Bu gelişmelerden dolayı Gümrük Birliği’nin güncellenmesinin de mümkün olmadığı açıklanmıştır (İKV, t.y.).

Bunların dışında 2019 yılından itibaren GKRY ve Yunanistan’ın Doğu Akdeniz’deki sondaj faaliyetlerine Türkiye’nin verdiği tepkiler karşısında AB’nin Türkiye’ye yönelik aldığı kararlar, Türkiye’nin Suriye’de kendi meşru müdafaa hakkı çerçevesinde yürüttüğü askeri operasyonlar sonrasında AB’nin Türkiye’ye yönelik ağır ithamları, AB’nin Hava Taşımacılığı Anlaşması görüşmelerini durdurması ve katılım öncesi yardım fonlarında kesintiye gitmesi Türkiye-AB ilişkilerinde kötü gidişatı büyük bir çıkmaza sokmuştur (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2020). Son olarak 2020 yılında Türkiye Yunanistan sınırında alevlenen mülteci krizi gerek Türkiye-AB ilişkilerine gerekse Gümrük Birliği’nin güncellenmesi sürecine ciddi zararlar vermiştir (Nas, 2020).

Gümrük Birliği’nin güncellenmesi 2016 yılından itibaren durma noktasına gelen Türkiye-AB ilişkilerini canlandırma noktasında hayati önem arz etmektedir. Bu bağlamda AB Konseyi Türkiye-AB arasındaki ilişkileri canlandırmak amacıyla 2020 yılında pozitif siyasi gündem önerisinde bulunmuştur (Baykal, Akman, ve Nas, 2020,s.70).

Gümrük Birliği’nin güncellenmesi süreci ile Türkiye-AB arasındaki ticari ve ekonomik ilişkilerin hareketlendirilmesine ilişkin başlayan süreç, gelecekte Türkiye’nin AB’ye katılım müzakerelerine de olumlu yönde katkıda bulunacaktır (Baykal ve Nas, 2020,s.116) Gümrük Birliği’nin modernizasyonu tarafları bütün siyasi sorunları kenara bırakarak ortak çıkar anlayışı çerçevesinde bir araya getirme potansiyeline sahip bir süreçtir (Baykal ve Nas, 2020, s.132-133). Gümrük Birliğindeki sorunların giderilmesiyle birlikte Türkiye ile AB arasındaki karşılıklı

bağımlılık daha da artacak bu durumda Türkiye'nin AB'ye entegrasyonunu kolaylaştıracaktır (Akçay, 2020, s.35).

Gümrük Birliği'nin güncellenmesi süreci yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen hala Türkiye-AB ilişkilerinde vazgeçilmez bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Gümrük Birliği'nin güncellenmesi sürecinin başarıyla sonuçlanması durumunda Türkiye-AB ilişkilerinde olumlu yönde bir ivmelenmenin yaşanması büyük bir olasılık olarak görünmektedir (Nas, 2020).

4.3. Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi'nin Türkiye Ekonomisine Olası Etkileri

Çalışmanın bu başlığında Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin Türkiye ekonomisine olası etkileri analiz edilmiştir. Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin Türkiye ekonomisine olası etkileri analiz edilirken Türkiye'nin son yıllardaki temel dış ticaret verilerinden ve çeşitli otoritelerin yaptıkları etki analizlerinden faydalanılmıştır.

4.3.1. Türkiye'nin 2016-2022 Genel Ticaret Sistemine İlişkin Dış Ticaret Verileri

Gümrük Birliği'nin Türkiye ekonomisine olası etkileri genel ticaret sistemi kapsamında; 2016-2022 yılları arasında Türkiye'nin temel dış ticaret göstergeleri, Türkiye'nin ülke gruplarına göre dış ticareti, Türkiye'nin mal gruplarına göre dış ticareti, Türkiye'nin sektörel dış ticareti ve Türkiye en çok ithalat ve ihracat yaptığı ülkeler üzerinden ele alınacaktır.

Tablo 4.1. 2016-2022 Türkiye'nin Temel Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon \$)

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
	Değer	Değişim	Değer	Değişim			
2016	149.246	%-1,15	202.189	%-5,35	-52.942	351.436	%73,82
2017	164.494	%10,22	238.715	%18,07	-74.220	403.209	%68,91
2018	177.168	%7,70	231.152	%-3,17	-53.983	408.321	%76,65
2019	180.832	%2,07	210.345	%-9,00	-29.512	391.177	%85,97
2020	169.637	%-6,19	219.516	%4,36	-49.879	389.154	%77,28
2021	225.214	%32,76	271.425	%23,65	-46.211	496.640	%82,97
2022	254.201	%12,87	363.708	%34,00	-109.507	617.909	%69,89

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 4.1’de 2016-2022 yılları arasında Türkiye’nin temel dış ticaret göstergeleri yer almaktadır. 2016-2022 yılları arasında Türkiye’nin ithalat, ihracat ve dış ticaret hacmi artış eğilimi göstermiştir. Ancak Covid-19 pandemisinin etkilerinin yoğun olarak yaşandığı 2019-2020 yılları arasında Türkiye’nin dış ticaret verilerinde düşüşler yaşanmıştır. Türkiye’nin ekonomisi dış ticaret dengesi açısından incelendiğinde 2016-2022 yılları arasında açık vermiştir. Tablo8’deki veriler dikkate alındığında Gümrük Birliği’nin güncellenmesiyle birlikte Türkiye’nin ihracatında ve dış ticaret hacminde büyük bir sıçrama yaşanacaktır. İhracatın artmasına bağlı olarak dış ticaret açığı da düşüşe geçecektir.

Tablo 4.2. 2016-2022 Türkiye’nin Ülke Gruplarına Göre Dış Ticareti (Milyon \$)

İhracat	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AB	59.981	67.987	77.429	76.726	70.019	93.052	103.076
OECD	83.111	88.997	101.311	99.581	95.055	125.880	135.590
EFTA	3.336	1.689	2.332	1.794	1.847	2.225	2.133
Türk Cumh.	4.358	4.540	4.417	5.107	5.429	7.206	7.991
İthalat	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AB	75.267	81.971	77.051	67.913	73.337	85.383	93.286
OECD	106.426	123.324	115.052	100.295	108.318	120.833	147.333
EFTA	3.222	7.801	3.682	4.179	8.479	3.955	16.435
Türk Cumh.	2.827	3.358	3.323	3.377	2.971	4.943	7.120

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 4.2’de 2016-2022 yılları arasında Türkiye’nin ülke gruplarına göre dış ticareti gösterilmektedir. Tablo incelendiğinde AB ve OECD ülkelerinin Türkiye’nin dış ticaretinde en büyük paya sahip ülkeler oldukları anlaşılmaktadır. Gümrük Birliği’nin güncellenmesiyle Türkiye’nin OECD ve AB ülkeleriyle olan dış ticareti artacaktır. Ancak Türkiye’nin diğer ülkelerle olan dış ticareti ise azalışa geçecektir. Bu durum Gümrük Birliği’nin daha önceden meydana getirdiği ticaret sapmasının derinleşmesine neden olacaktır.

Tablo 4.3. 2016-2022 Türkiye'nin Mal Gruplarına Göre Dış Ticareti (Milyon \$)

İhracat	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Yatırım Malları	16.684	19.265	20.991	21.607	19.777	24.841	29.036
Ara Mallar	69.826	76.491	84.289	85.379	80.344	115.183	133.439
Tüketim Malları	61.859	67.938	71.027	72.742	68.300	83.843	89.818
Diğer Mallar	876	799	861	1.103	1.214	1.345	1.905
İthalat	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Yatırım Malları	35.977	33.431	30.140	26.067	31.817	35.948	40.535
Ara Mallar	135.795	173.744	174.803	162.529	163.014	210.142	292.437
Tüketim Malları	29.998	30.812	25.420	21.195	24.117	24.947	30.481
Diğer Mallar	417	727	788	551	567	387	256

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızca oluşturulmuştur.

Tablo 4.3'te 2016-2022 yılları arasında Türkiye'nin mal gruplarına göre dış ticareti gösterilmektedir. 2016-2022 yılları arasında bütün mal gruplarında Türkiye'nin ihracat ve ithalatı artmıştır. Ancak söz konusu mal gruplarında Türkiye'nin ithalatı ihracatından fazla olmuştur. Gümrük Birliği'nin güncellenmesi durumunda bütün mal gruplarında, Türkiye'nin ihracatında büyük bir sıçrama yaşanacak bu durumda uzun vadede dış ticaret açığının düşmesine katkı sağlayacaktır.

Tablo 4.4. 2016-2022 Türkiye'nin Sektörel Dış Ticareti (Milyon \$)

İhracat	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tarım ve Ormancılık	5.272	5.128	5.360	5.071	5.401	6.504	7.115
Madencilik ve Taşocakçılığı	2.656	3.497	3.393	3.200	2.932	4.059	4.620
İmalat	140.346	154.698	167.064	171.218	159.952	212.809	240.398
İthalat	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tarım ve Ormancılık	7.289	9.316	9.447	9.782	9.800	12.033	14.701
Madencilik ve Taşocakçılığı	18.978	26.224	28.978	31.695	22.334	40.086	75.344
İmalat	170.959	195.865	184.463	162.143	179.808	205.983	261.114

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızca oluşturulmuştur.

Tablo 4.4'te 2016-2022 yılları arasında Türkiye'nin sektörel dış ticareti gösterilmektedir. Tablo incelendiğinde bütün sektörlerde Türkiye'nin ihracat ve ithalatının arttığı görülmektedir. Gümrük Birliği'nin güncellenmesi durumunda söz konusu sektörlerin tamamında Türkiye'nin ihracatı artacak olmakla beraber tarım sektöründe büyük bir kırılma yaşanacaktır. Tarım sektörünü kapsayacak nitelikteki

bir Gümrük Birliği tarım sektörünün Türkiye'nin ihracatındaki payının artmasını sağlayacaktır.

Tablo 4.5. Türkiye'nin En Çok İhracat Yaptığı İlk 20 Ülke (Milyar \$)

Sıra	Ülke	Miktar
1.	Almanya	21 143 619
2.	ABD	16 887 056
3.	Irak	13 750 006
4.	Birleşik Krallık	13 005 266
5.	İtalya	12 397 863
6.	İspanya	9 650 356
7.	Fransa	9 534 620
8.	Rusya Federasyonu	9 342 871
9.	Hollanda	8 026 959
10.	İsrail	7 032 526
11.	Romanya	6 955 288
12.	Polonya	5 417 895
13.	BAE	5 252 691
14.	Belçika	4 779 139
15.	Bulgaristan	4 722 021
16.	Mısır	4 556 419
17.	Yunanistan	3 302 410
18.	Çin	3 281 152
19.	Fas	3 094 360
20.	İran	3 068 702

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızca oluşturulmuştur.

Tablo 4.5'te 2022 yılı itibarıyla Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ilk 20 ülke gösterilmektedir. Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ülkelerin yarısını AB ülkeleri oluşturmaktadır. İhracat açısından Almanya Türkiye'nin en büyük dış ticaret ortağı konumundadır. Gümrük Birliği'nin güncellenmesiyle birlikte mevcut tabloda AB ülkelerinin sayısının artması büyük bir olasılık olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 4.6. Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı İlk 20 Ülke (Milyar \$)

Sıra	Ülke	Miktar
1.	Rusya Federasyonu	58 848 989
2.	Çin	41 354 587
3.	Almanya	24 033 037
4.	İsviçre	15 335 262
5.	ABD	15 228 577
6.	İtalya	14 081 547
7.	Hindistan	10 697 331
8.	Fransa	9 429 722
9.	Güney Kore	9 004 399
10.	İspanya	7 004 002
11.	Birleşik Krallık	5 904 013
12.	Brezilya	4 830 986
13.	Japonya	4 640 829
14.	Hollanda	4 497 259
15.	BAE	4 470 951
16.	Ukrayna	4 455 399
17.	Belçika	4 420 570
18.	Polonya	4 294 420
19.	Malezya	4 288 702
20.	Suudi Arabistan	4 152 071

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 4.6'da 2022 yılı itibarıyla Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ilk 20 ülke gösterilmektedir. Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülkeler arasında AB ve Asya ülkeleri başı çekmektedir. Rusya Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülke pozisyonundadır. Gümrük Birliği'nin güncellenmesi ve devamında Transatlantik bölgesiyle kapsamlı bir STA yapılması durumunda Türkiye'nin ithalatı büyük ölçüde AB ve Transatlantik bölgesine kayacaktır.

4.3.2. Gümrük Birliği'nin Güncellenmesine İlişkin Etki Analizleri

Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin Türkiye ve AB ekonomilerine olası etkilerini analiz etmek amacıyla çeşitli otoriteler tarafından etki analizleri yapılmıştır. Bu etki analizlerinden T.C Ekonomi Bakanlığı ile AB Komisyonu tarafından yapılan etki analizleri ön plana çıkmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın bu başlığında söz konusu etki analizleri ele alınacaktır.

Ekonomi Bakanlığı tarafından Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin 2016 yılında yapılan etki analizi çalışmasında dört farklı senaryo ele alınmıştır. Bu senaryolar şu şekildedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2017).

İlk Olarak Gümrük Birliği'nin hizmetler, kamu alımlarını kapsayacak şekilde genişletilmesi ve tarım ürünlerinde yüzde 50 serbestlik sağlanması halinde Türkiye ekonomisinde ortaya çıkacak etki aşağıdaki tabloda belirtilmiştir:

Tablo 4.7. T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi I. Senaryo

GSYİH	
Artış Oranı	%1

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığından faydalanılarak tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 4.7'de T.C. Ekonomi Bakanlığı tarafından Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin yapılan etki analizine ait birinci senaryo gösterilmektedir. Buna göre Gümrük Birliği'nin hizmetler, kamu alımlarını kapsayacak şekilde genişletilmesi ve tarım ürünlerinde yüzde 50 serbestlik sağlanması durumunda Türkiye'nin GSYİH'da yüzde 1 artış yaşanacaktır.

İkinci olarak Gümrük Birliği'nin ilk senaryoya ek tarım ürünlerini kapsayacak şekilde genişletilmesi ve Kanada ABD gibi ülkelerle STA yapılması durumunda Türkiye ekonomisinde ortaya çıkacak etkiler aşağıdaki tabloda belirtilmiştir:

Tablo 4.8. T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi II. Senaryo

Dış Ticaret Göstergesi	Artış Oranı (%)
GSYİH	1.90
AB İhracat	24
Toplam İhracat	15
AB İthalat	23.92
Toplam İthalat	13.24

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığından faydalanılarak tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 4.8'de T.C. Ekonomi Bakanlığı tarafından Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin yapılan etki analizine ait ikinci senaryo gösterilmektedir. Gümrük Birliği'nin tarım ürünlerini kapsayacak şekilde genişletilmesi ve Kanada,

ABD gibi ülkelerle STA yapılması durumunda Türkiye'nin GSYİH'da, ihracatında ve ithalatında artış yaşanacaktır. İthalatın ve İhracatın artmasına bağlı olarak Türkiye'nin dış ticaret hacminde de artışlar meydana gelecektir.

Üçüncü olarak Gümrük Birliği'nin mevcut durumunun korunarak STA'ya dönüştürülmesi halinde Türkiye ekonomisinde ortaya çıkacak etkiler aşağıdaki tabloda belirtilmiştir:

Tablo 4.9. T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi III. Senaryo

Dış Ticaret Göstergesi	Artış Oranı (%)
GSYİH	-0.40
AB İhracat	-16

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığından faydalanılarak tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 4.9'da T.C. Ekonomi Bakanlığı tarafından Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin yapılan etki analizine ait üçüncü senaryo gösterilmektedir. Gümrük Birliği'nin STA'ya dönüştürülmesi durumunda Türkiye ekonomisine yönelik negatif etkiler ortaya çıkacaktır. Söz konusu negatif etkiler Türkiye ekonomisine GSYİH'da ve AB'ye ihracatta düşüş şeklinde yansiyacaktır.

Son olarak Gümrük Birliği'nin tarım, kamu alımları ve hizmet gibi alanları kapsayacak şekilde geniş kapsamlı bir STA'ya dönüştürülmesi durumunda Türkiye ekonomisinde ortaya çıkacak etki aşağıdaki tabloda belirtilmiştir:

Tablo 4.10. T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi IV. Senaryo

GSYİH (%)	
Artış Oranı	0.16

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığından faydalanılarak tarafımızda oluşturulmuştur.

Tablo 4.10'da Ekonomi Ticaret Bakanlığı tarafından Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin yapılan etki analizine ait dördüncü senaryo gösterilmektedir. Gümrük Birliği'nin geniş kapsamlı bir STA'ya dönüştürülmesi durumunda Türkiye'nin GSYİH'da yüzde 0.16 artış yaşanacaktır.

AB Komisyonu tarafından 2016 yılında Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin yapılan etki analizi çalışmasında ise üç farklı senaryo ele alınmıştır. Bu senaryolar şunlardır: (Özcan, 2016, s.19).

İlk olarak Türkiye-AB arasındaki mevcut Gümrük Birliği'nin devam ettirilmesi durumunda meydana gelecek etkiler aşağıda belirtilmiştir:

Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği'nin herhangi bir değişiklik yapılmadan devam ettirilmesi durumunda taraflar arasındaki dış ticarete herhangi bir değişiklik meydana gelmeyecektir. Ancak Gümrük Birliğindeki sorunlar birtakım kırılmaları beraberinde getirecektir. Türkiye'nin AB tarafından yapılan STA'lara taraf olmaması Türkiye'den AB'ye yönelik ticaret kısıtlamalarını arttıracaktır. Bu durum ise gerek Türkiye gerekse AB ekonomisini olumsuz yönde etkileyecektir. Türkiye'nin AB'nin STA yaptığı ülkelerle anlaşmaya varması ise AB ihracatına zarar verecektir (Özcan, 2016, s.22).

İkinci olarak Gümrük Birliği'nin tarım hizmetler ve kamu alımları gibi alanları kapsayacak şekilde genişletilmesi ve Türkiye'nin AB'nin STA'larına taraf olması durumunda Türkiye ve AB ekonomisinde ortaya çıkacak etkiler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 4.11. AB Komisyonu Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi II. Senaryo

Dış Ticaret Göstergesi	Artış Miktarı
GSYİH (AB)	% 0.01
İhracat (AB)	27.1 Milyar Avro
GSYİH (Türkiye)	%1.44
İhracat (Türkiye)	5 Milyar Avro

Kaynak: İKV,2016, s.22-23

Tablo 4.11'de AB Komisyonu tarafından Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin yapılan etki analizine ait ikinci senaryo gösterilmektedir. Gümrük Birliği'nin tarım, hizmetler, kamu alımları ve STA'ları kapsayacak şekilde güncellenmesi durumunda Türkiye ve AB ekonomileri olumlu yönde etkilenecektir. Tarafların gerek GSYİH'da gerekse ihracatında artışlar yaşanacaktır. İhracattaki artış ise uzun vadede tarafların dış ticaret hacmine de yansımaya olacaktır.

Son olarak Gümrük Birliği'nin kapsamlı serbest ticaret bölgesine dönüştürülmesi durumunda Türkiye ve AB ekonomisinde ortaya çıkacak etkiler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 4.12. AB Komisyonu Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi III. Senaryo

Dış Ticaret Göstergesi	Artış Miktarı
GSYİH (AB)	%-0.01
AB'nin Türkiye İhracatı	8 Milyar Avro
GSYİH (Türkiye)	%0.26
Türkiye'nin AB'ye İhracatı	-4.3 Milyar Avro

Kaynak: İKV,2016,s.23

Tablo 4.12'de AB Komisyonu tarafından Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin yapılan etki analizine ait üçüncü senaryo gösterilmektedir. Gümrük Birliği'nin genişletilmiş serbest ticaret bölgesine dönüştürülmesi Türkiye ve AB ekonomileri üzerinde olumlu ve olumsuz etkileri beraberinde getirecektir. GSYİH açısından AB ekonomisi olumsuz etkilenirken Türkiye ekonomisi ise olumlu yönde etkilenecektir. İhracat açısından AB ekonomisinde artışlar yaşanırken Türkiye ekonomisinde kayıplar yaşanacaktır.

4.4. Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi ve Türkiye-AB Karayolu Taşımacılığı

Çalışmanın bu başlığında karayolu taşımacılığının önemi ve tercih edilmesinin nedenleri, Türkiye-AB arasında karayolu taşımacılığında son dönemlerde karşılaşılan Türk tır şoförlerine yönelik vize sorunu, AB ülkelerinin Türk tırlarını kapsayan kota uygulamaları, Ortak Transit Rejiminden kaynaklanan sorunlar ve Türkiye-AB arasında gıda taşımacılığında karşılaşılan sorunlar ele alınacaktır.

4.4.1. Karayolu Taşımacılığının Önemi ve Tercih Edilmesinin Nedenleri

Karayolu taşımacılığı; mal ve hizmetlerin belirli bir ücret karşılığında bir noktadan bir diğer noktaya kara taşıtları kullanılarak aktarmasız bir şekilde taşınmasını sağlayan ve diğer taşıma yöntemleri ile entegre olabilen kapsamlı bir taşımacılık metodudur (Özoğlu ve Demirci, 2021, s.672).

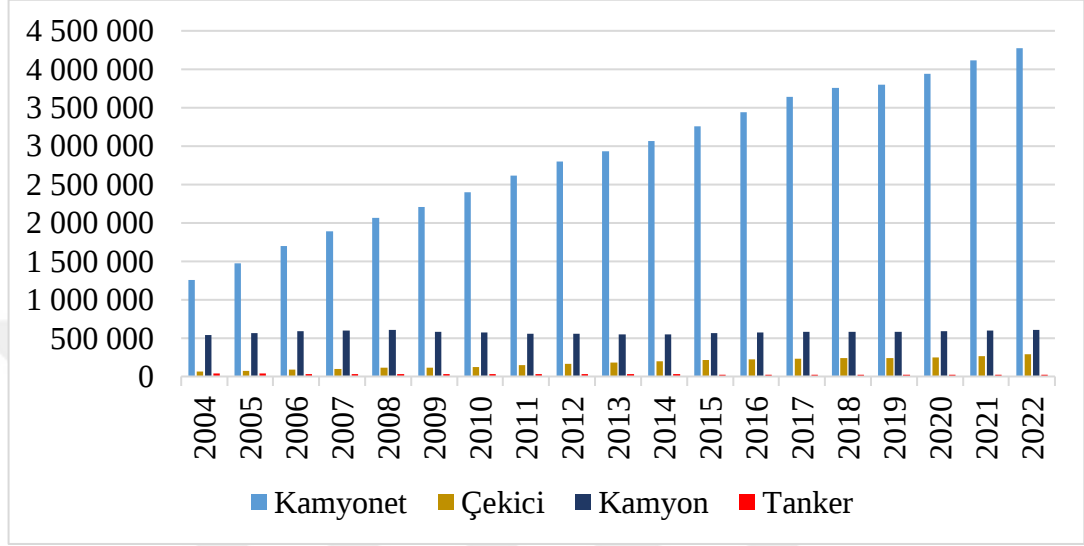
Karayolu taşımacılığı bünyesinde barındığı pek çok avantajdan dolayı Türkiye ve dünyada en çok tercih edilen taşımacılık metodudur (Karagülle, 2007, s.27). Bu noktada söz konusu bu avantajlara değinmekte yarar vardır.

Karayolu taşımacılığının en belirgin avantajları şunlardır (Karagülle, 2007, s.27-28):

- Karayolu taşımacılığı mal ve hizmetlerin yükleme adresinden boşaltma adresine varıncaya kadar hızlı ve aktarmasız bir şekilde taşınmasına imkan tanımaktadır.
- Yük taşımacılığında karayolu taşımacılığı kapıdan kapıya taşımaya olanak vermesi bakımından diğer taşıma şekillerinden daha avantajlıdır. Hava, deniz ve demiryolu taşımalarında yükler önce nihai varış noktalarına en yakın terminale boşaltılmakta ardından ara taşıma (karayolu) ile teslimat adreslerine ulaştırılmaktadır.
- Bir taşımanın ekonomik ve güvenli olabilmesi için taşınan yüklerin elleçlenmesi son derece önemlidir. Karayolu taşımacılığında yükler taşınırken elleçlenebilmektedir. Bu durumda karayolu taşımacılığının daha fazla tercih edilmesine neden olmaktadır.
- Karayolu taşımacılığında düşük kapasitelerle yüksek miktarda yük taşınabilmektedir. Kara taşıtları küçük boyutta olmalarından dolayı diğer taşıtlara göre daha yüksek doluluk oranlarına ulaşmakta bu durumda ekonomik açıdan ciddi avantajlar sağlamaktadır.
- Karayolu taşımacılığı maliyetlerin düşük olmasından dolayı yatırımcıların düşük maliyetlerle taşımacılık sektörüne girmesine olanak tanımaktadır.
- Esneklik açısından karayolu taşımacılığı diğer taşıma yöntemlerinden daha avantajlıdır. Karayolu taşımacılığında taşımacılar müşterilerinin talepleri doğrultusundan aynı gün içinde farklı lokasyonlara çok sayıda sefer düzenleyebilmektedirler. Ancak diğer taşıma yöntemlerinde bu durum pek mümkün değildir.

Karayolu taşımacılığı yukarıda sözü edilen avantajlardan dolayı Türkiye-AB ticaretinde kullanılan en yaygın taşıma şekillerinden biridir. Bu noktada Türkiye'nin karayolu taşımacılığına ilişkin istatistiksel verilerini ele almakta yarar vardır. Çalışmada Türkiye-AB ticaretinde taşıma şekillerine ilişkin kullanılan veriler Özel

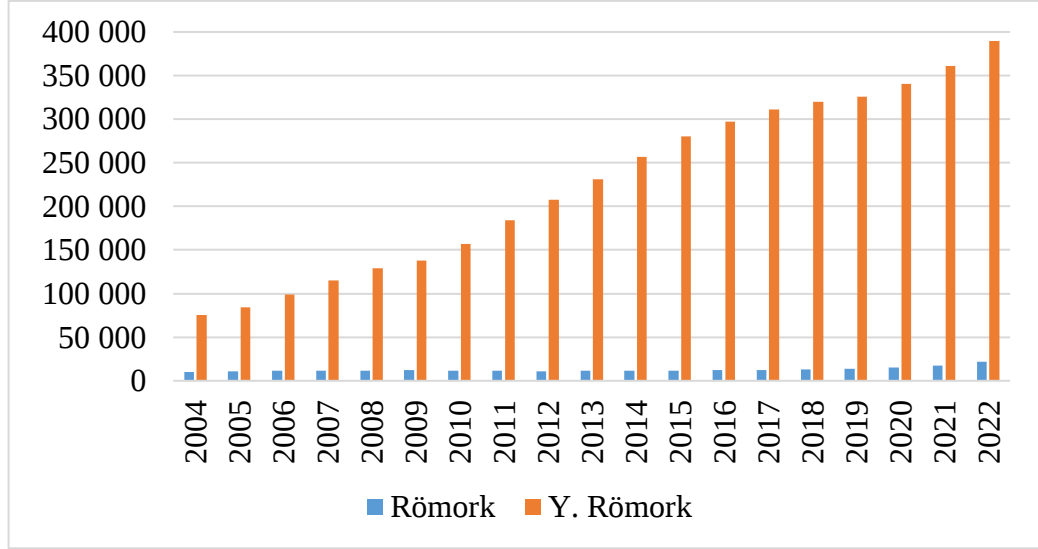
Ticaret Sistemi (ÖTS) kapsamında olup, taşıma şekillerine posta yolu, sabit ulaşım tesisatı, deniz aracında demir yolu vagonu, deniz aracında motorlu kara taşıtı, deniz aracında treyler veya yarı treyler, demir yolu vagonunda karayolu taşıtı ve deniz aracında iç sularda taşımacılığa mahsus araçlar dahil edilmemiştir.



Şekil 4.1. Türkiye’de Trafîğe Kayıtlı Yük Taşıyan Araç Sayısı (Milyon)

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızca hazırlanmıştır.

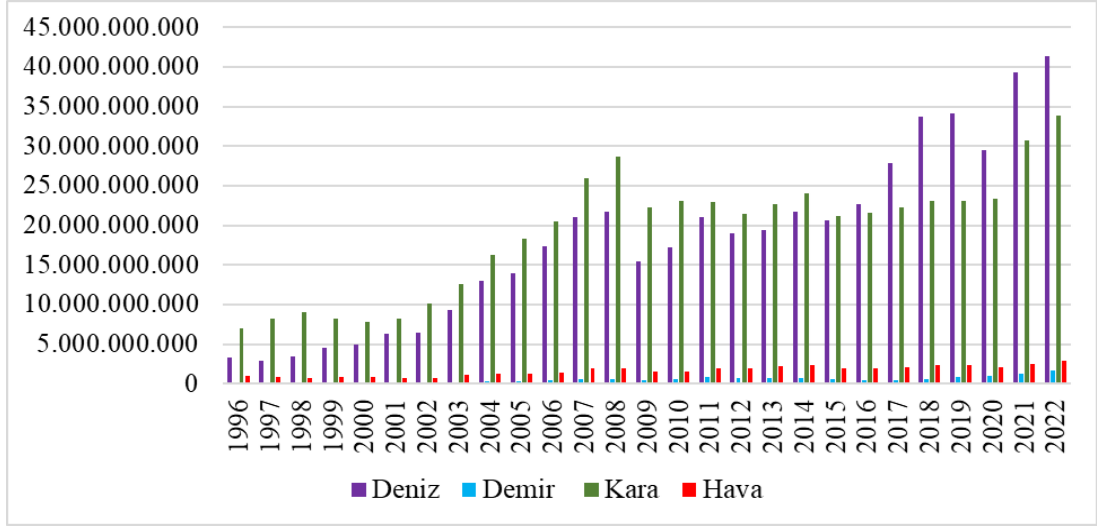
Şekil 4.1’de Türkiye’de 2004-2022 yılları arasında yük taşımacılığında kullanılan kamyonet, çekici, kamyon ve tanker sayıları gösterilmiştir. Kamyonet, çekici ve kamyon sayısında sürekli artış yaşanmakla beraber 2015 yılından itibaren tanker sayısında kayda değer düşüş yaşanmıştır. Tanker sayısındaki düşüşün nedeni kimyevi madde taşımacılığında denizyolu taşımacılığının tercih edilmesinden kaynaklanmaktadır. Türkiye’de uluslararası karayolu yük taşımacılığında dikkat edilmesi gereken veri ise kamyonet ve çekici sayısıdır. Kamyonet ve çekiciler Türkiye’de uluslararası yük taşımacılığında en çok tercih edilen motorlu araçlardır. Lojistikte son yıllarda express taşımacılığının yaygınlaşması kamyonet sayısında ciddi bir artış yaşanmasına neden olmuştur.



Şekil 4.2. Türkiye’de Trafiğe Kayıtlı Römork ve Y. Römork Sayısı (Bin)

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızca hazırlanmıştır.

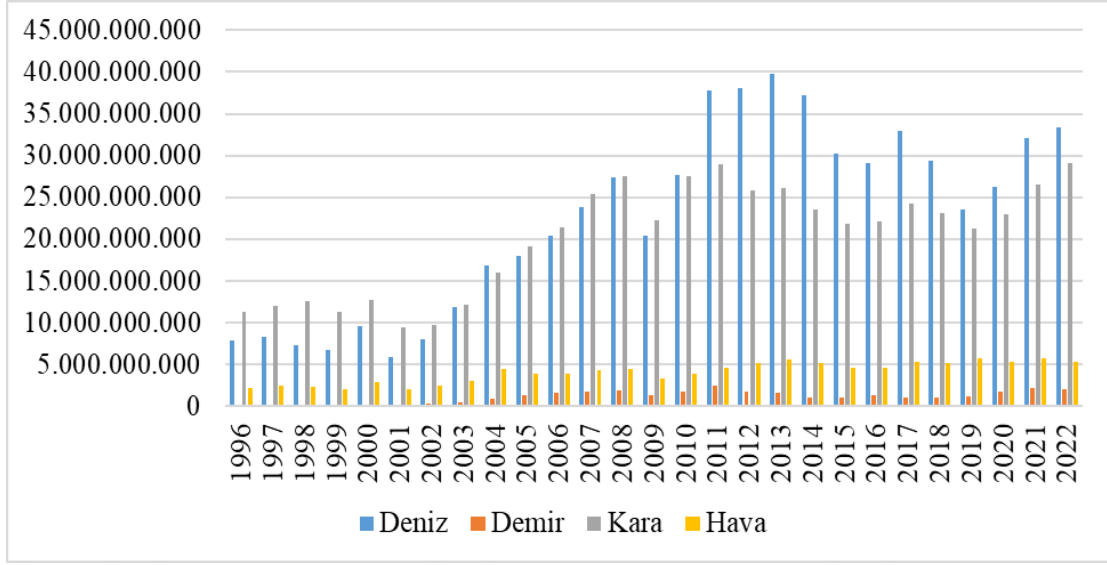
Şekil 4.2’de Türkiye’de 2004-2022 yılları arasında herhangi bir çekici veya kamyonu bağlanarak yük taşımacılığında kullanılan römork ve yarı römork sayısı gösterilmektedir. Türkiye’de 2004-2022 yılları arasında römork ve yarı römork sayısında artış yaşanmıştır. Ancak yarı römork sayısındaki artış römork sayısındaki artıştan daha fazla olmuştur. Bu durum hem Türkiye’nin coğrafi yapısından hem de karayolu taşımacılığının genel işleyişinden kaynaklanmaktadır. Römorkler daha çok Rusya, Ukrayna ve Orta Asya ülkeleri gibi büyük coğrafyaya sahip ülkelerde tercih edilmektedir. Ayrıca römorkler yüksek yük taşıma kapasitesine sahip oldukları için şirketler tek seferde yüksek doluluk oranlarına ulaşamamaktadır. Bu da karayolu yük taşımacılığı yapan şirketleri maddi anlamda zarara uğratmaktadır. Bu nedenle Türkiye’de karayolu yük taşımacılığında römorkler çok fazla tercih edilmemektedir. Yarı römorkler ise römorklere göre daha az taşıma kapasitesine sahip oldukları için karayolu yük taşımacılığı yapan şirketler çok hızlı bir şekilde yüksek doluluk oranlarına ulaşmaktadır. Bundan dolayı Türkiye’de karayolu yük taşımacılığında yarı römorkler normal römorklere göre daha fazla önce çıkmaktadırlar.



Şekil 4.3. 1996-2022 AB Taşıma Şekillerine Göre İhracat ÖTS (Milyar \$)

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızca hazırlanmıştır.

Şekil 4.3'te 1996-2022 yılları arasında Türkiye'nin taşıma şekillerine göre AB'ye olan ihracatı gösterilmektedir. Türkiye'nin AB'ye olan ihracatında 2015 yılına kadar en yaygın kullanılan taşıma şekli karayolu taşımacılığı olmuştur. Ancak 2015 yılından sonra denizyolu taşımacılığı karayolu taşımacılığını geçmiştir. Türkiye-AB ihracatında hava ve demiryolu taşımalarının payı da son yıllarda artmaya başlamıştır. Türkiye'de havayolu alt yapısının son yıllarda gelişmesi ve çok sayıda hava kargo şirketinin Türkiye pazarına girmesi havayolu taşımacılığına olan talebin artmasına neden olmuştur. Demiryolu taşımacılığının Türkiye-AB ihracatındaki payında ise 2017 yılından sonra kayda değer bir artış yaşanmaya başlamıştır. Demiryolu taşımacılığı Türkiye-AB ihracatında en az tercih edilen taşıma yöntemi olmuştur.



Şekil 4.4. 1996-2022 AB Taşıma Şekillerine Göre İthalat (Milyar \$)

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek tarafımızca hazırlanmıştır.

Şekil 4.4'te 1996-2022 yılları arasında Türkiye'nin taşıma şekillerine göre AB'ye olan ithalatı gösterilmektedir. Türkiye'nin AB'ye olan ithalatında 2009 yılına kadar karayolu taşımacılığı en yaygın kullanılan taşıma şekli olup 2009 yılından sonra denizyolu taşımacılığı karayolu taşımacılığından fazla olmuştur. Hava ve demiryolu taşımaları ihracatta olduğu gibi ithalat da Türkiye-AB arasında en az tercih edilen taşıma yöntemleridir.

Türkiye-AB ticaretinde son yıllarda denizyolu taşımacılığının payının artmasının nedeni ise AB ülkelerinin Türk tırlarına uyguladığı taşıma kotalarından kaynaklanmaktadır. AB ülkelerinin Türk tırlarına uyguladığı taşıma kotalarından dolayı Türk taşımacılar alternatif taşıma şekillerine yönelmekte bu durumda taşımalarda karayolu taşımacılığının oranını düşürmektedir. Türk taşımacıların AB bölgesinde yöneldiği alternatif taşıma şekillerinin başında ise deniz aracında motorlu kara taşıtı, deniz aracında treyler veya yarı treyler, demir yolu vagonunda karayolu taşıtı taşımacılığı gelmektedir. Ancak alternatif taşıma şekillerinde de ara taşımalar karayolu taşımacılığı kullanılarak yapılmaktadır.

4.4.2. Türk Tır Şoförlerine Yönelik Vize Sorunu

AB ülkeleri Gümrük Birliğine rağmen Türk vatandaşlarından vize talep etmektedir. AB ülkelerinin Türk vatandaşlarına yönelik vize uygulaması pek çok meslek grubunu olumsuz yönde etkilemektedir. Söz konusu vize uygulamasından en

çok etkilen meslek gruplarının başında ise Tır şoförleri ve iş adamları gelmektedir (Namlı, 2019, s.11).

AB'ye üye ülkelerden Türkiye'ye yük getiren Avrupalı tır şoförleri Türkiye'ye girerken herhangi bir vize uygulamasına tabi tutulmazken Türk tır şoförleri AB ülkelerine yük götürürken vize uygulamasına tabi tutulmakta ve söz konusu vize süreci yoğun bürokratik engellerle geçmektedir. AB ülkeleri vize sürecinde Türk tır şoförlerinden 22 farklı evrak ve davetiye talep etmektedir. Yoğun geçen vize sürecinin ardından Türk tır şoförlerine verilen vizeler altı aylık olup şoförler altı aylık sürede 90 gün AB ülkelerinde kalabilmektedirler. Altı aylık vizesini dolduran şoförlerin yeni vizelerini alması ise iki ayı bulmaktadır (Kargo Haber, 2014). Altı aylık vize süresi şoförler için çok az bir süre olup çoğu şoförün vize başvurusu ise herhangi makul bir gerekçe ortaya atılmadan reddedilmektedir. AB Komisyonu Schengen vizesi ile ilgili 2020 yılında yeni kurallar getirmiştir. Schengen vizesine ilişkin getirilen yeni kurallarda *“kademeli vize geçerlilik süresi artışı”* da bulunmaktadır. Ancak tüm bunlara rağmen AB ülkeleri Türk tır şoförlerine altı aydan fazla vize vermemektedir (UND, 2020). Ayrıca AB ülkeleri Türk tır şoförlerinden yüksek vize ücreti talep etmekte ve vize ücretleri de sürekli artış göstermektedir (Nas, 2022).

Türk tır şoförlerine vize sürecinde en çok problem çıkaran ülkeler ise Yunanistan, Macaristan, Romanya, Avusturya ve Bulgaristandır (UND, 2020).

Bulgaristan Mayıs 2023 itibarıyla Türk tır şoförlerine verilen Schengen vizesini Bulgaristan'daki yük alma ve yük boşaltmalarda kabul etmemeye başlamıştır. Bulgaristan sadece transit geçişlerde Schengen vizesiyle geçişe müsaade etmektedir. Bulgaristan'da yük alma ve yük boşaltma için Türk Tır şoförlerinden Bulgaristan vizesi talep edilmektedir. Bu durum bir yandan Türkiye-AB ticaretine zarar vermekte diğer yandan da Türkiye'nin ihracat mallarının yabancı nakliyeciler tarafından taşınmasına neden olmaktadır. Ayrıca Bulgaristan'ın söz konusu bu uygulamasından dolayı çok sayıda tır şoförü cezai işlemle karşılaşmıştır (Cumhuriyet, 2023)

AB'nin Türk vatandaşlarına yönelik vize uygulaması hukuka aykırılık teşkil etmektedir. Bu bağlamda Katma Protokol'ün 41. maddesi doğrudan vize serbestisine

vurgu yapmaktadır. Katma Protokol'ün 41. maddesine göre tarafların iş veya hizmet seyahatlerine yönelik yeni kısıtlama getirmesi Katma Protokol'ün yürürlüğü girdiği andan itibaren mümkün olmayacaktır. Türk vatandaşlarına Katma Protokol'ün yürürlüğe girdiği 1973 yılından itibaren getirilen her türlü vize uygulamasına itiraz etme hakkı doğmuştur. Ayrıca 1973 yılında beş AB üyesi iş ve hizmet seyahatleri için Türk vatandaşlarından vize talep etmemekteydi. Diğer AB üyeleri ise iki aydan kısa olan kalış süreleri için Türk vatandaşlarına vize uygulamamaktaydı (World Bank, 2014).

AB ülkelerinin Türk vatandaşlarına yönelik vize uygulamasına itiraz etmek amacıyla çeşitli davalar açılmıştır. Bu davalardan en önemli olanı Türkiye ile Almanya arasında tır şoförü olarak çalışan Mehmet Soysal ve İbrahim Savatlı tarafından Berlin Eyalet mahkemesine 2007 yılında açılan davadır. Berlin Eyalet Mahkemesi Avrupa Adalet Divanından Türkiye ile Almanya arasındaki vize uygulamasının Katma Protokol'ün 41. maddesine aykırı olup olmadığı ile ilgili görüş istemiştir. Avrupa Adalet Divanı 19 Şubat 2009'da açıkladığı kararda iş seyahati kapsamında AB ülkelerine gelen Türk vatandaşlarından Katma Protokol'ün 41. Maddesi gereği vize talep edilemeyeceğine hükmetmiştir. Ayrıca Katma Protokol'ün yürürlüğe girdiği tarihte Türkiye ile Almanya arasında iki aya kadar olan seyahatlerde herhangi bir vize uygulaması bulunmamaktaydı (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2009). Avrupa Adalet Divanı'nın kararına rağmen geçen 14 yıllık zaman dilimi içerisinde AB ülkeleri tır şoförleri başta olmak üzere pek çok meslek grubuna mensup Türk vatandaşından vize istemeye devam etmiştir. Bu durum hukukçular tarafından Avrupa Adalet Divanı kararının ihlali olarak yorumlanmaktadır (Ülger, 2023).

AB ülkeleri tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisi döneminde de Türk tır şoförlerine yönelik katı vize kurallarını uygulamaya devam etmişlerdir. Ancak AB Komisyonu 30 Mart 2020 tarihinde yayınladığı genelge de AB ülkelerinden pandemi döneminde vize alım sürecine ilişkin kuralların esnetilmesini istemiştir. Almanya dışındaki AB ülkeleri AB Komisyonunun aldığı kararlara uymamıştır. AB ülkelerinin pandemi sürecini normal dönem olarak değerlendirip katı vize kurallarını uygulamaya devam etmesi tır şoförlerini ve uluslararası taşımacılık yapan şirketleri olumsuz etkilemiş çok sayıda tır şoförü cezai işlemlere

maruz kalmıştır. Pandemi döneminde vize işlemlerindeki yoğun bürokratik süreçlerden dolayı 200'den fazla tır şoförü yurt dışına çıkamamıştır (UND, 2020).

Vize sorunu gerek Gümrük Birliği'nin işleyişine gerekse Türkiye'nin AB ülkelerine olan ihracatına ciddi zararlar vermektedir. 1995 yılından günümüze kadar Schengen bölgesinin giderek genişlemesi da vize sorununun derinleşmesine yol açmıştır (Transmedya, 2018).

Türkiye'nin 2022 yılı itibarıyla en büyük dış ticaret partneri olan AB'ye ihracatı 103.1 milyar dolara ulaşırken AB'den ithalatı ise 93 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Söz konusu bu rakamlara ulaşmada Gümrük Birliği etkili olmuştur. Ayrıca Türkiye'den AB'ye yapılan ihracatın yarısı AB kökenli şirketler tarafından gerçekleştirilmiştir. AB kökenli şirketler tarafından gerçekleştirilen bu ihracatın yarısından fazlası ise karayolu taşımacılığı kullanılarak yapılmıştır. Bu bağlamda AB ülkelerinin Türk tır şoförlerine yönelik vize uygulaması Türkiye-AB arasındaki ticaret için büyük bir engel oluşturmaktadır (UND, 2023). Vize sorunu tır şoförlerinin Türkiye-AB arasında serbestçe hareket etmesini engellediği için tedarik zincirinin de aksamasına neden olmaktadır (Sputnik News,2022). AB'nin Orta Asya ülkelerine yaptığı ihracatın büyük kısmı da Türk tırları kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Bu noktada vize uygulaması AB'nin “Yeni Orta Asya Stratejisi” ni de olumsuz yönde etkilemektedir (UND, 2023).

Türkiye-AB arasındaki vize sorunu Türkiye'nin AB'ye açılan sınır kapılarındaki yoğunluğa da yansımıştır. 2022 yılının başlangıcında Kapıkule Sınır Kapısından hafta da ortalama 9300 tır geçiş yaparken 2022 yılının ilerleyen aylarında vize sorunun etkisiyle bu sayı 8500'e düşmüştür (Yücel, 2022).

Türkiye ve AB arasında bir yandan vize sorunu devam ederken diğer şoför açığı baş göstermeye başlamıştır. Uluslararası Kara Taşımacıları Birliği (IRU)'nin yaptığı son çalışma Türkiye ve Avrupa başta olmak üzere tüm dünyada ciddi bir şoför açığının yaşandığını ortaya koymuştur. IRU'nun verilerine göre aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 25 ülkede 2.6 milyondan fazla şoför açığı bulunmaktadır. Kısa vade de Türkiye de şoför açığının yüzde 18'e Avrupa'da ise yüzde 14 de çıkacağı tahmin edilmektedir. Türkiye de şoför açığının artmasının sebepleri arasında vize sorunu, sınır kapılarındaki uzun beklemler, şoförlerin çalışma şartlarının

giderek ağırlaşması gösterilmektedir. Şoför açığının uzun süre devam etmesi durumunda tedarik zinciri aksayarak lojistik sektörünün kilitlenmesine de neden olacaktır (Dünya, 2023).

4.4.3. Kota Sorunu

AB ülkeleri 2001 yılından itibaren Türk tırlarının AB bölgesinden geçişine ilişkin kota uygulamaya başlamışlardır (Görgün, 2020, s.243). AB ülkelerinin kota uygulamasına başvurmasının en büyük gerekçesi ise çevresel faktörlerdir. Avusturya başta olmak üzere pek çok AB üyesi çevreyi korumak amacıyla Türk tırlarının geçişine ilişkin sınırlama koymuştur. Ancak çevre faktörü AB içindeki tutarsızlıkları da beraberinde getirmiştir. Örneğin Avusturya geçiş belgelerinin verilmesinde tırların Euro normunu dikkate alırken Avusturya dışındaki pek çok AB ülkesi ise geçiş belgelerinin verilmesinde tırların Euro normunu dikkate almamaktadır. Ayrıca Türk tır filosu Euro normları açısından Avrupa'nın en geç filolarından biri olup sürekli olarak kendini yenilemektedir (Lojistik Hattı, 2014).

Kota Sorunu Türk uluslararası nakliyecileri, Türk iş dünyasını ve Avrupa iş dünyasını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu bağlamda kota sorunun yol açtığı olumsuzluklara değinmekte yarar vardır.

AB ülkeleri tarafından uygulanan taşıma kotaları Türk uluslararası taşımacılık şirketlerinin filolarını verimli bir şekilde kullanmalarını engellemektedir (World Bank, 2014,s.53). Bu durum Türkiye-AB arasındaki taşımalarda kotalardan muaf olan Bulgar ve Romen plakalı tırların tercih edilmesine neden olmaktadır. Bulgar ve Romen plakalı tırlar Türkiye'den Batı Avrupa'ya Türk ihracatçısının yükünü taşımaya başlamışlardır (Büyüksahin, 2019). Son yıllarda Türkiye'den AB bölgesine olan taşımalarda Türk nakliyecilerin payı azalırken Avrupalı nakliyecilerin payı ise giderek artmıştır. Türk nakliyecilerin AB'ye yaptığı taşıma sayısı 335 binden 310 bine düşerken Avrupalı nakliyecilerin 65 bin olan taşıma sayısı üç katına çıkmıştır. Mevcut durumun bu şekilde devam etmesi durumundan lojistik sektöründe Türkiye AB'den hizmet ithalatına başlayacaktır (Yücel, 2014). Nitekim 2018 yılında Avrupalı nakliyeciler tarafından Türkiye'den AB bölgesine doğru yaklaşık 100 bin taşıma yapılmış söz konusu taşımalarda Türkiye'nin kaybı 250 milyon Avro olmuştur (Büyüksahin, 2019). Türk tırları yüklerini Avrupa'ya taşırken geçiş

güzergahlarındaki Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Avusturya ve İtalya gibi ülkelere 86 Avro ile 1200 Avro arasında değişen miktarlarda belirlenen kotalar dahilinde geçiş ücreti ödemektedirler (World Bank, 2014, s.54). Türk plakalı bir tıra herhangi bir Avrupa taşımasında kotalardan kaynaklı ortalama 1000 Avro geçiş ücreti maliyeti ortaya çıkmakta bu da ihracatçıya navlun bedeli üzerinden yansıtılmaktadır (Yücel, 2014).

Taşıma kotaları gerek Türkiye ekonomisine gerekse AB ekonomisine zarar vermektedir. Taşıma kotalarının yetersizliğinden dolayı Türk tırları günlerce sınır kapılarında beklemek zorunda kalmaktadırlar. Bu durumda Türk ihracat mallarının zamanında Avrupa'ya ulaştırılamamasına neden olmaktadır. Ortaya çıkan bu tablodan hem Türk hem de Avrupalı yatırımcı olumsuz yönde etkilenmektedir (Hürriyet, 2019). Türk ve Avrupalı Sivil Toplum Kuruluşları (STK) tarafından 2022 yılında Türkiye-AB arasındaki karayolu taşımacılığına ilişkin hazırlanan dört farklı raporda, Gümrük Birliği'nin kazanımlarının devam ettirilmesinin kota ve vizelerin kaldırılmasına bağlı olduğu belirtilmiştir (Kargo Haber, 2022). Avrupa Komisyonu Ulaştırma ve Hareketlilik Genel Müdürlüğü tarafından bağımsız bir kuruluşa yaptırılan bir araştırma da Türkiye-AB arasındaki ticarete taşımacılık önündeki engellerin kaldırılması durumunda Türkiye-AB ticaretinin 3.5 milyar Avro artacağı sonucuna ulaşılmıştır. Türkiye'deki Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ile Sabancı Üniversitesi tarafından yapılan çalışmada ise kotaların kalkmasıyla birlikte Türkiye'nin AB'ye olan ihracatının 5.6 milyar Avro artacağı tespit edilmiştir (Dünya, 2015).

Kotaların olumsuz yönde etkilediği alanlardan biri de tedarik zinciridir. Türkiye AB açısından tedarik zincirinin vazgeçilmez parçası konumundadır. Taşıma kotalarından kaynaklı gecikmeler zaman zaman Türkiye ve AB'deki fabrikalarda üretimi durdurabilecek boyutta tehlike meydana getirebilmektedir (Kamyonum, 2019). Ayrıca Rusya Ukrayna Savaşı Türkiye'nin tedarik zincirindeki önemini daha da arttırmıştır. Rusya Ukrayna Savaşı ile birlikte Avrupa'dan Rusya aracılığıyla Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerine yapılan taşımalar durmuştur. Bu durum bir yandan AB'nin Ortadoğu ve Orta Asya taşımalarının Türkiye üzerinde gerçekleşmesine neden olmuş diğer yandan da Türkiye'nin tedarik zincirinde kilit ülke olmasını sağlamıştır (Kargo Haber, 2022).

Türkiye-AB arasındaki taşımalarda kota açısından en çok sorun yaratan ülkeler ise Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Avusturya ve İtalya'dır. Söz konusu bu ülkeler Türk tırlarına sınırlı sayıda geçiş belgesi vermekte bu durumda Türkiye'ye 6 milyar dolar kaybettirmiştir (Coşan, 2014). Özellikle Avusturya çevre kirliliği gerekçesiyle Türk tırlarına sınırlı sayıda transit geçiş belgesi vermektedir. Avusturya transit geçiş belgelerinin yetersiz olmasından dolayı Türk tırları Avusturya Slovenya arasındaki RO-LA (Kara-Demiryolu Taşımacılığı) hattını kullanarak Batı Avrupa ülkelerine ulaşmaktadır. RO-LA hattının kullanımının maliyeti her tır için minimum 250 Avro olup varış süresini de iki katına çıkarmaktadır. Bu durum bozulabilecek nitelikteki yaş meyve sebze gibi yükler için büyük risk oluşturmaktadır (World Bank, 2014,s.54). İtalya transit geçiş belgelerinin yetersiz olması ise Türk tırlarının Güney Avrupa taşımalarında RO-RO (Kara-Denizyolu Taşımacılığı) gemilerini kullanmalarına neden olmaktadır (Lojistik Hattı, 2014).

Karayolu kotaları Gümrük Birliği'nin gerçek anlamda uygulanmasını engellemektedir (World Bank, 2014,s.51). Gümrük Birliği Türkiye-AB arasında işlenmiş tarım ürünleri ve sanayi malları ticaretinde her türlü gümrük vergisi, eş etkili vergi ve miktar kısıtlamasının önüne geçmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda AB ülkelerinin Türk tırlarına yönelik kota uygulamaları Gümrük Birliğine aykırılık teşkil etmektedir (Kamyonum, 2019). Kota uygulaması aynı zamanda DTÖ ve GATT kurallarına da aykırı bir durum meydana getirmektedir (Yücel, 2014). GATT anlaşmasının 5'inci maddesinde ülkeler arası transit taşımalarda kota benzeri herhangi bir kısıtlamanın getirilemeyeceği ifade edilmektedir (UTİKAD, 2010).

Türkiye ile AB arasındaki taşıma kotalarının hukuka aykırı olduğu gerekçesiyle iki dava açılmıştır. Bu davalardan ilki 2017 yılında Macaristan'a açılan İstanbul Lojistik davasıdır. Avrupa Adalet Divanı Macaristan tarafından Türk tırları için istenen geçiş belgesi ücretinin Gümrük Birliği kararının 4'üncü maddesine aykırı olduğuna hükmederek Türkiye'nin lehine yönelik bir karar vermiştir. İkinci dava ise 2018 yılında Avusturya'ya açılan davadır. Avrupa Adalet Divanı Avusturya'ya açılan dava da ise Türkiye'nin aleyhine yönelik bir karar vererek kota uygulamasının ortaklık hukukuna aykırı olmadığına hükmetmiştir. Her iki davanın taşıma kotalarının kaldırılması üzerinde herhangi bir etkisi olmamış, AB ülkeleri kota uygulamasına devam etmişlerdir (Nas, 2022). Avrupa Komisyonu ise kota

uygulamasının hizmetler kapsamına girdiğini dolayısıyla Gümrük Birliğine aykırı bir durumun söz konusu olmadığını belirtmiştir (Kamyonum, 2019).

Uluslararası Karayolu Taşımacılığında geçiş belgelerine ilişkin alternatif uygulamalar bulunmaktadır. Bu uygulamaların başında Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) Belgesi gelmektedir. UBAK Belgesi ülkelere belirli kotalar dahilinde verilmekte olup Türkiye’de geçiş belgesi ihtiyacını karşılayamamaktadır (Keçeci, t.y.).

Tablo 4.13. 2023 Yılında Türkiye’den Geçiş Belgesi İsteyen AB Ülkeleri

Türkiye'den Geçiş Belgesi İsteyen AB Ülkeleri	
Almanya	İsveç
Avusturya	Letonya
Belçika	Litvanya
Bulgaristan	Lüksemburg
Çekya	Macaristan
Danimarka	Norveç
Estonya	Polonya
Finlandiya	Portekiz
Fransa	Romanya
Hollanda	Slovakya
Hırvatistan	Slovenya
İtalya	Yunanistan
İspanya	

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerinden derlenerek tarafımızca oluşturulmuştur.

Tablo 4.13’te 2023 yılı itibarıyla Türkiye’den geçiş belgesi isteyen AB ülkeleri gösterilmektedir. 27 AB üyesinden 25’i Türkiye’den geçiş belgesi talep etmektedir. Bu durum Türk tırlarının AB bölgesinde serbest dolaşımını engellemektedir.



Şekil 4.5. Türk Tırlarının AB Bölgesindeki Önemli Geçiş Güzergahları

Kaynak: Coşan,2014

Şekil 4.5'ta Türk tırlarının AB bölgesindeki önemli geçiş güzergahları gösterilmektedir. Türkiye'den AB ülkelerine hareket eden tırlar genel olarak üç ana güzergah kullanılmaktadır. Bu güzergahlar şunlardır:

- Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya-Almanya
- Bulgaristan-Sırbistan-Hırvatistan-Slovenya-Avusturya-Almanya
- Türkiye-İtalya-Fransa RO-RO hattı

4.4.4. Ortak Transit Rejiminden Kaynaklanan Sorunlar

Ortak Transit Rejimi 1987 yılında imzalanan Ortak Transit Sözleşmesi çerçevesinde AB ile EFTA ülkeleri arasında eşyaların gümrük vergilerinin teminata bağlanarak taşındığı bir uluslararası transit rejimidir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2019).

Kağıt üzerinden yapılan uluslararası transit işlemlerinde bürokratik süreçlerin uzun sürmesi, kaçakçılık ile mücadelede sorunların çıkması, gümrük idarelerinde iletişimden kaynaklı problemlerin yaşanması ve mevcut gümrük mevzuatının dış ticarete değişen koşullara cevap vermemesi, Ortak Transit Rejiminin oluşturulmasına da etkili olmuştur (Yıldız, 2013, s.29). Bu bağlamda Ortak Transit Rejiminin amaçlarına değinmekte yarar vardır.

Ortak Transit Rejiminin amaçları şunlardır (Yıldız, 2013, s.29):

- Eşyanın AB bölgesinden tek transit beyanı ve tek teminatla Ortak Transit Rejimine taraf fakat AB üyesi olmayan ülkere taşınmasını sağlamak.
- AB bölgesi dışından eşyanın tek transit beyannamesi ile AB bölgesine taşınmasını gerçekleştirmek.
- TIR karnesine gerek kalmadan transit işlemlerini gerçekleştirmek.
- Uluslararası transit taşımalarında gümrük işlemlerini hızlandırmak.

AB ve EFTA ülkeleri Ortak Transit Rejimi kapsamında transit işlemlerinin elektronik ortamdan takibini gerçekleştirmek, transit işlemlerinde kağıt kullanımını ortadan kaldırmak ve gümrük idareleri arasında bilgi alışverişini kolaylaştırmak amacıyla 1 Ocak 2006 tarihinden itibaren NCTS (New Computerized Transit System) uygulamasına geçmiştir (Yılmaz, 2016).

Transit işlemlerini elektronik ortama aktarması, gümrük işlemlerini hızlandırması ve teminat takip sürecini kolaylaştırması Ortak Transit Rejiminin en büyük avantajları olarak kabul edilmektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2019).

Tablo 4.14. Ortak Transit Rejimine Taraf Ülke ve Ülke Grupları

Ortak Transit Rejimine Taraf Ülke ve Ülke Grupları	
AB	Türkiye
EFTA	Kuzey Makedonya
Birleşik Krallık	Sırbistan

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı verilerin faydalanılarak tarafımızca oluşturulmuştur.

Tablo 4.14'te Ortak Transit Rejimine taraf ülke ve ülke grupları gösterilmektedir.

Türkiye uluslararası ticarete değişen koşullara bağlı olarak Ortak Transit Rejimi ile yakından ilgilenmeye başlamış, 7 Ekim 2009 tarihinde çıkarılan gümrük yönetmeliğinde ilk kez ortak transitten söz edilmiştir (Yıldız, 2013, s.29) Nitekim Türkiye 1 Aralık 2012 tarihinde Ortak Transit Rejimine taraf olmuştur (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2019). Türkiye'nin Ortak Transit Rejimine taraf olmasının nedeni ise AB ile olan ticaretinde gümrük işlemlerini kolaylaştırmaktır (Yıldız, 2013, s.29).

Ortak Transit Rejimi Türkiye açısından şu örnekle açıklanabilir: Türkiye'de yüklediği ihracat yükünü Almanya'nın Frankfurt şehrine götürecek olan bir tır

Türkiye’de ki iç gümrükte düzenlenen transit beyannamesi ile güzergahındaki bütün ülkeleri geçerek Almanya’da gümrük işlemlerini yapabilmektedir. Aynı tır Almanya’nın başka bir şehrinde yüklediği ithalat yükünü Almanya’da düzenlenen transit beyannamesi ile Türkiye’ye taşıyabilmektedir.

Türkiye-AB arasındaki taşımalarda son dönemlerde Ortak Transit Rejiminden kaynaklı sorunlar yaşanmaya başlamıştır. Bu noktada söz konusu sorunlara değinmekte yarar vardır.

Ortak Transit Rejiminden kaynaklı sorunların başında NCTS sisteminde sıklıkla yapılan bakım çalışmaları gelmektedir. 5 Nisan 2023 tarihinde tüm Türkiye’de NCTS sistemi bakıma alınmış ve dört saat boyunca işlem yapılamamıştır (T.C Ticaret Bakanlığı, 2023). Ardından 15 Nisan 2023 tarihinde Türkiye’de NCTS sistemi tekrardan bakıma alınmış ve bir saat boyunca transit işlemleri yapılamamıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). NCTS sistemindeki bakım çalışmalarından dolayı tırlar iç gümrüklerden geç saatlerde çıkış yapmış bu durumda uluslararası taşımacılık yapan nakliyecileri ve tedarik zincirini olumsuz yönde etkilemiştir.

NCTS sistemindeki bakım çalışmaları Türkiye’nin dışında Ortak Transit Rejime taraf diğer ülkelerde de yapılmaktadır. Örneğin 9 Mart 2023-13 Mart 2023 tarihleri arasında Romanya’da NCTS sistemi bakıma alınmış, transit rejimi ile ilgili herhangi bir gümrük işlemi yapılamamıştır (UND, 2023). Bu durum Romanya’da gümrük işlemlerini durma noktasına getirmiştir.

Türkiye ile AB arasında dış ticaret hacminin artmasına bağlı olarak son yıllarda gerek iç gümrüklerde gerekse sınır gümrüklerinde uzun tır kuyrukları yaşanmış, Ortak Transit Rejimi lojistik sektörünün ihtiyaçlarına cevap verememeye başlamıştır. Bu bağlamda çalışmada Muratbey Gümrük Müdürlüğü ve Hamzabeyli Sınır Kapısındaki tır kuyrukları gözlemlenmiştir.



Şekil 4.6. Muratbey Gümrük Müdürlüğü Tır Giriş Sırası

Kaynak: 19.04.2023 tarihinde tarafımızca çekilmiştir.

Şekil 4.6’da 19.04.2023 tarihinde Muratbey Gümrük Müdürlüğü tır giriş sırası gösterilmektedir. Muratbey Gümrük Müdürlüğü Türkiye’den Avrupa giden tırların geçiş güzergahı üzerinde olması bakımından lojistik şirketleri tarafından en çok tercih edilen gümrükler arasındadır. Muratbey Gümrük Müdürlüğü İstanbul’un en yoğun iç gümrüklerinden biri olup Türkiye’nin dış ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Muratbey Gümrük Müdürlüğüne giriş yapmaya çalışan tırlar önce toprak sahaya ardından gümrüğün içerisine giriş yapmaktadırlar. Ancak toprak sahanın dolu olmasından dolayı tırlar Büyükçekmece ve Çatalca istikametine doğru uzun kuyruklar oluşturmaktadır. Muratbey Gümrük Müdürlüğüne giriş yapmaya çalışan tırların içerisinde ihracat beyan işlemleri tamamlanmış tırlar da bulunmaktadır. İhracat beyan işlemleri tamamlanan tırlar transit beyan işlemleri tamamlanmadan Muratbey Gümrük Müdürlüğünden çıkış yapamamaktadır. Bu durumda Muratbey Gümrük Müdürlüğü çevresinde uzun tır kuyruklarına neden olmaktadır. Muratbey Gümrük Müdürlüğünde Ortak Transit Rejimi ile ilgili işlemleri tamamlanamayan tırlar ortama iki gün zaman kaybı yaşamaktadır. Ortaya çıkan tablo Türkiye-AB

ticaretini yavaşlatmakta ve uluslararası taşımacılık yapan şirketleri maddi anlamda zarara uğratmaktadır.



Şekil 4.7. Muratbey Gümrük Müdürlüğü Tır Giriş Sırası

Kaynak: 29.04.2023 tarihinde tarafımızca çekilmiştir.

Şekil 4.7’de 29.04.2023 tarihinde Muratbey Gümrük Müdürlüğüne giriş yapmaya çalışan tırların Çatalca istikametinde oluşturduğu sıra gösterilmektedir. Muratbey Gümrük Müdürlüğündeki sıraya ithalat yüklü tırlarda transit beyan işlemlerini yapmak için girmektedirler. Muratbey Gümrük Müdürlüğündeki uzun tır sıraları ithalat işlemlerinin uzamasına ve tedarik zincirinin aksamasına neden olmaktadır. Bunun dışında tır sürücülerinin günlük sürüş sürelerinin büyük kısmı Muratbey Gümrük Müdürlüğüne giriş sırasında geçmektedir. Gümrük işlemleri tamamlanan tır sürücülerinin sürüş sürelerinin Muratbey Gümrük Müdürlüğüne giriş sırasında geçmesinden dolayı ortalama 9 ile 11 saat arasında tekrardan yeni sürüş sürelerinin başlaması için Muratbey Gümrük Müdürlüğü tır parkında

beklemektedirler. Bu durum tırların Muratbey Gümrük Müdürlüğünden geç çıkış yapmasına devamında ise malların teslimatlarında gecikmelere neden olmaktadır.



Şekil 4.8. Muratbey Gümrük Müdürlüğü Tır Giriş Sırası

Kaynak: 29.04.2023 tarihinde tarafımızca çekilmiştir.

Şekil 4.8’de 29.04.2023 tarihinde Muratbey Gümrük Müdürlüğüne giriş yapmaya çalışan tırların Büyükçekmece istikametinde oluşturduğu sıra gösterilmektedir. Muratbey Gümrük Müdürlüğünde gümrük acentaları tarafından tırların transit beyan işlemleri yapılırken zaman zaman transit beyanında varış ve sınır gümrüklerine ilişkin kodlar yanlış işlenebilmektedir. Bu durum tırların varış ve sınır gümrüklerinde gümrük işlemlerinin uzamasına neden olmaktadır. Ayrıca Muratbey Gümrük Müdürlüğüne giriş yapmaya çalışan tırların içinde Avrupalı şirketlere ait tırlarda bulunmaktadır. Muratbey Gümrük Müdürlüğünde oluşan tır sıraları Avrupalı lojistik şirketlerinin de taşımalarını olumsuz etkilemektedir.



Şekil 4.9. Hamzabeyli Sınır Kapısı Tır Sırası

Kaynak: 14.08.2022 tarihinde tarafımızca çekilmiştir.

Şekil 4.9’da 14.08.2022 tarihinde Hamzabeyli Sınır Kapısından Bulgaristan’a giriş yapmaya çalışan tırların oluşturduğu sıra gösterilmektedir. Hamzabeyli Sınır Kapısında tırların mazot alma ve transit işlemlerinin uzun sürmesi nedeniyle 20-30 kilometreye ulaşan tır sıraları meydana gelmektedir. Tırlar 20-30 kilometrelik sırayı bitirdikten sonra Gümrük ve Ticaret İşletmelerinin Hamzabeyli Sınır Kapısındaki parkında Bulgaristan’a girmek için sıra beklemektedirler. Bu durum Türkiye-AB arasında karayolu yük taşımacılığının aksamasına neden olmaktadır.

Tablo 4.15. 2007-2023 Türkiye Lojistik Performans Endeksi

Yıl	Gümrük-Sınır Geçişlerinde Etkinlik	Teslimat Hızı
2007	3.0	3.38
2010	2.82	3.94
2012	3.16	3.87
2014	3.23	3.68
2016	3.18	3.75
2018	2.71	3.63
2023	3.0	3.6

Kaynak: World Bank verilerinden derlenerek tarafımızca hazırlanmıştır.

Tablo 4.15'te Türkiye'nin 2007-2023 yılları arasında Lojistik Performans Endeksindeki Gümrük-Sınır Geçişlerindeki Etkinlik ve Teslimat Hızına ilişkin puanları gösterilmektedir. Türkiye 2012 yılında Ortak Transit Rejimine taraf olmasına rağmen Gümrük-Sınır Geçişlerinde Etkinlik puanında beklenen artış olmamış tam tersi Gümrük-Sınır Geçişlerinde Etkinlik Puanı 2016 yılından itibaren azalışa geçmiştir. Bu durum AB'nin Türkiye'nin en büyük dış ticaret ortağı konumu ve karayolu taşımacılığının AB taşımacılığındaki yeri dikkate alındığında Ortak Transit Rejiminin karayolu taşımacılığının ihtiyaçlarını tam olarak karşılayamadığını göstermektedir. Türkiye'nin Teslimat Hızındaki puanları incelendiğinde ise 2012 yılından itibaren Türkiye'nin Teslimat Hızı puanı azalmaya başlamıştır. Teslimat Hızı puanının azalmasının en büyük nedenleri arasında gümrük işlem sürecinin uzun sürmesi yatmaktadır.

Türkiye'de gümrüklerde yaşanan sorunlar Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksindeki sıralamasına da yansımıştır. Türkiye'nin son yıllarda Lojistik Performans Endeksindeki sıralaması istenilen seviyeye ulaşamamıştır. Türkiye 2016 yılında Lojistik Performans Endeksinde 47'inci sırada iken 2023 yılında ise ancak 38'inci sıraya yükselebilmektedir (Tanyaş, 2023).

4.4.5. Gıda Taşımacılığında Yaşanan Sorunlar

AB gıda ürünlerinin ithalatı konusunda katı kontroller yapmaktadır. Gıda ürünleri AB bölgesine giriş yapmadan önce sınır kapılarında gerekli risk analizleri yapıldıktan sonra AB sınırlarına giriş yapmaktadır. Sınır kapılarındaki gıda ürünlerine ilişkin kontroller ise sınır kontrol kuruluşları tarafından

gerçekleştirilmektedir. AB'nin yoğun denetim altına aldığı gıda ürünlerinin başında bitkisel ve hayvansal ürünler gelmektedir (Arzık Saftürk, 2021, s.26).

Türkiye'nin AB'ye ihracatında ise tarım ürünleri önemli bir paya sahip olup bu durum Türkiye'nin Akdeniz iklimine sahip olmasından kaynaklanmaktadır (World Bank, 2014, s.58). Tarım ürünlerinin Türkiye'nin AB'ye olan ihracatında önemli bir paya sahip olmasına karşılık son dönemlerde tarım ürünleri ihracatında ciddi sorunlar yaşanmaya başlanmıştır. Bu sorunların başında 2022 yılının Nisan ayında Bulgaristan da başlayan laboratuvar krizi gelmektedir. Nisan ayında başlayan kriz çok kısa sürede çözülmüş ancak Ağustos ayında tekrardan baş göstermiştir (Çınar, 2022).

2022 yılının Ağustos ayının ilk haftasında Bulgaristan da Türkiye sınırındaki gıda analiz laboratuvarlarının çalışmamasından dolayı 300'e yakın meyve sebze yüklü tır Kapıkule Sınır Kapısında günlerce beklemek zorunda kalmıştır. Bu durum meyve sebze taşıyan uluslararası taşımacılık şirketlerini ve ihracatçıları zor durumda bırakmıştır. Tonlarca meyve sebze bozulma tehlikesi atlatmış, Türkiye'nin AB bölgesine meyve sebze ihracatı durma noktasına gelmiştir (CNN TÜRK, 2022).

Bulgaristan'daki laboratuvar krizi laboratuvarları işleten özel şirket ile Bulgaristan hükümeti arasındaki anlaşmazlıktan kaynaklanmıştır (UTİKAD, 2022). Ağustos 2022'deki laboratuvar krizi beş günlük bekleminin ardından Dışişleri ve Ticaret Bakanlıklarının devreye girmesiyle çözülmüştür. Türk tırlarının gıda analizleri Bulgaristan merkezi hükümeti tarafından Kapıkule Sınır Kapısına gönderilen Bulgaristan Gıda Güvenliği Ajansı (BABH) çalışanları tarafından yapılmıştır (Çınar, 2022).

Ağustos 2022'de çözüme kavuşturulan laboratuvar krizi Kasım 2022'de tekrardan yaşanmaya başlamıştır. Kasım ayında AB ülkelerine yaş meyve sebze taşıyan tırlar Kapıkule Sınır Kapısında 10 günü bulan beklemler maruz kalmışlardır. Kapıkule Sınır Kapısındaki beklemlerden dolayı pek çok meyve sebze ihracatçısı Avrupa'daki kurumsal müşterilerine ceza ödemek zorunda kalmıştır. Bulgaristan hükümeti ise sorunu meyve sebze analizlerini Sofya'daki gıda analiz laboratuvarlarına göndererek çözmeye çalışmıştır. Sofya'daki laboratuvarlarda günde

ortalama 15-20 tırın işlemleri tamamlanabilmiş bu durumda Kapıkule Sınır Kapısındaki yoğun artmasına neden olmuştur (Çınar, 2022).

Kapıkule Sınır Kapısından normal şartlar altında 24 saatte geçiş yapan meyve sebze taşıyan tırlar laboratuvar krizleri ile birlikte kuru yük taşıyan tırlardan daha fazla beklemek zorunda kalmışlardır (NTV, 2022). Ayrıca meyve sebze taşıyan tırlar soğutuculu frigofirik dorselere sahip olup uzun beklemelerden dolayı frigofirik dorselerde arıza ve mazot sorunu yaşanmıştır (Çınar, 2022). Türkiye'deki iş dünyası Bulgaristan ile gıda ürünlerinin analizine ilişkin dönemsel olarak yaşanan sorunların kalıcı çözümü konusunda büyük bir beklenti içerisinde (Çınar, 2022).



SONUÇ VE ÖNERİLER

AB II. Dünya Savaşı sonrası dünyada kurulan en başarılı uluslararası birlik olup, günümüze kadar güçlenerek varlığını devam ettirmiştir. Türkiye AB'nin kuruluşundan itibaren AB ile yakından ilgilenmeye başlamıştır. II. Dünya Savaşından sonra uluslararası sistemdeki siyasi konjektür Türkiye'yi AB ile yakın ilişki kurmaya itmiştir. Nitekim Türkiye 1959 yılında AB'ye üyelik başvurusunda bulunmuş ancak Türkiye'nin başvurusu siyasi ve ekonomik nedenlerle reddedilmiştir.

Türkiye ile AB arasında 1963 yılında Ankara Anlaşması imzalanmıştır. Ankara Anlaşması Türkiye-AB ilişkilerinin geleceğine ilişkin bir yol haritası niteliği taşımıştır. Ankara Anlaşması Türkiye-AB ilişkilerini Hazırlık Dönemi, Geçiş Dönemi ve Son Dönem olmak üzere üç ana döneme ayırmıştır. Bu üç dönemin sonunda Türkiye'nin AB'ye üyeliği hedeflenmiştir. Ayrıca Ankara Anlaşması her üç dönem için taraflara birtakım yükümlülükler getirmiştir. Gümrük Birliği'nin temelleri de Ankara Anlaşmasıyla birlikte atılmıştır. Hazırlık döneminden itibaren gerek Türkiye gerekse AB belirli başlı ürünlerin ticaretinde birbirlerine karşılıklı tavizler vermeye başlamışlardır. Geçiş Döneminde Türkiye ile AB arasında Katma Protokol imzalanmış olup, Katma Protokolle Gümrük Birliği'nin genel çerçevesi oturtulmuştur. Katma Protokol malların, sermayenin ve kişilerin serbest dolaşımına ilişkin hükümler içermiştir. Türkiye-AB ilişkileri Ankara Anlaşmasında planlandığı gibi devam etmemiştir. AB'nin Katma Protokolde belirtilen bazı yükümlüklerini getirmemesi, Yunanistan'ın AB'ye üye olması Türkiye'yi AB üyeliği hedefinden uzaklaştırmıştır. Ayrıca 1973 Petrol Krizi, 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı, da Türkiye-AB ilişkilerini durma noktasına getirmiştir. Türkiye 1976 yılında AB ile ilişkilerini dondurma kararı almış ve Katma Protokolde ön görülen yükümlüklerini yerine getirmeyeceğini belirtmiştir. 12 Eylül 1980 askeri darbesi de Türkiye-AB ilişkilerine ciddi zarar vermiş AB'nin Türkiye'ye bakış açısının değişmesine neden olmuştur.

Türkiye'nin AB ile ilişkilerini dondurmasına karşılık 24 Ocak 1980 kararlarıyla liberal ekonomiye geçiş yapmıştır. 1980'li yılların sonuna doğru ise Türkiye-AB ilişkileri yeniden canlanmaya başlamış ve Türkiye 1987 yılında AB'ye tam üyelik başvurusunda bulunmuştur. Türkiye'nin AB'ye üyelik başvurusu AB

tarafından reddedilmiş ancak Türkiye AB hedefinden vazgeçmemiş ve 1990'lı yılların başında Ankara Anlaşmasında da belirtilen son döneme geçiş yapılmıştır.

Son dönem 1990'lı yılların başında başlayıp henüz tamamlanamayan bir süreçtir. Son dönemin tamamlanması durumunda Türkiye'nin AB üyeliği gerçekleşecektir. Son dönem kapsamında Türkiye-AB arasında 1/95 sayılı Ortak Konseyi Kararı imzalanmıştır. 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararıyla Türkiye-AB arasında 1 Ocak 1996 tarihinde Gümrük Birliği yürürlüğe girmiştir. Gümrük Birliği işlenmiş tarım ürünleri ve sanayi mallarını kapsamıştır.

Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girdiği 1996 yılından günümüze kadar Türkiye'ye yönelik siyasi ve ekonomik etkileri olmuştur. Siyasi açıdan Gümrük Birliği Türkiye-AB ilişkilerinde yeni bir sayfa açmıştır. 1999 yılındaki Helsinki Zirvesinde Türkiye'ye aday ülke statüsü verilmiş, 2004 yılındaki Kopenhag Zirvesinde ise üyelik müzakerelerinin başlatılması yönünde karar alınmıştır. Türkiye ile AB arasında 2005 yılından itibaren üyelik müzakereleri başlamış olup 16 fasıl için müzakereler yapılmıştır. Ancak 2010 yılından sonra Türkiye-AB ilişkileri zorlu bir döneme girmiştir. Ekonomik açıdan ise Gümrük Birliği'nin Türkiye'ye statik ve dinamik etkileri olmuştur. Gümrük Birliği'nin Türkiye ekonomisi üzerindeki statik etkileri üretim, tüketim ve dış ticaret hadleri üzerinde görülmüştür. Gümrük Birliği statik etkiler açısından genel olarak Türkiye ekonomisini olumlu yönde etkilemiştir. Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren Türkiye'nin temel dış ticaret verileri Türkiye'nin lehine gelişmiştir. Türkiye'nin ithalat, ihracat ve dış ticaret hacminde ekonomik kriz dönemleri dışında artışlar yaşanmıştır. Gümrük Birliği AB bölgesine yönelik ticaret sapması da meydana getirmiştir. Gümrük Birliği'nin statik açıdan Türkiye ekonomisine olumsuz etkileri de olmuştur. Türkiye ekonomisi sürekli açıklar vermiştir. Bu durum Türkiye'nin üretim yapısından kaynaklanmıştır. Gümrük Birliği dinamik etkiler açısından ise Türkiye ekonomisi üzerinde ölçek ekonomileri, rekabet ve teknolojik gelişim alanlarında etkili olmuştur. Gümrük Birliği bütün dinamik etkilerde büyük ölçüde Türkiye ekonomisini olumlu etkilemiştir.

Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girmesinin üzerinden çeyrek asır geçmiştir. Geçen zaman dilimi içerisinde Türkiye'nin AB üyeliği gerçekleşmemiş Gümrük Birliği'nin içeriğinde de herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir. Gümrük Birliği son

yıllarda Türkiye'nin ihtiyaçlarını karşılamamaya başlamıştır. AB'nin üçüncü ülkelerle imzaladığı STA'lar, Gümrük Birliğindeki yapısal sorunlar ve dünya ticaretinde değişen koşullar Gümrük Birliği'nin güncellenmesi zorunlu hale getirmiştir. Ayrıca Türkiye-AB arasındaki karayolu yük taşımacılığı Gümrük Birliğindeki sorunlardan dolayı zorlu bir dönem yaşamaya başlamıştır. Özellikle tır şoförlerinin vize sorunu, AB ülkelerinin Türk tırlarına yönelik kota uygulaması, Ortak Transit Rejiminde ve gıda taşımacılığında yaşanan sorunlar Türkiye-AB arasında uluslararası taşımacılık yapan şirketleri olumsuz etkilemiştir. Gümrük Birliğinde yaşanan söz konusu bu sorunlar Türkiye kamuoyunda Gümrük Birliği'nin güncellenmesi gerektiği yönünde genel bir kanaatin oluşmasına neden olmuştur. Türkiye AB'den Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin talepte bulunmuştur. AB 2014 yılında Türkiye'nin talebi doğrultusunda Dünya Bankasına Gümrük Birliği'nin mevcut durumuna ilişkin bir rapor hazırlatmıştır. Dünya Bankasının raporundan Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin her iki tarafında lehine olacağı sonucu ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine Türkiye-AB arasında 2015 yılından itibaren Gümrük Birliği'nin güncellenmesi için yoğun bir ticaret diplomasisi başlamıştır. Ancak süreç henüz tamamlanamamıştır. 2015 yılı sonrasında Türkiye-AB ilişkilerindeki siyasi sorunlar Gümrük Birliği'nin güncellenmesi sürecine gölge düşürmüştür.

Gümrük Birliği'nin güncellenmesi Türkiye üzerinde siyasi ve ekonomik etkiler doğuracaktır. Siyasi açıdan Türkiye-AB ilişkilerinde Gümrük Birliği'nin güncellenmesi ile tekrardan canlanmanın başlaması büyük bir olasılık olarak görülmektedir. Ekonomik açıdan ise Türkiye'nin son yıllardaki temel dış ticaret verileri Gümrük Birliği'nin güncellenmesi durumunda ithalat, ihracat ve dış ticaret hacminde artışlar yaşanacağını göstermektedir. Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin yapılan etki analizleri de Gümrük Birliği'nin güncellenmesinin Türkiye-AB ekonomilerini olumlu yönde etkileyeceğini ortaya koymaktadır. Gümrük Birliğinin güncellenmesi ile ilgili yapılan etki analizlerindeki senaryolar dikkate alındığında gerek Türkiye gerekse AB açısından en uygun modelin tarım, hizmetler, kamu alımlarını ve STA'ları kapsayacak nitelikteki Gümrük Birliği olduğu anlaşılmaktadır.

Türkiye-AB arasındaki karayolu yük taşımacılığında Gümrük Birliğinden kaynaklı yaşanan sorunlara ilişkin çözüm önerileri şunlardır:

- Türk Tır şoförlerinin vize sorunu Gümrük Birliği çerçevesinde vize uygulamasının tamamen kaldırılmasıyla çözüme kavuşturabilir.
- Türk Tırlarının kota sorunu ulaşım sektörünün Gümrük Birliğine dahil edilip tırların serbest dolaşımının sağlanmasıyla çözülebilir. Kotaların Gümrük Birliği ile birlikte kaldırılması tedarik zincirini de olumlu yönde etkileyecektir.
- Ortak Transit Rejiminden kaynaklı sorunlar ise kapsamlı bir Gümrük Birliği ile transit beyannamesinin kaldırıp tırların ihracat beyannamesi (EX1) ile ülkeler arası geçişinin sağlanmasıyla ortadan kaldırabilir. AB bölgesi içinde tırlar EX1 Belgesiyle dolaşabilmektedir. Günümüzde AB'nin herhangi bir bölgesinde ithalat yükü yüklenen tırlar Bulgaristan'a kadar mühürsüz ve EX1 Belgesiyle gelebilmektedir. EX1 belgesi gerek Türkiye'deki iç gümrüklerde gerekse sınır kapılarında tır yoğunluğunun azalmasına katkıda bulunacaktır.
- Gıda taşımacılığındaki sorunlar ise Türkiye'deki laboratuvarların Gümrük Birliği kapsamında AB'deki laboratuvarlara uyumlu hale getirilmesiyle giderilebilir. Türk tırlarına yüklenecek olan laboratuvar kontrolüne tabi gıda ürünlerinin Türkiye'deki AB uyumlu laboratuvarlarda analiz edilmesi durumunda sınır kapılarındaki yoğunluk azalacaktır.

Tüm bu yazılanların temelinde Gümrük Birliği'nin güncellemesi ile ilgili olarak taraflara siyasi anlaşmazlıkların bir kenara bırakılarak “*kazan kazan*” ilkesi doğrultusunda hareket etmeleri önerilmektedir.

KAYNAKÇA

- AB Türkiye Delegasyonu. (t.y.-a). Gümrük Birliği, AB ile Türkiye Arasındaki Ticareti Desteklemek. AB Türkiye Delegasyonu. <https://www.avrupa.info.tr/tr/gumruk-birligi-ab-ile-turkiye-arasindaki-ticareti-desteklemek-52> Erişim tarihi: 10.02.2023.
- AB Türkiye Delegasyonu. (t.y.-b). Gümrük Birliği'nin Modernleştirilmesi. AB Türkiye Delegasyonu. <https://www.avrupa.info.tr/tr/gumruk-birliginin-modernlestirilmesi-54> Erişim tarihi: 10.02.2023.
- AB Türkiye Delegasyonu. (t.y.-c). Teknoloji Transferini Hızlandırma Fonu Projesi. AB Türkiye Delegasyonu. <https://www.avrupa.info.tr/tr/proje/teknoloji-transferini-hizlandirma-fonu-projesi-6822#:~:text=Teknoloji Transferini Hızlandırma Türkiye Fonu Projesi%2C> projenin her aşamasında şeffaf, Türkiye'nin tamamına ulaşmayı hedefliyor. Erişim tarihi: 05.03.2023.
- Abacı, B. (2012). Küreselleşme Sürecinde Neoliberal Politikaların Kalkınma Üzerindeki Etkileri: Türkiye Örneği [Dokuz Eylül Üniversitesi]. <https://acikerisim.deu.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12397/10500> Erişim tarihi: 22.12.2022.
- Acar, E. (2017). Neoliberalizm ve Sosyal Refah Devleti Ekseninde Üçüncü Yol Yaklaşımı. Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 18(1), 248–263. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iibfdkastamonu/issue/31886/350684> Erişim tarihi: 26.12.2022.
- Akçay, E. Y. (2020). Gümrük Birliği'nin Güncellenme Tartışmasına Farklı Bir Bakış: Tam Üyelik Sürecine Alternatif mi? Current Research in Social Sciences, 6(1), 29–38. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1128923> Erişim tarihi: 18.04.2023.
- Akdoğan, H. (2011). Bazı sorular ve cevapları. Dünya Gazetesi. <https://www.dunya.com/kose-yazisi/bazi-sorular-ve-cevaplari/11714> Erişim tarihi: 10.02.2023.

- Akyıldız, H. (2008). Tartışılan Boyutlarıyla “Homo Economicus.” Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 13(2), 29–40. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sduiibfd/issue/20833/223182> Erişim tarihi: 30.12.2022.
- Altun, Ç. R. (2021). Gümrük Birliği’nin Türkiye ve Avrupa Birliği Ülkeleri Arasındaki Endüstri-İçi Ticaret Üzerine Etkisi: İmalat Sanayi Örneği [Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 29.03.2023.
- Arzık Saftürk, E. (2021). Türkiye’nin Avrupa Birliği Gıda Mevzuatındaki Gelişmelere Uyum [Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi]. <http://acikerisim.nku.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/20.500.11776/4397/692594.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Erişim tarihi: 18.04.2023.
- Ateş, A. (2011). Ekonomik Entegrasyon Türleri ve AB Ekonomik Entegrasyonu. TUIÇ Akademi. <https://www.tuicakademi.org/ekonomik-entegrasyon-turleri-ve-ab-ekonomik-entegrasyonu/> Erişim tarihi: 15.11.2022.
- Aydemir, Cahit, Güneş, H. (2006). Merkantilizmin Ortaya Çıkışı. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 5(15), 136–158. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/esosder/issue/6129/82200> Erişim tarihi: 24.11.2022.
- Aydoğan, O. (2007). Gümrük Birliği Çerçevesinde Türkiye’nin AB ve Üçüncü Ülkelerle Olan Dış Ticaretinin Değerlendirilmesi [İstanbul Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 08.01.2023.
- Bahçe, Abdullah Burhan, Gümüş, Ö. (2014). Neoliberalizm Ekseninde Ecrimisil Gelirleri Üzerine Bir İnceleme. Finans Poltik ve Ekonomik Yorumlar, 51(596), 71–83. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/fpeyd/issue/48051/607623> Erişim tarihi: 01.12.2022.
- Bahçekapılı, K. (2006). Gümrük Birliği Teoirisi ve Gümrük Birliği’nin Türkiye Ekonomisine Etkileri [Marmara Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 23.03.2023.

- Bal, E. (2011). Türkiye’de 2000 Sonrası Neoliberal Politikalar Çerçevesinde İmar Mevzuatındaki Değişimler ve Yeni Kentleşme Pratikleri: İstanbul Örneği [Dokuz Eylül Üniversitesi]. <https://acikerisim.deu.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12397/9152> Erişim tarihi: 03.11.2022.
- Baykal, Sanem, Akman, M. Sait, Nas, Ç. (2020). Türkiye - AB İkili Ticaret İlişkisi Çerçevesinde Hizmet Ticaretinin Düzenlenmesi. İçinde R. Canatan (Ed.), Türkiye ve AB Arasındaki Gümrük Birliği’nin Güncellenmesi: Tarım, Hizmetler ve Anlaşmazlıkların Halli (s. 67–101). ABKAD. [http://abkad.org/wp-content/uploads/2021/01/CSSP-II-062-Projesi-Gümrük-BG-Kitabı-1-Ocak-2021.pdf](http://abkad.org/wp-content/uploads/2021/01/CSSP-II-062-Projesi-Gumruk-BG-Kitabi-1-Ocak-2021.pdf) Erişim tarihi: 28.03.2023.
- Baykal, Sanem, Nas, Ç. (2020). Türkiye - AB Gümrük Birliği Güncellemesi Bakımından Kurumsal Yapı ve Anlaşmazlıkların Halli Mekanizması ile İlgili Tespitler. İçinde R. Canatan (Ed.), Türkiye ve AB Arasındaki Gümrük Birliği’nin Güncellenmesi: Tarım, Hizmetler ve Anlaşmazlıkların Halli (s. 101–137). ABKAD. Erişim tarihi: 28.03.2023.
- Bloomberg HT. (2022). AB Büyükelçisi: Gümrük Birliği’nin güncellenmesi iki tarafa da yararlı. Bloomberg HT. <https://www.bloomberght.com/ab-buyukelcisi-meyer-landrut-gumruk-birligi-nin-guncellenmesi-iki-tarafa-da-yararli-2297399> Erişim tarihi: 14.04.2023.
- Bozan, M. (2018). Liberalizm ve Neo-Liberalizm Bir Kriz Döngüsü Mü, Yoksa Siyasi Bir Kurgu Mu? Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi, 4(1), 26–40. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/icps/issue/41312/499273> Erişim tarihi: 03.11.2022.
- Buluş, Abdülkadir, Kabaklarlı, E. (2010). 1929 Ekonomik Buhranı İle Son Dönem Global Krizin Karşılaştırılması. Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 10(19), 1–22. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/susead/issue/28416/302502> Erişim tarihi: 03.01.2023.
- Bulut, E. (2011). İş Ahlakı ve Neoliberal Dönüşüm [Karadeniz Teknik Üniversitesi]. <http://acikerisim.ktu.edu.tr/jspui/handle/123456789/2287> Erişim tarihi: 30.12.2022.

- Bulut, Y. H. (2019). Avrupa Birliği İle İmzalanan Gümrük Birliği Anlaşmasının Türkiye Ekonomisi ve Avrupa Birliği'ne Yapılan Dış Ticarete Etkileri [Türk Hava Kurumu  niversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 10.03.2023.
- Büyükşahin, T. (2019). Türk TIR'ı yatıyor, Avrupa TIR'ı taşıyor: Zarar 250 milyon Euro. Loji Port. <https://www.lojiport.com/turk-tiri-yatiyor-avrupa-tiri-tasiyor-zarar-250-milyon-euro-105681h.htm> Erişim tarihi: 23.04.2023.
-  akır, Merve  zlem,  etinkaya, Z. (2021). Türkiye AB ile çeyrek asırlık Gümrük Birliği'nin güncellenmesi için çabalarını yoğunlaştırdı. AA. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-ab-ile-ceyrek-asirlik-gumruk-birliginin-guncellenmesi-icin-cabalarini-yogunlastirdi/2165603> Erişim tarihi: 29.03.2023.
- Can, H. (2019). Türkiye-Avrupa Birliği (Ortaklık) İlişkileri. İçinde S. Rıdvan Karlık ve B. Yüce Dural (Ed.), Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri. Anadolu  niversitesi. <https://ets.anadolu.edu.tr/storage/nfs/IKT406U/ebook/IKT406U-13V5S1-8-0-1-SV1-ebook.pdf> Erişim tarihi: 25.11.2022.
-  elikkan, E. (2022). AB müzakereleri artık başlatmalı. Hürriyet. <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/ab-muzakereleri-artik-baslatmali-42027759> Erişim tarihi: 01.04.2023.
- Cengiz, Cihangir, Kurtbağ,  . (2015). Türkiye-AB Gümrük Birliğinde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası   z m  nerileri. Akademik Yaklaşımlar Dergisi, 6(2), 1–33. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ayd/issue/27224/286596> Erişim tarihi: 02.04.2023.
- Çetinkaya, ř. (2019). Türkiye'nin AB  yelik Süreci ve Gümrük Birliği. Journal of Institute of Economic Development and Social Researches, 5(17), 112–121. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iksad/issue/51714/671409> Erişim tarihi: 24.03.2023.
-  ınar, M. (2022a). Bulgaristan'da laboratuvar krizi; Türk TIR'ları 3 gündür sınırda bekliyor. DHA. <https://www.dha.com.tr/gundem/bulgaristanda-laboratuvar-krizi-turk-tirlari-3-gundur-sinirda-bekliyor-2110835> Erişim tarihi: 25.04.2023.

- Çınar, M. (2022b). Bulgaristan'daki laboratuvar krizi çözüldü, Türk TIR'ları yola çıktı. DHA. <https://www.dha.com.tr/gundem/bulgaristandaki-laboratuvar-krizi-cozuldu-turk-tirlari-yola-cikti-2112127> Erişim tarihi: 25.04.2023.
- Çınar, M. (2022c). Kapıkule'de "laboratuvar" bekleyişi, meyve- sebze sektörünü vurdu. DHA. <https://www.dha.com.tr/ekonomi/kapikulede-laboratuvar-bekleyisi-meyve-sebze-sektorunu-vurdu-2167610> Erişim tarihi: 25.04.2023.
- Çınar, S. (2004). Gümrük Birliği Sürecinde Türkiye'nin Dış Ticaretinde Meydana Gelen Yapısal Değişmeler [Atatürk Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 17.03.2023.
- CNN TURK. (2022). Bulgaristan'da laboratuvar krizi; Türk TIR'ları 3 gündür sınırda bekliyor. CNN TÜRK. <https://www.cnnturk.com/turkiye/bulgaristanda-laboratuvar-krizi-turk-tirlari-3-gundur-sinirda-bekliyor?page=1> Erişim tarihi: 25.04.2023.
- CNR EXPO. (t.y.). Japonya – Türkiye Serbest Ticaret Anlaşması yürürlüğe giriyor. CNREXPO. <https://cnrexpo.com/haberler-japonya-turkiye-serbest-ticaret-anlasmasi.aspx> Erişim tarihi: 02.04.2023
- Coşan, B. (2014a). Bulgaristan, Türk tırlarına geçit vermeyince Türkiye misilleme yaptı. Hürriyet. <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/bulgaristan-turk-tirlarina-gecit-vermeyince-turkiye-misilleme-yapti-25711690> Erişim tarihi: 20.04.2023.
- Coşan, B. (2014b). Türk Tırlarının AB Bölgesindeki Önemli Geçiş Güzergahları. Hürriyet. <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/bulgaristan-turk-tirlarina-gecit-vermeyince-turkiye-misilleme-yapti-25711690> Erişim tarihi: 20.04.2023.
- Çubukçu, N. D. (2019). Neoliberal Ekonomik Düzenin Hegemonik Erkeklik Üzerindeki Etkisi [Sivas Cumhuriyet Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=nohdi2Qiq4dMYNKQDry4Fg&no=m77y6aS3ymXb6cbiiaUvxQ> Erişim tarihi: 13.11.2022.
- Cumhuriyet. (2022). Avrupalı şirketler Gümrük Birliği'nin acilen güncellenmesini istiyor. Cumhuriyet. <https://www.cumhuriyet.com.tr/ekonomi/avrupali-sirketler-gumruk-birliginin-acilen-guncellenmesini-istiyor-1977853> Erişim tarihi: 01.04.2023.

- Cumhuriyet. (2023). Ret haberleri başka ülkelere de sıçradı, Türk TIR'larına 'Bulgaristan vizesi' şartı. Cumhuriyet. <https://www.cumhuriyet.com.tr/ekonomi/ret-haberleri-baska-ulkelere-de-sicradi-turk-tirlarina-bulgaristan-vizesi-sarti-2088436> Erişim tarihi: 08.06.2023.
- Demir, G. (2011). Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri [Marmara Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=pS9QDFYEBf93nxTi2ej3Fw&no=qcSS9uIE9I9WG8M60IfvqA> Erişim tarihi: 05.03.2023.
- Demirkıran, Özlem, Çiçek, Eda, Eltekik, Havva, Sarıkçıoğlu, M. (2010). Türkiye - Avrupa Birliği İlişkilerinde "Son Dönem." Niğde Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 3(1), 57–75. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/niguiibfd/issue/19746/211349> Erişim tarihi: 07.03.2023.
- Doğan, N. (2004). On Yıllık Dönemde Gümrük Birliği'nin Etkileri ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme. Mevzuat Dergisi, 0(79). <https://www.mevzuatdergisi.com/2004/07a/02.htm> Erişim tarihi: 15.03.2023.
- Dünya. (2015). Kota kalkarsa AB-Türkiye ticareti 3.5 milyar € artacak. Dünya. <https://www.dunya.com/sektorler/lojistik/kota-kalkarsa-ab-turkiye-ticareti-35-milyar-eur-artacak-haberi-286687> Erişim tarihi: 20.04.2023.
- Dünya. (2023a). Global e-ticarete 2023 hedefi 7 trilyon dolar. Dünya. <https://www.dunya.com/sektorler/global-e-ticarete-2023-hedefi-7-trilyon-dolar-haberi-690442> Erişim tarihi: 29.04.2023.
- Dünya. (2023b). Türkiye'de ve dünyada şoför sorunu derinleşiyor. Dünya. <https://www.dunya.com/sektorler/turkiyede-ve-dunyada-sofor-sorunu-derinlesiyor-haberi-690382> Erişim tarihi: 16.04.2023.
- Ekmekçiler, Ü. S. (2007). Avrupa Para Sistemi ve AB Türkiye İlişkilerinin Türk Para Sistemine Etkileri. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 6(22), 362–394. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/69990> Erişim tarihi: 20.11.2022.
- Ertaş, İ. (2021). Neoliberalizm Nedir? Liberalizm Neoliberalizm Farkı. Sosyologer. <https://www.sosyologer.com/neoliberalizm-nedir/> Erişim tarihi: 03.12.2022.

- Ertekin, M. (2020). Gümrük Birliği Öncesi ve Sonrası Türkiye Dış Ticaret Hacminin Finansal Performans Analizi [İstanbul Ticaret Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 08.03.2023.
- Ertürk, A. C. (2018). AB-Türkiye Arasında Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi: Fırsatlar ve Sorunlar. Global Political Trends Center Istanbul Kültür University. <https://www.jstor.org/stable/resrep19337> Erişim tarihi: 03.04.2023.
- Gökçenoğlu, S. (2018). Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği Müktesebatının Türk Dış Ticareti Üzerindeki Etkileri: Karşılaştırmalı Bir Uygulama [Erzurum Teknik Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 19.03.2023.
- Görgün, M. R. (2020). Lojistik Performans Kriterlerinin Sağlanmasında Türk Lojistik Sektörünün Durumu. EKEV Akademi Dergisi, 0(81), 229–246. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sosekev/issue/72156/1161482> Erişim tarihi: 10.04.2023.
- Güneş, Ç. (2016). Gümrük Birliği Çerçevesinde Türkiye'nin Avrupa Birliği ile Olan Ticaretinin Ekonomik Büyümeye Etkisi [Atatürk Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 17.03.2023.
- Günyol, A. (2022). Küresel e-ticaret hacminin 2022'yi 5,5 trilyon dolarla kapatması bekleniyor. AA. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kuresel-e-ticaret-hacminin-2022yi-5-5-trilyon-dolarla-kapatmasi-bekleniyor/2702956> Erişim tarihi: 08.04.2023.
- Habibullov, U. (2020). Ekonomik Entegrasyon Teorisi Açısından Avrasya Ekonomik Birliği ve Tacikistan [Necmettin Erbakan Üniversitesi]. [https://acikerisim.erbakan.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12452/7071/Habibullov%2C Umarjon.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://acikerisim.erbakan.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12452/7071/Habibullov%2C%20Umarjon.pdf?sequence=1&isAllowed=y) Erişim tarihi: 17.01.2023.

- Hatıplı, M. (2011). Türkiye-AB Gümrük Birliği Antlaşması ve Antlaşmanın Türkiye Ekonomisine Etkileri. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 13(1), 14–32. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/321536> Erişim tarihi: 23.03.2023.
- Hobikoğlu, E. H. (2007). Gümrük Birliklerinin Ekonomik Etkileri ve Türkiye Ekonomisi: Gümrük Birliği Yansımaları. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 0(1), 65–82. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iusosbil/issue/9503/118771> Erişim tarihi: 25.03.2023.
- Hürriyet. (2019). Türk tırları Kapıkule’de Macaristan’ı bekliyor. *Hürriyet*. <https://www.hurriyet.com.tr/avrupa/turk-tirlari-kapikulede-macaristani-bekliyor-41254966> Erişim tarihi: 18.04.2023.
- İKV. (t.y.-a). 1999-2005 Dönemi Adaylık Süreci. İKV. https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=36&id=446 Erişim tarihi: 10.03.2023.
- İKV. (t.y.-b). Gümrük Birliği. İKV. https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=4&id=38 Erişim tarihi: 03.03.2023.
- İnceöz, Ö. (2016). Avrupa Birliği Sürecinde Gümrük Birliği’nin Türkiye’nin Dış Ticaretine Etkileri [Ufuk Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 28.03.2023.
- İzmir Kalkınma Ajansı. (t.y.). Türkiye Rekabet Endeksi Sıralaması (2009-2019). İzmir Kalkınma Ajansı. <https://startinizmir.izka.org.tr/kuresel-rekabet-endeksi-ve-turkiye/> Erişim tarihi: 16.03.2023.
- Kabacıoğlu, Ö. (2018). Neoliberalizm: Dünyü ve Bugünü. *Academia*. https://www.academia.edu/38224831/neoliberalizm_dünyü_ve_bugünü_pdf Erişim tarihi: 16.12.2022.
- Kalaycı, C. (2017). Serbest Ticaret Anlaşmalarının Türkiye ’ nin Dış Ticaretine Etkileri: Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi Uygulaması The Effects of Free Trade Agreements on Turkey ’ s Foreign Trade: The Application of Revealed Comparative Advantage Index. 3(2), 133–147. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/343495> Erişim tarihi: 08.01.2023.

- Kamyonum Dergisi. (2019). "Kota ve Geçiş Ücreti Uygulamaları, Serbest Dolaşım İlkesi ile Çelişiyor". Kamyonum. <https://www.kamyonum.com.tr/haber/-Kota-ve-Gecis-Ucreti-Uygulamalari-Serbest-Dolasim-Ilkesi-ile-Celisiyor-/33320> Erişim tarihi: 20.04.2023.
- Kara Demir, S. (2015). Küreselleşme Sürecinde Türkiye'nin Ekonomik Entegrasyonlara Katılımı [Balıkesir Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=UgYaytX9vMGnG4V682vVhQ&no=myE34JVDTEg4lduFFEUMOA> Erişim tarihi: 24.01.2023.
- Karabulut, Recep, U. A. (2007). Euro'ya Geçiş ve Türkiye'nin İthalatına Etkisi. Muhasebe ve Finansman Dergisi, 0(34), 113–120. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/426160> Erişim tarihi: 06.01.2023.
- Karagülle, A. Ö. (2007). Taşımacılık Sektöründe Havayolu ve Karayolu İşletmelerinin Karşılıklı Beklentileri ve Bir Entegre Yolcu Taşımacılığı Modeli Önersi [İstanbul Üniversitesi]. <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/TEZ/43262.pdf> Erişim tarihi: 15.04.2023.
- Kargo Haber. (2014). TIR Şöforü Turist Değildir. Kargo Haber. <https://www.kargohaber.com/tir-soforu-turist-degildir-2642h.htm> Erişim tarihi: 12.04.2023.
- Kargo Haber. (2022). Türkiye-AB Arasındaki Taşımacılıkta Kota ve Vize Engelleri Ortadan Kaldırılmalı. Kargo Haber. <https://www.kargohaber.com/turkiye-ab-arasindaki-tasimacilikta-kota-ve-vize-engelleri-ortadan-kaldirilmali-6771h.htm> Erişim tarihi: 19.04.2023.
- Karluk, S. Rıdvan, Tonus, Ö. (2000). Helsinki Zirvesi Sonrasında Türkiye'nin AB'ne Tam Üyeliği. Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 16(1), 205–221. <https://dergipark.org.tr/en/pub/anadoluibfd/issue/48486/614586> Erişim tarihi: 03.04.2023.
- Kartal, Z. (2008). Gatt ve Uruguay-Raunt: Gelişmekte Olan Ülkelerin Dünya Ticaretindeki Yapısal Bağımlılıklarının Artması. Marmar Üniversitesi İktisadi ve İdrari Bilimler Dergisi, 25(2), 177–206. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/muiibd/issue/484/4213> Erişim tarihi: 09.03.2023.

- Keçeci, A. (t.y.). Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı. T.C. Dışışleri Bakanlığı. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa Erişim tarihi: 11.04.2023.
- Keleş, T. (2019). Türkiye-AB Gümrük Birliği Etkileri: 2000li Yıllarda Türkiye-AB Dış Ticaretinin Belirleyicileri ve Gümrük Birliği’nin Yapısal Etkilerinin Analizi [İstanbul Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 23.03.2023.
- Kihtir, A. (2004). 2000’li Yıllarda Avrupa Birliği-Türkiye İlişkilerine Genel Bir Bakış. İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi, 0(20), 123–131. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuifd/issue/22869/244277> Erişim tarihi: 15.01.2023.
- Kılınç, A. (2012). Neoliberalizm Bağlamında Sürdürülebilir Kalkınmanın Merkez ve Çevre Ülkeler Açısından Değerlendirilmesi. Afyon Kocatepe University Journal of Economics and Administrative Sciences, 14(1), 147–161. <https://dergipark.org.tr/en/pub/akuiibfd/issue/1621/20322> Erişim tarihi: 28.11.2022.
- Kırdar, D. (2005). Gümrük Birliği’nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri [Anadolu Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 16.03.2023.
- Koç, Y. (2018). Gümrük Birliği Çerçevesinde Türkiye-Avrupa Birliği Dış Ticaretinin Analizi [Sakarya Üniversitesi]. <https://acikerisim.sakarya.edu.tr/bitstream/handle/20.500.12619/69134/T07664.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Erişim tarihi: 20.03.2023.
- Koçak, S. Y. (2009). Ankara Anlaşması’ndan Müzakerelere Avrupa Birliği Mali Yardımları. Yönetim ve Ekonomi Dergisi, 16(2), 133–146. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/yonveek/issue/13691/165706> Erişim tarihi: 10.01.2023.
- Kökalan Çımrın, F. (2009). Küreselleşme, Neo-Liberalizm ve Refah Devleti İlişkisi Üzerine. Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (İLKE), 0(23), 195–204. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/musbed/issue/23517/250577> Erişim tarihi: 19.11.2022.

- Kurmuş, O. (2010). Türkiye’de Neoliberalizm. Mülkiye Dergisi, 34(268), 9–41.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/mulkiye/issue/269/608> Erişim tarihi: 10.11.2022.
- Lojistik Hattı. (2014). 10 Soruda Kota Sorunu. Lojistik Hattı.
<https://www.lojistikhatti.com/haber/2014/08/10-soruda-kota-sorunu> Erişim tarihi: 22.04.2023.
- Manafı, T. (2021). Uluslararası İlişkiler Teorilerinde Neoliberalizm’in Yeri ve Önemi: Şanghay İşbirliği Örgütü ve BRICS Karşılaştırması [Bursa Uludağ Üniversitesi]. <http://acikerisim.uludag.edu.tr/jspui/handle/11452/21821> Erişim tarihi: 11.11.2022.
- Milliyet. (2022). “Gümrük Birliği 2030’a uygun güncellenmeli.” Milliyet.
<https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/gumruk-birligi-2030a-uygun-guncellenmeli-6717224> Erişim tarihi: 28.03.2023.
- Mujezinoviç, M. (2006). Avrupa Birliği’nde Ekonomik Entegrasyon Aşamaları ve Üye Ülkelerinin Dış Ticaretine Etkisi [Ankara Üniversitesi].
<https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12575/28679> Erişim tarihi: 06.11.2022.
- Namlı, G. (2019). Avrupa Birliği Ülkelerinin Türk Karayolu Taşımacılığına Uyguladığı Taşıma Kotaları [Marmara Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 22.04.2023.
- Nas, Ç. (2020). Gümrük Birliği Neden Güncellenmeli? Perspektif Online.
<https://www.perspektif.online/gumruk-birligi-neden-guncellenmeli/> Erişim tarihi: 05.04.2023.
- Nas, Ç. (2022). Makale: Gümrük Birliğinde Adil Rekabet ve Taşımacılık Sektörünün Durumu. UND. <https://www.und.org.tr/medya-detay/undden-haberler/makale-gumruk-birliginde-adil-rekabet-ve-tasimacilik-sektorunun-durumu> Erişim tarihi: 26.04.2023.
- NTV. (2022). Bulgaristan’da laboratuvar krizi: TIR’lar günlerdir sınırda bekliyor. NTV. <https://www.ntv.com.tr/turkiye/bulgaristanda-laboratuvar-krizi-tirlar-gunlerdir-sinirda-bekliyor,ONia8rPEwkesrfs9o3wf4g> Erişim tarihi: 25.04.2023.

- Nuroğlu, E. (2020). Yeni ve daha dengeli bir AB-Türkiye Gümrük Birliği Anlaşması Şart. AA. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/yeni-ve-daha-dengeli-bir-ab-turkiye-gumruk-birligi-anlasmasi-sart/2071985> Erişim tarihi: 15.03.2023.
- Oğuz, A. (2009). “Türkiye-Avrupa Birliği Ekonomik Bütünleşmesi: Seçilmiş Endüstrilerin Endüstri-İçi Ticaret Açısından Karşılaştırılması” [Dokuz Eylül Üniversitesi]. <https://atmer.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2020/09/249490.pdf> Erişim tarihi: 12.01.2023.
- Okudan Dernek, K. (2014). Neoliberalizm, Kimlik Siyaseti ve Siyasi Partiler. Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi, 14(28), 71–83. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/auibfd/issue/32332/359289> Erişim tarihi: 14.11.2022.
- Önal, M. (2022). AB-Türkiye İlişkileri: Bütünleşme Kuramları Işığında Gümrük Birliği İncelemesi [Necmettin Erbakan Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 02.03.2023.
- Özcan, M. (2016a). AB Komisyonu Gümrük Birliği’nin Güncellenmesi II. Senaryo. İKV. <https://www.ikv.org.tr/images/files/gumrukbirligiicler.pdf> Erişim tarihi: 03.04.2023.
- Özcan, M. (2016b). AB Komisyonu Gümrük Birliği’nin Güncellenmesi III. Senaryo. İKV. <https://www.ikv.org.tr/images/files/gumrukbirligiicler.pdf> Erişim tarihi: 03.04.2023.
- Özcan, M. (2016c). Gümrük Birliği’nin Güncellenmesine İlişkin Avrupa Komisyonu Tarafından Hazırlanan Etki Analizi Özet Çeviri. <https://www.ikv.org.tr/images/files/gumrukbirligiicler.pdf> Erişim tarihi: 03.04.2023.
- Özçelik, İ. (2006). Bölgesel Entegrasyonlar Teorisi, Uygulamadaki Önemli Entegrasyonlar ve Türkiye’nin Entegrasyon Hareketindeki Yeri [Anadolu Üniversitesi]. <https://earsiv.anadolu.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/11421/8293/341445.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Erişim tarihi: 23.11.2022.

- Özdemir, Yavuz, Koç Aytekin, G. (2016). Avrupa Birliği AB Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri. *Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(9), 45–59. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ufuksbedergi/issue/57464/815004> Erişim tarihi: 07.03.2023.
- Özeler, N. (2016). Siyasal Entegrasyon ve Avrupa Birliği Sürecinde Egemenliğin Dönüşümü. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 7(27), 793–814. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/982066> Erişim tarihi: 19.11.2022.
- Özmaden, B. (2020). Neoliberal Küreselleşmenin Siyasal ve Felsefi Boyutları [Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi]. <http://acikerisim.ybu.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/2585/660394.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Erişim tarihi: 28.12.2022.
- Özoğlu, Buket, Demirci, S. B. (2021). Türkiye’de Karayolu Taşımacılığının Değerlendirilmesi: Bir Literatür Taraması. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(2), 670–687. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1516530> Erişim tarihi: 22.04.2023.
- Öztürk, Şinasi, Nas, Fethi, İçöz, E. (2008). 24 Ocak Kararları, Neo-Liberal Politikalar ve Türkiye Tarımı. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(2), 15–32. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/pausbed/issue/34706/383676> Erişim tarihi: 13.11.2022.
- Palabıyık, D. Ç. (2023). Türkiye, AB ile Gümrük Birliği'nin güncellenmesi yönündeki çalışmalara odaklandı. AA. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-ab-ile-gumruk-birliginin-guncellenmesi-yonundeki-calismalara-odaklandi/2838081> Erişim tarihi: 01.04.2023.
- Saçkan, B. (2013). Gümrük Birliği Çerçevesinde Türkiye-Avrupa Birliği Dış Ticaret İlişkisinin İncelenmesi [İstanbul Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 08.02.2023.

- Salur, R. (2020). Türkiye'nin Avrupa Birliği ve Şangay İşbirliği Teşkilatı Ülkeleri İle Ekonomik Entegrasyonu: Bir Kümeleme Analizi (2000-2018) [KTO Karatay Üniversitesi].
https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=P2q4Xb30Qr_42krBlrHFUg&no=4xxm5v6Rz4QhYJaBh57U7g Erişim tarihi: 23.02.2023.
- Şanlı, B. (2008). Ekonomik Entegrasyon Teorisi Çerçevesinde Avrasya Birliği'nin Olabilirliği. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 22(1), 13–30. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/30167> Erişim tarihi: 29.01.2023.
- Şeker, A. U. (2023). Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği 28 yaşında. AA. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/turkiye-ile-ab-arasindaki-gumruk-birligi-28-yasinda/2837451> Erişim tarihi: 30.03.2023.
- Şençalar, A. İ. (2013). Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne Geçiş ve Gümrük Birliği'nin Türk Dış Ticaretindeki Yansıması (1990-2009) [Marmara Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 24.03.2023.
- Smith, A. (2011). Ulusların Zenginliği 2. Palme Yayıncılık.
- Sputnik News. (2022). Avrupa'nın Schengen vizesi açmazı: 'Arkasında siyaset var; insan haklarına aykırı görünüm çiziyor.' Sputnik News. <https://sputniknews.com.tr/20220824/avrupanin-schengen-vizesi-acmazi-arkasinda-siyaset-var-insan-haklarina-aykiri-gorunum-ciziyor-1060330393.html> Erişim tarihi: 17.04.2023.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (t.y.-a). Feira Zirvesi (20 Haziran 2000). T.C. Dışişleri Bakanlığı. <https://www.mfa.gov.tr/feira-zirvesi-20-haziran-2000.tr.mfa> Erişim tarihi: 28.03.2023.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (t.y.-b). Katma Protokol. T.C. Dışişleri Bakanlığı. https://www.ab.gov.tr/files/ardb/katma_protokol.pdf Erişim tarihi: 09.01.2023.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (t.y.-c). Laeken Zirvesi (14-15 Aralık 2001). T.C. Dışişleri Bakanlığı. <https://www.mfa.gov.tr/laeken-zirvesi-14-15-aralik-2001.tr.mfa> Erişim tarihi: 28.03.2023.

- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (t.y.-d). Nice Zirvesi (8 Aralık 2000). T.C. Dışışleri Bakanlığı. <https://www.mfa.gov.tr/nice-zirvesi-8-aralik-2000.tr.mfa> Erişim tarihi: 03.04.2023.
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (t.y.-e). Türkiye-AB Gümrük Birliği. T.C. Dışışleri Bakanlığı. <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-ab-gumruk-birligi.tr.mfa> Erişim tarihi: 25.03.2023.
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (t.y.-f). Türkiye İçin Avrupa Stratejisi. T.C. Dışışleri Bakanlığı. <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-icin-avrupa-stratejisi.tr.mfa> Erişim tarihi: 03.03.2023.
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2009). 2009-02-19 Avrupa Adalet Divanının Vize Kararı. T.C. Dışışleri Bakanlığı. [https://www.ab.gov.tr/p.php?e=42599#:~:text=LÜKSEMBURG \(A.A\) - 19.02.,gidecek Türklerden vize istenemeyeceğine hükmetti. Erişim tarihi: 19.04.2023.](https://www.ab.gov.tr/p.php?e=42599#:~:text=LÜKSEMBURG (A.A) - 19.02.,gidecek Türklerden vize istenemeyeceğine hükmetti. Erişim tarihi: 19.04.2023.)
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2019a). Katılım Ortaklığı Belgeleri. T.C. Dışışleri Bakanlığı. https://www.ab.gov.tr/katilim-ortakligi-belgeleri_46226.html Erişim tarihi: 18.03.2023.
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2019b). Ulusal Program. T.C. Dışışleri Bakanlığı. https://www.ab.gov.tr/ulusal-program_194.html Erişim tarihi: 15.03.2023.
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2020). Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi. T.C. Dışışleri Bakanlığı. https://www.ab.gov.tr/turkiye-ab-iliskilerinin-tarihcesi_111.html Erişim tarihi: 24.02.2023.
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022a). Avrupa Birliği'nin Tarihçesi. T.C. Dışışleri Bakanlığı. https://www.ab.gov.tr/avrupa-birliginin-tarihcesi_105.html Erişim tarihi: 11.02.2023.
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022b). Gümrük Birliği. T.C. Dışışleri Bakanlığı. https://www.ab.gov.tr/gumruk-birligi_46234.html Erişim tarihi: 04.03.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (t.y.). Yürürlükte olan STA Listesi. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/serbest-ticaret-anlasmalari/yururlukte-bulunan-stalar> Erişim tarihi: 11.03.2023.

- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2017a). Gümrük Birliği Güncellenmesi Etki Analizi Basın Bildirisi. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/blog/ekonomi-haberleri/gumruk-birligi-guncellenmesi-etki-analizi-basin-bildirisi> Erişim tarihi: 02.04.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2017b). T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi I. Senaryo. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/blog/ekonomi-haberleri/gumruk-birligi-guncellenmesi-etki-analizi-basin-bildirisi> Erişim tarihi: 02.04.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2017c). T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi II. Senaryo. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/blog/ekonomi-haberleri/gumruk-birligi-guncellenmesi-etki-analizi-basin-bildirisi> Erişim tarihi: 02.04.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2017d). T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi III. Senaryo. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/blog/ekonomi-haberleri/gumruk-birligi-guncellenmesi-etki-analizi-basin-bildirisi> Erişim tarihi: 02.04.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2017e). T.C. Ekonomi Bakanlığı Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi IV. Senaryo. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/blog/ekonomi-haberleri/gumruk-birligi-guncellenmesi-etki-analizi-basin-bildirisi> Erişim tarihi: 02.04.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2019). Ortak Transit Rejimi ve NCTS. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/ticari/ortak-transit-rejimi-ve-ncts#:~:text=Cevap%3A Ortak Transit Rejimi%3B 1987,vergilerinin askıya alınarak taşındığı rejimdir.> Erişim tarihi: 23.04.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2021a). Bakan Muş, AB Komisyonu Başkan Yardımcısı Dombrovskis ile görüştü. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/haberler/bakan-mus-ab-komisyonu-baskan-yardimcisi-dombrovskis-ile-gorustu> Erişim tarihi: 06.04.2023.

- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2021b). Gümrük Birliği. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/gumruk-birligi> Erişim tarihi: 04.03.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2021c). Gümrük Birliği Neden Güncelleniyor? T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/gumruk-birliginin-guncelleme-sureci> Erişim tarihi: 01.04.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2021d). Gümrük Birliğinin Güncelleme Süreci. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/gumruk-birliginin-guncelleme-sureci> Erişim tarihi: 02.04.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2021e). Türkiye-AB Tercihli Tarım Ürünleri Ticareti. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/tarim> Erişim tarihi: 07.03.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2022a). AKTÇ. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/akct> Erişim tarihi: 21.02.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2022b). T.C. Gümrük Vergi Listesi. T.C. Ticaret Bakanlığı. https://ticaret.gov.tr/data/5e79ce2013b87629c8120d73/VergiKodlari_31102022.xlsx Erişim tarihi: 19.02.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2023a). NCTS - BT Altyapısı Planlı Bakım Çalışması, 15 Nisan 2023 saat 14:00. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/duyurular/ncts-bt-altyapisi-planli-bakim-calismasi-15-nisan-2023-saat-1400> Erişim tarihi: 23.04.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2023b). NCTS - BT Altyapısı Planlı Bakım Çalışması, 5 Nisan 2023 saat 21:00. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/duyurular/ncts-bt-altyapisi-planli-bakim-calismasi-5-nisan-2023-saat-2100> Erişim tarihi: 23.04.2023.
- T.C.Ticaret Bakanlığı. (2023c). Ortak Transit Rejimine Taraf Ülke ve Ülke Grupları. T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-terafli-ve-bolgesel-iliskiler/cok-terafli-iliskiler/ortak-transit-sistemi> Erişim tarihi: 22.04.2023.

- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (t.y.). 2023 Yılında Türkiye’den Geçiş Belgesi İsteyen AB Ülkeleri. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/announcements/2023-yili-gecis-belgelerine-iliskin-onemli-duyuru/ek-1-kullanima-acilma-tarihleri.pdf> Erişim tarihi: 18.04.2023.
- Tanışalı, K. (2019). Gümrük Müşavir Yardımcılığı Sınavı Hazırlık Kitabı. Ktg Eğitim Danışmanlık Yayıncılık.
- Tanyaş, M. (2023). Lojistik Performans Endeksi (LPI). Yeşil Lojistikçiler. <https://www.yesillojistikciler.com/lojistik/lojistik-performans-indeksi-lpi-2023/20815> Erişim tarihi: 07.06.2023.
- Tekin, Ü. E. (2017). Gümrük Birliği’nin Türk Ekonomisine Etkileri (1996-2016). Social Sciences Studies Journal, 3(12), 2099–2109. <https://atif.sobiad.com/index.jsp?modul=makale-detay&Alan=sosyal&Id=AXDTuo-ByZgeuufWEf8> Erişim tarihi: 01.03.2023.
- Temizel, H. (2007). Neo-Liberal Politikalar Doğrultusunda Türkiye’de Devletin Yeniden Yapılanması, Küresel Sistemle Bütünleşme Sorunları [Selçuk Üniversitesi]. <http://acikerisimarsiv.selcuk.edu.tr:8080/xmlui/handle/123456789/9858> Erişim tarihi: 21.11.2022.
- Transmedya. (2018). Türk şoförlerine Almanya vize engeli. Transmedya. <https://www.transmedya.com/turk-soforlerine-almanya-vize-engeli> Erişim tarihi: 19.04.2023.
- TÜİK. (t.y.-a). 1996-2015 Türkiye’nin Mal Gruplarına Göre Dış Ticareti. TÜİK. <https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 23.03.2023.
- TÜİK. (t.y.-b). 1996-2015 Türkiye’nin Sektörel Dış Ticareti. TÜİK. <https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 23.03.2023.
- TÜİK. (t.y.-c). 1996-2015 Türkiye’nin Temel Dış Ticaret Göstergeleri. TÜİK. <https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 23.03.2023.
- TÜİK. (t.y.-d). 1996-2015 Türkiye’nin Ülke Gruplarına Göre Dış Ticareti. TÜİK. <https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 23.03.2023.

- TÜİK. (t.y.-e). 1996-2022 AB Taşıma Şekillerine Göre İhracat. TÜİK.
<https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 23.03.2023.
- TÜİK. (t.y.-f). 1996-2022 AB Taşıma Şekillerine Göre İthalat. TÜİK.
<https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 23.03.2023.
- TÜİK. (t.y.-g). 2000-2015 Türkiye'nin Teknoloji Ürünlerine Göre İhracatı. TÜİK.
<https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 23.03.2023.
- TÜİK. (t.y.-h). 2016-2022 Türkiye'nin Mal Gruplarına Göre Dış Ticareti. TÜİK.
<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Aralik-2022-49633> Erişim tarihi: 06.04.2023.
- TÜİK. (t.y.-i). 2016-2022 Türkiye'nin Sektörel Dış Ticareti. TÜİK.
<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Aralik-2022-49633> Erişim tarihi: 06.04.2023.
- TÜİK. (t.y.-j). 2016-2022 Türkiye'nin Temel Dış Ticaret Göstergeleri. TÜİK.
<https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 06.04.2023.
- TÜİK. (t.y.-k). 2016-2022 Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre Dış Ticareti. TÜİK.
<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Aralik-2022-49633> Erişim tarihi: 06.04.2023.
- TÜİK. (t.y.-l). Türkiye'de Trafîğe Kayıtlı Römork ve Y. Römork Sayısı. TÜİK.
<https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 12.04.2023.
- TÜİK. (t.y.-m). Türkiye'de Trafîğe Kayıtlı Yük Taşıyan Araç Sayısı. TÜİK.
<https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 12.04.2023.
- TÜİK. (t.y.-n). Türkiye'nin En Çok İhracat Yaptığı İlk 20 Ülke. TÜİK.
<https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 06.04.2023.
- TÜİK. (t.y.-o). Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı İlk 20 Ülke. TÜİK.
<https://www.tuik.gov.tr/> Erişim tarihi: 06.04.2023.
- Üçler, Y. T. (2014). Gümrük Birliği'nden Sonra Türkiye AB İlişkileri. Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 14(27), 204-231. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/susead/issue/28406/302224> Erişim tarihi: 18.03.2023.

- Ülger, Y. (2023). Türkiye’deki vize sorunu: “Ulusal mahkemelere dava açılsın.” Gazete Duvar. <https://www.gazeteduvar.com.tr/turkiyedeki-vize-sorunu-ulusal-mahkemelere-dava-acilsin-haber-1599036> Erişim tarihi: 20.04.2023.
- UND. (2020). AB “Vize” Sözünü Tutmadı. UND. <https://www.und.org.tr/medya-detay/undden-haberler/avrupa-birligi-vize-sozunu-tutmadi> Erişim tarihi: 22.04.2023.
- UND. (2023a). Güncelleme: Romanya NCTS Sisteminde 9-13 Mart Tarihleri Sistem Bakımı Yapılacaktır. UND. <https://www.und.org.tr/medya-detay/duyurular/guncelleme-romanya-ncts-sisteminde-9-13-mart-tarihlerinde-sistem-bakimi-yapilacaktir> Erişim tarihi: 19.04.2023.
- UND. (2023b). Tır Şoförlerine Uygulanan Vize Engellerinin Çözümüne Kavuşturulması İçin Destek Çağrısı. UND. <https://www.und.org.tr/medya-detay/undden-haberler/schengen-vize-sorunu-avrupali-yatirimciyi-vuruyor> Erişim tarihi: 21.04.2023.
- Us, K. (2011). Neoliberal Politikalar Ekseninde Türkiye’de Yoksulluk ve Gelir Dağılımı [İnönü Üniversitesi]. <http://abakus.inonu.edu.tr/xmlui/handle/11616/11025> Erişim tarihi: 08.11.2022.
- UTİKAD. (2010). AB ile Ticarete Kota ve Vizenin Maliyeti 5 Milyar Dolara Ulaştı. UTİKAD. <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/6688/ab-ile-ticarete-kota-ve-vizenin-maliyeti-5-milyar-dolara-ulasti> Erişim tarihi: 23.04.2023.
- UTİKAD. (2022). Bulgar’ın Laboratuvar Krizi Türk Tırlarındaki Malları Çürütecek. UTİKAD. <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/33148/bulgar-in-laboratuvar-krizi-turk-tir-larindaki-mallari-curutecek> Erişim tarihi: 25.04.2023.
- World Bank. (t.y.). 2007-2023 Türkiye Lojistik Performans Endeksi. World Bank. <https://lpi.worldbank.org/> Erişim tarihi: 27.04.2023.
- World Bank. (2014). AB-TÜRKİYE Gümrük Birliği Değerlendirmesi. <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/eca/turkey/tr-eu-customs-union-tr.pdf> Erişim tarihi: 10.03.2023.

- Yıldırım, C. (2011). Neoliberal İktisat Politikalarının Türkiye’de Orta Sınıfa Etkisi [Abant İzzet Baysal Üniversitesi]. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=iQt_d_OfPMzq6k8PoFEUaQ&no=fNgyn9clqQG7iZD5l_O2Yw Erişim tarihi: 12.12.2022.
- Yıldız, C. İ. (2021). Türkiye-AB Ortaklık Hukuku Kapsamında Gümrük Birliği ve Gümrük Birliğinin Güncellenmesi [Çukurova Üniveersitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim tarihi: 03.04.2023.
- Yıldız, E. (2014). Neoliberal Politikaların Türkiye’deki Yansıması: Yoksulluk. Social Sciences Research Journal, 3(1), 12–27. <https://dergipark.org.tr/en/pub/ssrj/issue/22489/240510> Erişim tarihi: 18.12.2022.
- Yıldız, G. (2013). Ortak Transit Rejimi ve NCTS. Gümrük ve Ticaret Dergisi, 0(1), 28–34. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/gumrukticaretdergisi/issue/53340/709030> Erişim tarihi: 21.04.2023.
- Yıldızoğlu, E. (2022). Stagflasyon: Finansal krizler, Covid-19 pandemisi ve Ukrayna Savaşı sonrası ekonomistlerin yeni korkusu. BBC. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-61075750> Erişim tarihi: 25.04.2023.
- Yılmaz, A. (2012). AB Gümrük Birliğine Üyeliğin Türkiye Ekonomisine Etkileri [Niğde Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=eshbsXQdpIdbROZFp27TqQ&no=CewBbKy6D3F1oNXxmvdyHA> Erişim tarihi: 13.03.2023.
- Yılmaz, Ö. (2016). Transit Rejimi Genel Açıklamaları ve NCTS Uygulaması. Loji Blog. <http://www.lojiblog.com/2360-2/> Erişim tarihi: 21.04.2023.
- Yücel, A. (2014). Türk TIR’ı cezayı göze aldı. Dünya. <https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/turk-tiri-cezayi-goze-aldi-haberi-241066> Erişim tarihi: 15.04.2023.
- Yücel, A. (2022). Örtülü vize engeli, Kapıkule’de TIR kuyuklarını eritti. Loji Port. <https://www.lojiport.com/ortulu-vize-engeli-kapikulede-tir-kuyuklarini-eritti-113662h.htm> Erişim tarihi: 23.04.2023.