

Türkiye ve Avrupa Birliği Arasında Gümrük Birliğinin Güncellenmesine İlişkin Genel Bir Değerlendirme

A General Evaluation of Revision of the Customs Union between Turkey and the European Union

Taner TÜMER · Baybarshan Ali KAZANCI-

Makale Geliş Tarihi / Received :01.08.2022
Makale Kabul Tarihi / Accepted :24.12.2022

ÖZET

Türkiye'nin özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemde başlamak üzere, ekonomik ve siyasi anlamda gelişimi bir anlamda Batı ile kurmuş olduğu ilişki paralelinde seyretmiştir. Kurumsal anlamda bu ilişkinin ekonomik boyutu zirve noktasına Gümrük Birliği'nin tesis edilmesiyle ulaşmıştır. Söz konusu Birlik, Türkiye ve Avrupa Birliği tarafında entelektüel çevrelerde pek çok tartışmaya konu olsa da hem statik hem de dinamik olumlu etkilerinin olduğu yadsınamaz bir gerçekliktir. İmzalanmasının üzerinden yaklaşık çeyrek asrın geçtiği Gümrük Birliği gerek kuruluşunda düşünülemezken unsurlar ve gerekse aradan geçen zamanda dünya ticaretinde ve tarafların ticaret politikalarında meydana gelen değişimler neticesinde bir modernizasyona tabi tutulmak durumundadır. Bu makalenin amacı mevcut Gümrük Birliği'nin olumlu ve olumsuz taraflarını tespit ederek bir dizi çözüm önerileri sunmaktır. Çalışmaya göre Türkiye ve AB arasında politik sorunlar olduğu tespit edilmiştir. Bu bağlamda Türkiye ve AB arasında yaşanan siyasi problemler ekonomik ilişkilerden ayrı tutulmaktadır. Ayrıca taraflar arasında mevcut Gümrük Birliğinin rasyonel bakış açısı ile yeniden modernize edilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kavramlar: *Gümrük Birliği, Ekonomik Entegrasyon, Avrupa Birliği, Türkiye*

ABSTRACT

Especially since the post-Cold War era, Turkey's economic and political development has been influenced by its relationship with the West. Institutionally, the economic dimension of this relationship reached its peak with the establishment of the Customs Union. Although the Customs Union issue is the subject of discussion between Turkey and the European Union, it is a fact that it has both static and dynamic positive effects. The issues that could not be considered in the Customs Union agreement, which has passed for nearly a quarter of a century, have to be modernized again the trade policies of the parties and in world trade. The purpose of this article is to offer some solutions the positive and negative sides to about of the existing Customs Union. According to the study, it has been determined that there are political problems between Turkey and the EU. In this context, political problems between Turkey and the EU are kept separate from economic relations. In addition, it was concluded that the existing Customs Union between the parties should be modernized again with rational thought.

Keywords: *Customs Union, Economic Integration, European Union, Türkiye*

· Doktora Öğrencisi, Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, tanertumertt@gmail.com, **ORCID No:** 0000-0003-3138-592X

· Dr. Öğr. Üyesi, Kırıkkale Üniversitesi Fatma Şenses Sosyal Bilimler MYO Yönetim ve Organizasyon Bölümü kazancı@kku.edu.tr
ORCID No: 0000-0002-3407-3692

GİRİŞ

Türkiye'nin batılılaşma geçmişi cumhuriyetten öncesine dayanmaktadır. Osmanlı döneminde başlayan ve Tanzimat'tan bu yana yönünü batıya çeviren Türk Devleti eğitimden askeriye, hukuktan ekonomiye birçok alanı kapsayacak bir batılılaşma süreci yaşamıştır. Yaşanılan bu süreç akademik çalışmalarda yer bulmuş olup işlenen konular sıklıkla batının akıl ve biliminden ziyade kültürel değerlerinin ithali şeklinde eleştiriye uğramıştır.

Genç Türkiye Cumhuriyeti I. Dünya Savaşı'nın mağlubu bir imparatorluğun devamı olarak devraldığı ülkeyi, gelişmiş özel teşebbüsün yokluğunda devletçi bir çizgide yürütmeye çalışmıştır. Bilhassa cumhuriyetin ilk yıllarında güvenlik kaygılarının ekonomi politikalarına baskın gelmesi nedeniyle üçüncü ülkelerle ittifak girişimlerinin güvenlik eksenli oluşturulduğu görülmüştür.

İki Dünya Savaşı'nın acı tecrübesini yaşayan Orta Avrupa ülkeleri ise; bu acı deneyimi fırsata dönüştürme ve savaş çöküntüsünün tekrarına geçit vermemek adına arayışlara girmiştir. II. Dünya Savaşı sonrası güvenlik kaygıları ile Avrupa ülkelerinin birlikteliği gelişim göstermiş ve 1951 yılında ekonomik bütünleşmenin ilk tohumları atılmıştır. İlerleyen süreçte bu birliktelik şimdiye kadar görülen en başarılı entegrasyon örneği olarak dünya tarihinde yerini almıştır. Avrupa Birliği (AB) ismini alan bu organizasyon 70 yıllık serüvenden geçerek; ticaret, tarım, ulaşım, istihdam, hukuk gibi ortak politikaları eşgüdümlü gerçekleştirme başarısını elde etmiş ve iktisadi/parasal birlik seviyesine ulaşan topluluk haline gelmiştir (Kazancı, 2021). Avrupa Birliği bünyesindeki ülkeler entegrasyon olgusunu başarıyla gerçekleştirmiş ve birlik dışı ülkelere karşı ortak politikalar belirlemiştir. Türkiye Cumhuriyeti ise gerek tarihi-coğrafi sebepler gerekse ekonomik ilişkilerin dinamizmi içerisinde Avrupa Birliği ile ilişkilerini sürdürmektedir. Ayrıca AB'ye tam üyelik için gerekli girişimlerde bulunan Türkiye için birliğe entegre olma aşamalarında tamamen farklı bir politika uygulanmıştır.

Genelde entegrasyon teorisinin, özelde AB entegrasyon uygulamasının aksine, Türkiye tam üyeliğe bir geçiş aşaması olacağı inancıyla, tam üye olmadan Gümrük Birliği (GB) kapsamına dahil edilmiştir. 1 Ocak 1996 itibari ile başlayan GB dinamikleri, Türkiye'nin dış ticarete olumlu etkilerinin yanı sıra, rekabetçi yapıların oluşturulması, verimlilik kazanımları ve serbest piyasa için gerekli hukuki mevzuatın yerleştirilmesi gibi bütünleşme noktasında katkıda bulunmuştur. Fakat aradan geçen 25 yıllık dönemde üretim sistemlerinin ve teknolojik gelişmelerin ilerlemesi özellikle Türkiye'nin AB ile yaptığı ticaret dengesini değiştirmiştir. Mamafih, iki tarafta mevcut ticari kazançların nasıl artırılabilirliği noktasında arayışlarda bulunmuş, bu anlamda en yoğun çaba Türk tarafından gelmiştir.

Yukarıdaki açıklamalara bağlı olarak iki taraf arasında ticaret anlaşmaları, karayolu taşıma kotaları ile vize sorunlarına ilave olarak standartlaşma ve teknik sorunlar ön plana çıkan faktörlerdir. Böylelikle gelecek yıllarda olası senaryoların politik ve ampirik sonuçları bilimsel çalışmalara yansımakta, tarafların yeniden ekonomik entegrasyon aşamalarını göz önünde bulunduracak adımlara yol gösterici nitelik taşımaktadır.

Bu çalışmanın amacı, AB ve Türkiye arasındaki GB anlaşmasının güncellenmesi durumunu ekonomik perspektiften ele almak ve elde edilen veriler ışığında nitel veri analiz yöntemlerinden içerik analizi aracılığı ile politik çıkarımlarda bulunmaktır. Ayrıca oluşan ticari ortaklığın geleceğe yönelik olası ekonomi politikalarını değerlendirmektir. Bu çerçevede ilk olarak ekonomik

entegrasyonlarda gümrük birliğinin yeri teorik açıdan ele alınacak, takip eden bölümde AB – Türkiye arasındaki GB'nin mevcut görünümü anlatılacak, daha sonra tespit edilen sorunlar masaya yatırılacak, sorunların veya eksikliklerin giderilmesi durumunda elde edilebilecek olası kazanım ve kayıplar yorumlanacaktır.

1. EKONOMİK ENTEGRASYON KAPSAMINDA GÜMRÜK BİRLİĞİNİN YERİ

Ekonomik entegrasyonlar gelişmekte olan ülkeler özelinde değer atfetmektedir. Bu bağlamda entegrasyon hareketleri sayesinde gelişim trendi yakalayan bu ülkeler dış ticaretin ve iktisadi ilişkilerin gelişmesi ile ekonomik büyümeye ivme kazandırabilmektedir. Dolayısıyla Ekonomik entegrasyon aşamalarına giden süreç hiyerarşik düzende beşe ayrılmıştır. Entegrasyon teorisinde bu aşamalar; 1) Serbest Ticaret Bölgesi, 2) Gümrük Birliği, 3) Ortak Pazar, 4) Ekonomik Birlik ve 5) Tam Entegrasyon olarak tanımlanmıştır (Balassa 1962). Ancak bazı akademik çalışmalarda yer almasa da entegrasyon aşamalarının ilki olarak tercihli ticaret anlaşmaları değerlendirilmektedir (Kazancı, 2021: 19). Serbest ticaret bölgelerinin bir üst aşamasını oluşturan gümrük birliği ise en çok uygulama alanı bulan basamaklardan bir tanesidir. Viner (1950) tarafından ticareti arttırıcı ve ticareti saptırıcı etkinin analizi GB kapsamında ele alınmış ve böylece Çakmak'ın (2017) belirttiği gibi; Viner ile birlikte gümrük birliği kavramı ayrı bir başlık olarak entegrasyon teorisinde yer edinmiştir.

Gümrük birlikleri ekonomik bütünleşmelerinin motorudur. Tercihli tarifeler ve serbest ticaret bölgeleri tarifeler üzerinden açıklanmaya çalışılırken, tarifelerin kaldırılması ve ortak politika belirlenmesini öngören seviye, gümrük birliği ile nihayete ermektedir. Gümrük birliği teorik zeminine inşa edilen ortak pazar ve parasal/ekonomik birlik aşamaları bu sayede daha iyi seviyeye gelebilmektedir. Ertürk (1996), ekonomik entegrasyon türleri içerisinde hem teorik hem uygulamada önemli bir yer tutan gümrük birliklerinin bazı yararlarından bahsetmektedir. Oluşturulan GB bölgesinde ticaret ile birlikte kazançlar artışa geçerek yeni endüstriler açılır ve yeni yatırım alanlarının oluşması ile bölgesel ticaret hadlerinde iyileşme sayesinde ekonomik kalkınma hızlanabilir. Dolayısıyla GB'lerin ekonomik etki alanı oldukça genişir.

Literatürde Gümrük Birliğinin statik ve dinamik olmak üzere iki etkisinden bahsedilmektedir. Statik etki; üretim, tüketim, gelir dağılımı ve ticaret etkileri olarak çeşitlendirilir (Çimen, 1996). Dinamik etki ise, birliğin gerçekleşmesi durumunda ülkelerin üretim kapasitesi, kaynak verimliliği ve üretim yapılarında uzun dönemde meydana gelen değişimleri ifade eder. Uzun vadede GB'nin dinamik etkileri; ölçek ekonomileri, dışsal ekonomiler, risklerin azalması, rekabeti artırma gibi şekillerde görülür (Çak ve Çak, 2007).

AB-Türkiye arasında gümrük birliğinin dış ticaret hadlerini incelemeye önce taraflar arasında kurulan ilişki çok boyutlu düşünmeyi gerektirmektedir. AB ile ticaret Türkiye'nin ekonomik büyümesi ve istikrarı için oldukça önem taşıırken Türkiye'nin hinterlandında yer alan ortak tarihi, siyasi, kültürel bağları bulunan Arap devletleri ve İran ile ilişkiler AB tarafından göz önünde bulundurulmaktadır (Alpogu, 2015). Bu faktörlere ek olarak, Orta Doğu'dan Avrupa'ya yönelen yaşanan mülteci akını ve Avrupa ile Asya kıtası arasındaki ticaret ve enerji lokasyonlarının en güvenilir köprü görevini Türkiye'nin üstlendiği düşünüldüğünde ilişkilerin dinamikliği güncelliğini her an korumaktadır. Bu cihette yıllardır süregelen ve gelecek yıllarda devam etmesi beklenen ikili-çoklu ilişkilerin gümrük birliği özelinde tarihsel süreci derinlemesine anlamak gerekmektedir.

2. TÜRKİYE-AB GÜMRÜK BİRLİĞİ İLİŞKİLERİNİN KISA TARİHİ

Türkiye'nin Avrupa Birliği ile kronolojik kurumsal ilişkilerinin tarihsel boyutuna geçmeden önce, iki taraf arasında var olan ilişkilerin ekonomik ve siyasi boyutlarının olduğu ve bu iki boyut içerisinde daha istikrarlı olan tarafın ekonomik ilişkiler olduğu görülmektedir. Değişen siyasi kadroların meseleye kendi perspektiflerinden bakmaları neticesinde siyasal anlamda yaşanan gerilimlerle kıyaslandığında, asıl ilerlemenin ekonomi boyutunda olduğu müşahade edilmekte ve ilerleyen sayfalarda bu durum rakamlar ile teyit edilmektedir.

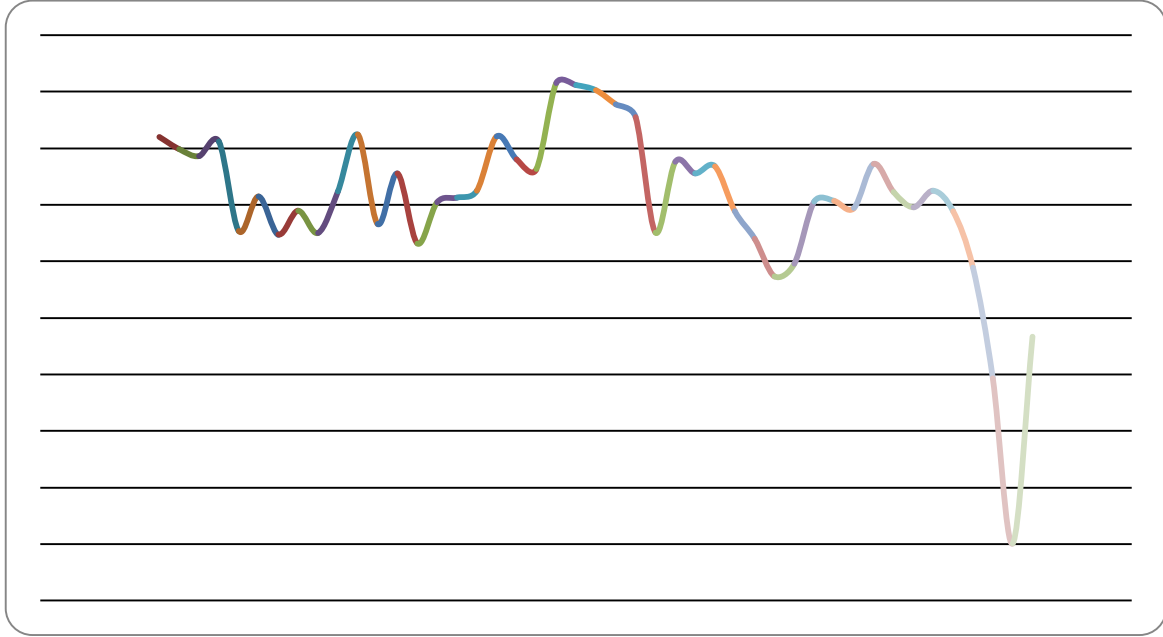
Türkiye, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu (AET) kuran 1957 tarihli Roma Antlaşması'nın imzalanmasına müteakip iki yıl gibi çok da fazla sayılamayacak bir zamanda ortak üyelik başvurusunda bulunmuştur. 12 Eylül 1963'te imzalanan Ankara Antlaşması ile Türkiye'ye ortak üye statüsü tanınmakla birlikte, serbest ticareti hayata geçirecek olan GB amaçlanmış ve nihai hedefin tam üyelik olduğu belirtilmiştir. İlişkilerin hukuki temelini oluşturan Ankara Antlaşması, Türkiye'nin topluluğa katılımını hedeflemekle birlikte bu süreçte 'hazırlık', 'geçiş' ve 'son dönem' olmak üzere, her iki tarafça yerine getirilmesi gereken yükümlülükleri içeren bir takvim öngörmüştür. Taraflar arasında ortaklık ilişkisinin ilerleyişine yönelik 'Ortaklık Konseyi' (OK) oluşturulmuştur. Çerçeve bir metin olarak adlandırılan Ankara Antlaşması'nın içeriği 1970 tarihinde imzalanıp 1973'de yürürlüğe giren Katma Protokol ile genişletilmiştir. Bu protokolde Ankara antlaşması ile hedeflenen GB'nin sanayi ürünlerinde 12 yıl, bazı hassas sanayi ürünlerinde ise 22 yıllık bir geçiş süreci ile gerçekleşmesi hedeflenmiş, tarım ürünlerinde ise daha uzun süreli bir perspektif çizilmiştir. Hedeflenen GB sadece gümrük vergilerinin değil, bunlara eş etkili vergilerin ve miktar kısıtlamalarının kaldırılmasının yanı sıra birliğin ortak gümrük tarifesine uyumu da içermektedir. Bu süreçte AB tarafı 1971 gibi erken bir tarihte tek taraflı olarak Türkiye'den ithal ettiği sanayi mallarında gümrük vergilerini birkaç istisna dışında zaten sıfırlamıştır. Dolayısıyla takvimde öngörülen uyum sürecinde yükümlülüğün Türk tarafında olduğu görülmektedir. 6 Mart 1995 tarihli Türkiye-AB Ortaklık Konseyi toplantısında alınan 1/95 sayılı kararla söz konusu GB kurulmuş ve Ankara Antlaşması'nda belirtilen son döneme girilmiştir. GB'nin yasal dayanağını oluşturan ve 1973 yılında yürürlüğe giren Katma Protokol, GB kapsamında tarım ürünlerinin de olmasını ve bu ürünlerin iki taraf arasında serbest dolaşımını ön görmesine rağmen, kararda sadece sanayi ürünleri ile işlenmiş tarım ürünleri için bir GB uygulanmasına karar verilmiştir. Bu durum karşılaştırmalı üstünlükler perspektifinde Türkiye'nin aleyhine görülse de ilerleyen süreçte Türk imalat sektörünün rekabetçi piyasalara uyumu ve iç pazarın daha kaliteli ve çeşitli ürüne ulaşımı noktasında kazançlar doğurduğu görülmüştür (AB Başkanlığı, 2020; Dikkaya ve Acar, 2018). Günümüz karşılıklı ilişkilerde siyasi ve mülteci sorunlar gibi inişli çıkışlı seyirler izlense de gümrük kapsamı ön görülen takvim doğrultusunda ilerlemektedir. Ancak karşılıklı yaşanan siyasi ve ekonomik problemlerin gümrük birliğine tesir edebilme ihtimali gözlerden kaçmamalıdır. Bu perspektiften bakıldığında gelecek yıllarda yeniden revize edilme ihtimali olan GB anlaşmasından sağlıklı neticeler elde edebilmek için mevcut görünüm önem arz etmektedir.

3. AB-TÜRKİYE ARASINDA GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN MEVCUT GÖRÜNÜMÜ

Gümrük Birliği'nin tesisi ile birlikte, gümrük kapsamına ilişkin endişelerin var olduğu bir ortamda AB-Türkiye arasında olası kazanç ve kayıplara ilişkin birçok çalışma yapıldığı görülmektedir. Korkulanın aksine, esasen bebek endüstriler tezi bağlamında geçiş süreci öngörülen

sanayi ürünlerinde, ilerleyen süreçte rekabetçi piyasaların sanayi sektöründe verimlilik artışlarına yol açtığı gözlenmiş, genel manada Türkiye'nin dış ticaret açığında AB'nin payının giderek azaldığı görülmüştür. Bu ilişki Grafik 1'de gözlenmektedir. Toplam dış ticaret açığında AB'nin payı GB'nin yürürlüğe girdiği 1996 yılı itibariyle bir miktar artış eğilimine girmiş olsa bile daha sonraki dönemde bu oran azaldığı, Türkiye'nin 1950'ler sonrası oluşan kronik dış açık sorununun, 1990'lardan sonra AB dışı ülkeler ile gerçekleştirilen dış ticaretten kaynaklandığı yorumu yapılabilir.

Grafik 1: Türkiye'nin Toplam Dış Ticaret Açığında AB'nin (27) Payı (%)



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

AB-Türkiye arasındaki ekonomik ilişkilerin mevcut durumu tablo 1'de 2020 yılı itibariyle aktarılmıştır. Taraflar arasında yapılan ticaret, içeriğe dair ayrıntılı bir görünüm arz etmesi nedeniyle, Kalaycı ve Küçükali (2018)'den esinlenilerek, Uluslararası Standart Ticaret Sınıflaması'na (Standard International Trade Classification-SITC-3) göre sunulmuştur. Bu sınıflandırma ayrıca taraflar arasındaki ticaretin endüstri boyutunun durumunu da ortaya koyma açısından elverişlidir.

Toplam ihracat ve ithalat değerlerine bakıldığında, Türkiye'nin dış ticaretinde AB'nin payı ihracatta %41, ithalatta %33 düzeyindedir. Türkiye'nin AB'ye toplam ihracatı içerisinde en fazla payı makineler ve ulaştırma araçlarının (%53) aldığı ve yine Türkiye'nin AB'den ithalatında da en yüksek payın makineler ve ulaştırma araçları (%50) olduğu görülmektedir. Bu veriler, Kalaycı ve Küçükali'yi (2018) teyit eder şekilde, iki taraf arasındaki ticaretin endüstri içi ticaret şeklinde gerçekleştiğini göstermektedir.

Tablo 1: SITC Mal Grupları İtibariyle Türkiye'nin AB (27) ile Ticareti (2020, Milyon \$)

SITC	SITC Adı	Toplam İhracat	AB (27)'ye İhracat	AB (27) Payı (%)	Toplam İthalat	AB (27)'den İthalat	AB (27) Payı (%)
0	Canlı Hayvanlar ve Gıda Maddeleri	16,043	4,748	30	8,506	2,136	25
1	İçki ve Tütün	1,225	292	24	781	254	33
2	Akaryakıt hariç yenilmeyen hammaddeler	4,454	1,640	37	15,405	5,334	35
3	Mineral yakıtlar, yağlar ve alkali ürünler	3,464	1,662	48	9,467	1,261	13
4	Hayvansal, bitkisel katı ve sıvı yağlar, mumlar	1,041	45	4	1,353	52	4
5	Başka yerde belirtilmeyen kimya sanayi ve buna bağlı sanayi ürünleri	11,457	2,991	26	30,046	13,259	44
6	Başlıca sınıflara ayrılan işlenmiş mallar	42,710	15,916	37	30,858	11,291	37
7	Makinalar ve ulaştırma araçları	46,891	24,968	53	60,405	30,047	50
8	Çeşitli mamul eşya	28,581	13,224	46	10,288	3,938	38
9	SITC'da sınıflandırılmamış eşyalar	4,798	534	11	42,418	1,874	4
Genel Toplam		160,664	66,020	41	209,527	69,446	33

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Endüstriler arası ticaret üzerine kurulan geleneksel gümrük birliği teorisine göre, bir ülke bir ürünü hem ihraç hem de ithal etmez. Ülkeler karşılaştırmalı üstünlüğe sahip oldukları ürünlerde uzmanlaşarak üretimde verimliliği artırır, dolayısıyla taraflar arasındaki ticaret birbirinden tamamen farklı yapıdaki ürünleri içeren endüstriler arasında gerçekleşir. Ancak Uluslararası ticareti içeren verilere bakıldığında, aynı sanayi dalı kapsamındaki ürünlerin taraflar arasındaki ticarete önemli bir yer edindiği görülmektedir. Endüstri içi ticaret olarak adlandırılan bu durum aynı sanayi dalında üretilen farklılaştırılmış ürünleri içermektedir. Taraflar arasında baskın bir karşılaştırmalı üstünlüğün olmadığına işaret eden bu durum, sağlanan ürün çeşitliliği ve üretimde sağlanan ölçek ekonomileri açısından tüketicilere kazanç getirmektedir (Küçükahmetoğlu, 2013).

Aynı sınıflandırma itibariyle bir başka analiz, Türkiye'nin AB ile ticaret dengesine bakılarak yapılabilir. Tablo 2'de SITC mal grupları kapsamında Türkiye'nin hem genel hem de AB ile dış ticaret dengesi ve ihracatın ithalatı karşılama oranları verilmiştir. Yine aynı tabloda Türkiye'nin 2020

yılı yaklaşık toplam 49 milyar dolar dış ticaret açığının, yaklaşık 3,5 milyar dolarının AB ile yapılan ticaretten kaynaklandığı görülmektedir. Genel anlamda dış ticaret açık/fazla verilen ürün gruplarında AB ile aynı paralelde açık/fazla verildiği görülmektedir. AB ile yapılan ticarete en fazla açığın verildiği kalemler sırasıyla, başka yerde belirtilmeyen kimya sanayi ve buna bağlı sanayi ürünleri (10,2 milyar dolar), makinalar ve ulaştırma araçları (5 milyar dolar) ve akaryakıt hariç yenilmeyen hammaddelerdir (3,7 milyar dolar).

Tablo 2: SITC Mal Grupları İtibariyle Türkiye'nin AB (27) ile Dış Ticaret Dengesi (DTD) ve İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (İİKO) (2020, Milyon \$)

SITC	SITC Adı	DTD (Milyon \$)		İİKO (%)	
		Toplam	AB	Toplam	AB
0	Canlı Hayvanlar ve Gıda Maddeleri	7,537	2,612	189	222
1	İçki ve Tütün	444	38	157	115
2	Akaryakıt hariç yenilmeyen hammaddeler	-10,951	-3,694	29	31
3	Mineral yakıtlar, yağlar ve alkali ürünler	-6,003	401	37	132
4	Hayvansal, bitkisel katı ve sıvı yağlar	-312	-7	77	87
5	Başka yerde belirtilmeyen kimya sanayi vb.	-18,589	-10,268	38	23
6	Başlıca sınıflara ayrılan işlenmiş mallar	11,852	4,625	138	141
7	Makinalar ve ulaştırma araçları	-13,514	-5,079	78	83
8	Çeşitli mamul eşya	18,293	9,286	278	336
9	SITC'da sınıflandırılmamış eşyalar	-37,620	-1,340	11	28
	Genel Toplam	-48,863	-3,426	77	95

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

AB ile yapılan ticarete fazla verilen ürün grupları ise; çeşitli mamul eşya (9,2 milyar dolar), başlıca sınıflara ayrılan işlenmiş mallar (4,6 milyar dolar), canlı hayvan ve gıda maddelerden (2,6 milyar dolar) oluşmaktadır. Türkiye'nin toplam dış ticaretinde %77 olan İİKO, AB ile yapılan ticarete %95 gibi oldukça yüksek bir rakama işaret etmektedir. Mal grupları itibariyle bakıldığında, AB ile yapılan ticarete İİKO'nun en yüksek olduğu kalemler; çeşitli mamul eşya (%336), canlı hayvanlar ve gıda maddeleri (%222), başlıca sınıflara ayrılan işlenmiş mallar (%141) şeklindedir.

Özetlenecek olursa, GB'nin kurulmasının üzerinden çeyrek asırlık bir zaman dilimi geçmiş olmasına rağmen ekonomilerin yapısal karakteristiklerini yansıtan ithalat ve ihracat rakamları, korkulanan aksine dış ticaret açıklarında olumsuz bir izlenim vermemiştir. AB ile olan dengenin Türkiye lehine bir gelişme gösterdiği, ticaretin de geleneksel kalıplardan ziyade endüstri içi ticaret şeklinde gözlemlendiği görülmüştür. Endüstri içi ticarete ağırlık verilen sektörel süreçlerin dinamikleri farklı disiplinlere yön vererek GB güncelleme durumlarını gündeme getirmektedir.

4. GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN GÜNCELLENMESİNİN NEDENLERİ

Genelde AB'ye, özelde ise GB'ye üye olma sürecinin Türk ekonomisine birçok alanda katkılarının olduğu gerçektir. Ekonomik kazançlarının yanı sıra, yargı mevzuatı, insan hakları, ifade ve düşünce özgürlüğü, asker-sivil ilişkileri vb. demokratikleşme başlığı altında sayılabilecek

düzenlemelerden, çevre politikaları, teknik ve standarda ilişkin konularda yapılan düzenlemelere kadar birçok alanda söz konusu entegrasyon düzeyinin önemli katkısı olmuştur.

Türk imalat sektörünün rekabet ve verimlilik düzeyleri ile Türkiye'ye yapılan yabancı yatırımlarda görülen artışlar Gümrük Birliği'nin ekonomik anlamda dinamik katkıları sayılabilir. Piyasaların liberalizasyonu yerli firmaları daha rekabetçi bir yapıya kavuştururken, üretim yapısını çeşitlendirmiş, kaliteli ve güvenli ürün üretimini sağlamıştır (AB Başkanlığı, 2021). 1/95 sayılı Ortaklık Konsey Kararı'nda (OKK) Gümrük Birliği tesis edilirken, aslında bu sürecin geçici olduğu ve nihai hedefin tam üyelik olacağı öngörülmekteydi. Dolayısıyla tüm ayrıntıların, en azından Türk tarafınca detaylı ve kapsamlı bir şekilde analiz edilmediği görülmektedir. Tam üyelik gerçekleşmeden kurulan GB, San Marino ve Andorra gibi küçük ülkeleri saymaz isek Türkiye'ye özgü bir model olduğu söylenebilir. Bu açıdan düşünüldüğünde Türk tarafına özel oluşturulan GB modeli bazı sorunları da beraberinde getirmektedir (Cengiz ve Kurtbağ, 2015; Kurter, 2020):

- AB'nin imzalamış olduğu Ticaret Anlaşmaları meselesi
- Karayolu taşıma kotaları ve vize sorunları
- Teknik sorunlar ve standartlardır.

Yukarıda belirtilen sorunlar AB ve Türkiye tarafından tespit edilmesine rağmen, yine siyasi unsurlar ekonomik çıkarlara üstün gelmektedir. Bu sorunlardan ilk ikisi alt başlıklarda detaylandırılırken üçüncü konu olan teknik sorun ve standartlar nispeten daha yüzeysel ele alınmıştır.

4.1. AB'nin İmzalamış Olduğu Ticaret Anlaşmaları Meselesi

Daha önce belirtildiği gibi Türkiye-AB Gümrük Birliği sadece gümrük vergilerinin karşılıklı kaldırılmasını değil aynı zamanda AB tarafının tercihli ve otonom ticaret rejimi kapsamında üçüncü ülkelerle imzalamış olduğu ticaret anlaşmalarına Türkiye'nin uyumunu da gerektirmektedir. Hal böyleyken Türkiye açısından üstlenilmesi gereken bir yükümlülüğü içeren bu madde, aynı yükümlülüğün masada müzakere sürecine izin vermemektedir. AB'nin üçüncü ülkelerle imzalamış olduğu ticaret anlaşmaları, Türk pazarını üçüncü ülkelere gümrüksüz bir şekilde açarken, Türk mallarının bu üçüncü ülke pazarlarına serbest bir şekilde girme olasılığı Türkiye'nin ayrıca yapacağı ikili anlaşmalara bırakılmaktadır. Bir başka nokta ise GB kapsamında Türkiye bağımsız bir şekilde istediği herhangi bir ülke ile Serbest Ticaret Anlaşması (STA) imzalayamamaktadır. Bu noktada bir otorite devrinden söz edilmektedir.

Gümrük Birliği'nin mevcut halinde, Türk firmaları üçüncü ülkelere yapacakları ihracatta AB firmaları karşısında dezavantajlı duruma düşmektedir. Üstelik üçüncü ülke firmaları da Türk firmalarına kıyasla iç pazarda avantajlı konuma gelmektedir. Açık bir şekilde asimetric bir yapıya işaret eden durum, hem Türk firmalarını ve Türk ihracatını hem de Türk Devletinin vergi gelirlerini olumsuz etkilemektedir.

Türkiye bu süreçte söz konusu olumsuz yükü azaltmak için toplam 38 adet STA imzalamış, bunlardan 11'i ilgili ülkelerin AB üyelikleri neticesinde feshedilmiştir. 22 adet STA ise EFTA (Avrupa Serbest Ticaret Birliği), İsrail, Makedonya, Bosna-Hersek, Filistin, Tunus, Fas, Mısır, Arnavutluk, Gürcistan, Karadağ, Sırbistan, Şili, Morityus, Güney Kore, Malezya, Moldova, Faroe

Adaları, Singapur, Kosova, Venezuela ve Birleşik Krallık ile yürürlüktedir (Ticaret Bakanlığı, 2021). Meksika, Güney Afrika, Ukrayna, Japonya ve Cezayir gibi ülkelerle ise müzakereler devam etmektedir. Bu ülkelerle yapılan müzakerelerde, yukarıda bahsi geçen sebeplerden dolayı pazarlık gücü karşı tarafın elindedir ve anlaşma imzalamaya yanaşmamaları ‘rasyonel iktisadi birimlerin’ doğası ile örtüşmektedir.

Tablo 3’te Türkiye’nin STA imzalamak istediği ülkelerle dış ticaret dengesi 2020 rakamları ile gösterilmiştir. Tabloya ABD’nin dahil edilme nedeni ise, AB ile ABD arasında Transatlantik Ticaret ve Yatırım Anlaşmasının (TTIP) imzalanması ihtimalidir. Dünya ticaretinin iki önemli aktörü arasında imzalanacak bu anlaşma, Türkiye’nin hâlihazırda ABD’ye karşı dış ticaret açıklarının artma riskini içerisinde barındırmaktadır. Felbermayr ve Larch (2013), anlaşmanın gerçekleşmesi halinde Türkiye’nin milli gelirinin yaklaşık %2,5’i kadar bir refah kaybına maruz kalacağını, fakat taraflar arasında STA yerine karşılıklı tarife indirimlerinin uygulanması durumunda Türkiye’nin kaybının %0,27 olacağını hesaplamışlardır.

Tablo 3: Türkiye’nin Gümrük Birliği Kapsamında STA İmzalamak İstediği Bazı Ülkelere İhracatı (2020, Milyon \$)

	İhracat	İthalat	Denge
Ukrayna	1,898	2,526	-628
Cezayir	1,381	530	851
Meksika	488	780	-292
Japonya	434	3,585	-3,151
G. Afrika	555	776	-221
Kanada	650	980	-330
ABD*	10,184	11,525	-1,341

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

AB ile bir STA imzalayan ve Türkiye ile anlaşmaya uzak duran ülkeler arasında dış ticaret dengesinde hissedilir düzeyde açık yoktur. AB özellikle Doha Turu’nun ardından ekonomik entegrasyon politikasında STA’lara yönelmesi, yeni nesil olarak adlandırılan bu STA’ların hizmetleri, kamu alımlarını ve fikri hakları da kapsamı Türkiye’yi zor durumda bırakabilecektir. Dolayısıyla geniş kapsamlı bir STA yeni entegrasyon anlaşmalarını beraberinde getirecektir.

Teorik anlamda gümrük birliğinden ziyade Serbest Ticaret Anlaşmalarında ortaya çıkması beklenen ticaret yönlendirme (trade deflection) etkisinin Türkiye-AB Gümrük Birliği anlaşmasında ortaya çıkması muhtemeldir. STA kapsamındaki ülkeler birbirlerine karşı ortak gümrük tarifesi uygularken, üçüncü ülkelere karşı bağımsız politika uyguladıkları için, bölge dışında kalan ülkeler tarife farklarından yararlanarak ticaret yönlendirme girişiminde bulunurlar (Balassa, 1961). Ülkeler menşe kuralları adı verilen ve bürokratik işlemlere yol açan bir uygulama ile söz konusu durumun ortaya çıkışını engellemeye çalışırlar. Türkiye de mevcut durumun oluşturduğu olası kayıpların önüne

geçmek için bu mekanizmayı sıkı bir şekilde kullanması AB İlerleme Raporlarında eleştirilere maruz kalmaktadır (AB İlerleme Raporu, 2020). Ayrıca bürokratik engeller sebebiyle en çok sorun çıkacak alanlardan bir diğeri ise karayolu taşımacılığının kota ve vize sorunlarıdır.

4.2. Karayolu Taşıma Kotaları ve Vize Sorunları

Yıllar itibariyle Türkiye'nin ihracat taşımacılığına bakıldığında ilk sırada denizyolu taşımacılığı, ikinci sırada karayolu taşımacılığı yer almaktadır. AB'ye yapılan ihracat taşımacılığında bu sıralama aynı şekilde devam etmektedir. Gümrük Birliği kararında yer alan bir boşluktan yararlanan AB üyesi ülkeler, karayolu ile yük taşıyan Türk araçlarına kota uygulamaktadırlar. Bu ülkeler söz konusu taşımacılık faaliyetinin hizmetler kapsamına girdiğini, dolayısıyla malların serbest dolaşımını içeren GB'nin ruhuna aykırı bir durumun olmadığı tezini ileri sürmektedirler. Öne sürülen tez hukuki olarak geçerli olsa da iktisadi açıdan mantıksız olduğu görülmektedir. Çünkü sonuçta taşımaya konu olan ürün GB kapsamındaki mallardan başka bir şey değildir. Bu durum Türk ihracatçısının mallarını AB ülkelerine serbest ve sınırsız bir şekilde ulaşımını engellemekte, geçiş ücretleri ve güzergâh değişiklikleri neticesinde ortaya çıkan ek maliyetler artmakta ve dolayısıyla rekabette dezavantajlı duruma yol açmaktadır (Ülengin vd., 2015). Dünya Bankası'nın 2014 yılında yayınlamış olduğu raporda belirttiği gibi; ticaretin önündeki söz konusu engeller GB ruhuna aykırı olmakla birlikte Türk ihracatçısı için artan maliyetler Birlik içerisinde rekabet yapma imkanını da elinden almaktadır (World Bank, 2014).

Ülengin ve diğerleri (2014), 2005-2012 yılları arasında Türkiye'nin 18 AB ülkesi ile olan ticaretinde karayolu kotalarının etkisini tespit etmişlerdir. Çekim modeline dayalı panel veri yönteminin uygulandığı çalışmada, Türkiye'nin ihracatında önemli bir yere sahip olan tekstil sektörü incelenmiştir. Türkiye'den yapılan ihracatın karayolu geçiş kotalarından önemli oranda olumsuz etkilendiği, toplam ihracat açısından kaybedilen tahmini rakamın 10,65 Milyar dolar, tekstil sektörü açısından yaşanan kaybın ise 5,65 Milyar dolar civarında olacağı belirtilmiştir.

Ankara Anlaşması'nın 12. maddesinde işçilerin serbest dolaşımının kademeli olarak gerçekleştirilmesi öngörülmüş, Katma Protokol'ün 36. maddesinde ise bu sürecin yirmi iki yıllık bir zaman diliminde gerçekleşeceği teyit edilmiştir. Oysa bugün Türkiye'nin AB'ye tam üyeliğinin gerçekleşmemesinin ana nedenlerinden birinin de olası işgücü akımlarından duyulan korku olduğu dile getirilmektedir. İşçi ve işverenlere uygulanan vize zorunlulukları, ticaretin önündeki tüm engellerin kaldırılmasına dayanan gümrük birliği teorisinin muhtevasına aykırı bir diğer uygulamadır. Nihayetinde ticari ilişkiler, işverenlerin ikili temasları ile gelişmekte ve bağlantılar ise hedef ülkeye yapılacak ziyaretler ile sağlanabilmektedir. Söz konusu sorun Türk vatandaşları tarafından Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'ne de götürülmüş, lehe çıkan kararlara rağmen AB tarafınca gerekli adımların atılmadığı görülmüştür. Bu minvalde AB merkezli GB teorisine ters düşecek teknik, diplomatik ve yönetsel vb. yeni problemler ticareti kısıtlayıcı engeller olarak bahse konu olmaktadır.

4.3. Diğer Sorunlar

Gümrük Birliğinin sorun alanları incelendiğinde sahada karşılaşılan durumların yanında teknik durumlarda göze çarpmaktadır. Türkiye-AB Gümrük Birliği'nin işleyişinde önemli bir yere sahip olan teknik komitelere katılım konusunda bazı teknik problemler yaşanmaktadır. Bunlardan biri

OKK’de yasal dayanak olmasına rağmen, Türk tarafının bu komitelere katılımı sınırlı olmakta, komisyon bünyesinde bulunan 450 komiteden yalnızca 17 tanesine gözlemci olarak katılmaktadır. Bu olgu, GB’nin AB içerisindeki işleyişinin izlenmesi, yükümlü olunan mevzuatta meydana gelecek değişiklikler ile ilgili bilgilerin alınması ve süreci yöneten kurumsal yapının tanınması noktasında Türkiye aleyhine sonuçlar doğurmaktadır (İKV, 2012).

Gümrük Birliği’nin işleyişinde karşılaşılan bir diğer sorun teknik sorunlar ile standartlara ilişkin konulardır. Nihai hedefi ticareti kolaylaştırmak, tüketicinin haklarını korumak ve rekabeti artırmak olan GB anlaşmaları, standartları uygulama aşamasında ortaya çıkan teknik sebeplerden dolayı ticareti kısıtlayabilmektedir. Ayrıca AB üyesi ülkelerde bir standardizasyon olmaması, standartların tescilinde ödenmesi gereken ücretlerin yüksekliği ve denetim metotlarının sürekli değişmesi ticareti kısıtlayıcı ve maliyetleri artırıcı bir unsurdur. Bahsi geçen bu konular Türk ihracatına zarar vermektedir (Kurter, 2020). Togan (2015) GB sürecinde teknik standartların uyumlaştırılması kapsamında taraflarca yapılan harcamaları hesaplamış, bu bağlamda, Türk tarafının 536 milyon dolar civarında bir maliyete katlandığını, bu maliyetin 30 milyon dolarının AB fonları ile karşılandığını belirtmiştir.

Gümrük Birliği’nin işleyişinde karşılaşılan bu sorunlar, karşılıklı diyalog ile çözülmediğinde ticareti kısıtlamakta ve bu mekanizmalar Türkiye’nin ticaret saptırıcı etkilerini artırmaktadır. Dolayısıyla Türkiye GB sorunlarına karşı yeni refleksler oluşturmaktadır. İlerleme Raporlarında Türkiye’nin tam üyeliğe GB anlamında iyi düzeyde hazırlıklı olduğu vurgulanırken, üçüncü ülke menşeli ürün ithalatına ilave vergiler ile menşe belgesi zorunluluğu gibi uygulamalar olumsuz bir durum olarak sıralanmaktadır. Yine Türkiye GB’nin temel hükümlerini ihlal ettiği gerekçesi ile bu konularda eleştiri almaktadır (AB Türkiye İlerleme Raporu, 2020). Türkiye-AB Gümrük Birliği’nin işleyişinde karşılaşılan ana sorunlar yukarıda sıralansa da taraflar bu sorunların bilinci ile hareket etmektedir. Mamafih GB anlaşmasının güncellenmesi durumunda alternatif senaryoların olası engelleri gelecek adına önem arz etmektedir.

5. ALTERNATİF SENARYOLAR VE GÜNCELLEME SENARYOSUNUN ÖNÜNDEKİ ENGELLER

Ekonomik entegrasyonun en kilit aşaması olan gümrük birlikleri ileri düzey bir anlaşma olduğundan büyük organizasyon gerektirmektedir. Ancak uygulamada karşılaşılan sorunlar bir otorite devrini gerektirmediği için sorunla ortak ekonomik akıl ile çözülebilmektedir. Böylece Türkiye-AB ilişkilerinin kurulduğu ilk günden günümüze ortaya çıkan krizlerin ekonomi haricindeki disiplinleri de harekete geçirmesi alternatif senaryoları akla getirmektedir.

Berulava ve diğerleri (2019), çalışmalarında Türkiye’nin GB’ye alternatif olabilecek dört senaryodan bahsetmişlerdir. Birinci senaryoda, olası AB-ABD Transatlantik Anlaşması’nın Türkiye açısından zararlarını minimize edecek bir modernizasyonun en rasyonel seçenek olmasıdır. İkinci senaryoda, Avrupa Ekonomik Alanı üyeliğinden bahsedilmiş fakat bunun için ya AB ya da EFTA üyesi olma zorunluluğunun bu seçeneği anlamsız kılmasıdır. Üçüncü senaryo, GB’nin derin ve kapsamlı bir serbest ticaret anlaşmasına dönüştürülmesi seçeneği dile getirilse de bu dönüşüm tam üyelik hedefinin terk edilmesi anlamına geleceği için makul bulunmamasıdır. Dördüncü senaryo ise radikal bir dönüşümü içeren, Türkiye’nin Şanghay İşbirliği Örgütü’ne üyeliğidir. Türk devlet adamları tarafından kriz anlarında dile getirilen son senaryo, Türkiye’nin modernleşme serüveni göz

önüne alındığında, ekonomik, siyasi, sosyolojik ve kültürel pek çok açıdan uygulanabilir olmaktan uzak gözükmemektedir. Neticede bahsedilen senaryolar mevcut ilişkilerin yeniden yapılandırılmasını içeren bir nevi içsel çözümlerdir.

Türkiye ve AB tarafları GB ile ilgili sorunların çözümüne ve alternatif senaryoların getirilerine yönelik ayrı ayrı çalışmalar yapmışlardır. Bu anlamda AB Komisyonu 2014 yılında bağımsız bir kurum olması nedeniyle Dünya Bankası'na bir rapor hazırlatmıştır. Raporda, yapısal sorunlar sıralanmış, farklı alternatifler arasında en uygun seçeneğin tarım ve hizmetler sektörünü de kapsayacak şekilde güncellenmesi olduğu, olası bir STA'ya dönüşüm durumunda Türk tarafının ihracatının azalacağı belirtilmiştir (World Bank, 2014)

Avrupa Komisyonu ayrıca 2016 yılında kendi uzmanlarına bu konuda bir etki analizi çalışması yaptırmıştır. Üç alternatif politika seçeneği arasında en uygun iki seçenek ekonometrik analize tabi tutulmuştur. İlk seçenek, mevcut GB'nin modernize edilmesini ve ek STA'lar ile kapsamının genişletilmesini içermektedir. Bu seçeneğin uygulanması durumunda tarafların karşılıklı ihracat rakamlarında, refahlarında ve GSYİH değerlerinde olası değişimler Tablo 4'ün taraflara ayrılan sütunların ilk bölümünde gösterilmektedir.

Tablo 4: Gümrük Birliği Senaryolarının Ekonomik Etkileri (Milyar Euro)

	Türkiye		AB	
	Ek STA'lar	Derin ve Kapsamlı STA'lar	Ek STA'lar	Derin ve Kapsamlı STA'lar
İhracatta Değişim	4,96	-4,3	27	7,9
Refahta Değişim	12,5	-0,144	5,4	1,1
GSYİH Değişimi	%1,44	%0,26	%0,01	%-0,01

Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2015

GB'nin yerini kapsamlı ve derin bir serbest ticaret anlaşmasının aldığı diğer seçeneğin uygulanması durumunda ise olası değişimler ikinci sütunlarda gösterilmektedir. Tablodan da görüldüğü gibi, Dünya Bankası raporunu teyit eder şekilde, modernizasyon senaryosunun daha rasyonel bir seçenek olduğu bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı da konu ile ilgili bir çalışma yapmış, dört farklı senaryo arasında en çok fayda sağlayacak olan seçeneğin, mevcut yapısal sorunların çözüme kavuşturulması ve tarım ve hizmetler ile kamu alımları sektörlerinin de GB kapsamına dahil edilmesi olacağı sonucuna varmıştır. Tablo 5 olası değişimin Türkiye açısından kazanımlarını ortaya koymaktadır.

Tablo 5: Türkiye'nin Gümrük Birliği Güncelleme Etki Analizi Beklentileri

GSYİH	%1,9
AB'ye İhracat	%24
Toplam İhracat	%15
Hanehalkı Tüketimi	%1,6
TÜFE	%-1,5

Kaynak: Ticaret Bakanlığı,2018

Tabloya göre Türkiye'nin hem toplam hem de AB'ye ihracatında beklenen artışların büyüklüğü dikkat çekici boyuttadır. Ek olarak yıllardır kronik soruna haline gelen enflasyon probleminin GB anlaşmasının güncellenmesi katkı verebilecektir. Dolayısıyla Türkiye'nin her ekonomik olumsuzlukta yüzleştiği enflasyon kavramı dikkate değerdir.

Her iki tarafın yapmış olduğu çalışmalar neticesinde taraflar anlaşmaya hazırlanırken, Türkiye'de yaşanan 15 Temmuz darbe girişimi ve sonrasında gelişen olaylar sürecin tıkanmasına neden olmuştur. Türkiye'nin iç siyasetinde yaşamış olduğu bu travmanın etkisiyle oluşturduğu refleksler, AB tarafınca baştan beri vurgulanan insan hakları, temel hak ve özgürlükler gibi konularla çelişince siyasi boyut ekonomik aklın önüne geçmiştir. Nitekim 26 Haziran 2018 tarihli Genel İşler Konseyi sonuç belgesinde, Türkiye'nin AB değerlerinden uzaklaştığı, GB'nin güncellenmesi bir yana, tam üyelik müzakereleri kapsamında yürütülen fasılların da durdurulduğu belirtilmiştir (AB Genel İşler Konseyi Sonuç Raporu, 2018).

Farklılaşmış entegrasyon olarak adlandırılan bir başka yaklaşımda ise Ertürk (2018), tam üyelik hedefi ile çıkılan yolda, teorik ve pratik teamüllerin dışında Türkiye'ye özgü bir şekilde oluşturulan Gümrük Birliği ve mülteci anlaşması örneklerinde olduğu gibi, taraflar arasında tek bir hedefe odaklanmaktan ziyade, esnek modeller ile tıkanan ekonomik entegrasyon sorunlarını ortadan kaldırma ihtimalinin bulunduğunu belirtmiştir.

İlişkilerin siyasi alanda krize yol açtığı bir başka mesele Doğu Akdeniz'de yaşanan gelişmelere ilişkindir. Türkiye'nin kırmızı çizgisi olan Kıbrıs meselesi, siyasi alanda yaşanan sorunların başat konusunu teşkil etmektedir. Güney Kıbrıs gemilerinin Türk limanlarına kabul edilmemesi ile Kıbrıs karasularında hidrokarbon arama çalışmalarına başlayan farklı devletlerin bu girişimine, Türkiye'nin kayıtsız kalmaması AB ile sorunları derinleştirmiştir. 15 Temmuz 2019 tarihinde AB Konseyi Türkiye'ye karşı bir dizi yaptırım kararı almıştır. GB süreci ile ilgili bir hususun yer almadığı kararda, hava taşımacılığı müzakerelerinin askıya alınması ve katılım öncesi mali yardımlarda kesintiye gidilmesi konuları yer almıştır. Bu faktörlere ek olarak Türkiye ve AB ikileminde sosyolojik bunalıma davetiye çıkaran diğer mevzu Orta Doğu'da ve Asya'da yaşanan göç dalgalarıdır.

2011 yılında başlayan Suriye iç savaşı sonrasında oluşan göç dalgası bölge ülkeleri içinde en fazla Türkiye'yi etkilemiştir. Afganistan, Irak ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri vatandaşlarının oluşturduğu yasa dışı göçmen akımına Suriyelilerin de eklenmesi ile Türkiye toprakları gerek varış

gerekse de transit geçiş ülkesi olması noktasında kaldırılması güç bir yükün altına girmiştir. Bu göç dalgasının kökenlerinde, ABD ve AB gibi güçlerin söz konusu bölgelerde oluşturduğu kargaşa ortamının yer aldığını düşünen Türk Devleti, sorumluluk paylaşımının gerekliliğini vurgulamıştır. Suriye tarafından gelen askeri saldırılar neticesinde verilen kayıplar, Türkiye'nin mültecileri Yunanistan sınırına yönlendirmesi ile karşılık bulmuş, böylelikle Türkiye'nin elinde koz olan mülteci kartı, mali yardımların devam etmesini sağlasa da GB güncellemesi ile ilgili bir takvim oluşturamamış ve güncelleme durumu revize edilememiştir.

Gümrük Birliği'ni kuran 1/95 sayılı OKK'nin bütün olarak revize edilmemesi durumunda, bahsedilen sorunları içeren konu başlıklarının ayrı ayrı çözümü noktasında geliştirilebilecek farklı politikalar mevcuttur. AB'nin yeni süreçte sıklıkla başvurduğu STA süreçlerinde Türkiye'nin kazanımlarını koruyacak gerekli katılımın tesisi sağlanabilir. Taşıma kotaları ikili ilişkilerle ortadan kaldırılabilirdiği gibi, kota miktarlarının ihtiyacı karşılayacak seviyede belirlenmesi sağlanabilir. Vize sorununa, konunun AB Adalet Divanı'nda lehe çıkan kararlar örnek gösterilerek Lahey Adalet Divanı'na ve dahası Dünya Ticaret Örgütü'ne başvurularak çözüm yolları aranabilir. Bu süreçlerde Türkiye, Kurter'in (2020) de belirttiği gibi AB'ye olan bağımlılığını azaltmaya yönelik politikalara devam etmeli, mülteci geri kabul anlaşmasında olduğu gibi elinde bulunan tüm fırsatları değerlendirmelidir.

SONUÇ

Ülkeler ortak ticaret politikaları belirlemek, mal ve sermaye akımlarını serbestleştirmek için ekonomik bütünleşmelere yönelmektedir. Ülke gruplarının ortak gümrük politikaları ile beraber ticari perspektifte gümrük birliği bütünleşme hareketlerinden en önemlisidir. Ülkeleri birbirine bağımlı getiren bu organizasyon AB – Türkiye ikileminde ekonomik etkileşim oluşturmaktadır. Dolayısıyla yapılan bu çalışmadan asırlık geçmişi barındıran ikili ilişkilerin dönemin koşullarına göre değiştiği gözlemlenmiştir. Esasında ekonomik ilişkiler siyasi ve politik ilişkilere göreceli olarak daha istikrarlı bir seyir izlemektedir.

Üzerinden yaklaşık çeyrek asırlık bir zaman geçen GB anlaşmasının güncellenme durumu ortaya çıkmış ve iki taraf nitel-nicelik yönden çalışmalar gerçekleştirmiştir. AB tarafı GB anlaşmasının genişletilmiş STA'ya dönüştürülmesinin yararlı olacağını düşünürken Türkiye tarafı ise GB anlaşmasının mevcut anlaşmaya ek olarak tarım ve hizmetler sektörünü dahil etmek istemektedir. Yapılan çıkarımlara göre STA'lar AB'nin çıkarlarına, GB ise Türkiye'nin çıkarlarına uygun düşmektedir. Dolayısıyla gelecek yıllarda mevcut anlaşmanın modernizasyonu iki taraf için zorunlu hale gelecektir. Ancak ekonomik gelişmeleri gelecek yıllarda etkileyecek bölgesel problemlerde bulunmaktadır. Taraflar arasında yaşanan Doğu Akdeniz, Kıbrıs ve mülteci vb. faktörler mevcut GB anlaşmasının revize edilmesini de şüphesiz etkileyecektir.

Ayrıca karayolu taşımacılığında kotaların AB tarafından kaldırılması Türkiye'nin lehine sonuçlanacak bir durumdur. Aksi halde gümrük birliği yapısına aykırı bir şekilde dış ticarete yaşanan bu durumun Türkiye'ye zarar vermeye devam etmesi kuvvetle ihtimaldir. Ek olarak ticarete AB üyesi ülkelerde ticari standardizasyonun olmaması ve denetim metotlarının dinamik oluşu ticareti kısıtlayarak maliyetleri artırdığı için bu sorunlar çözüme kavuşmalıdır.

KAYNAKLAR

- Acar, M. ve Dikkaya, M. (2018). *Ekonomik entegrasyon, Avrupa Birliği ve Türkiye*. Savaş Yayınları, Ankara
- Achiele vd. (2016). Going deep: The trade and welfare effects of TTIP revised, *Ifo working paper* no.219
- Alpagu, H. (2015). International taxation and the role of customs union between Turkey and the EU. *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*. 10(2), 133-142
- Avrupa Birliği Genel İşler Konseyi Sonuç Raporu, (2018). Erişim Adresi: <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2018/06/26/council-conclusions-on-enlargement-and-stabilisation-and-association-process/>
- Avrupa Komisyonu. (2015). Inception impact assessment: Enhancement of EU-Turkey bilateral trade relations and modernisation of the EU-Turkey Customs Union. Erişim Adresi: http://ec.europa.eu/smartregulation/roadmaps/docs/2015_trade_035_turkey_en.pdf
- Avrupa Komisyonu. (2020). *2020 Türkiye İlerleme Raporu*, Erişim Adresi: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/system/files/2020-10/turkey_report_2020.pdf
- Balassa, B. (1961). Towards a theory of economics integration. *Kyklos*, 14(1), 1-17.
- Berulava, G., Manoli P. ve Selcuki C. vd. (2019). Modes of regional cooperation and their political economy, *FEUTURE Online Paper* No. 29.
- Çak, D. ve Çak, M. (2007). Gümrük birliği'nin getirdikleri ve götürdükleri: Dış ticaret vergileri ihracat gelirleri analizi, *İTO Yayın*, Yayın No: 2007-68
- Çimen, A. (1996). *Gümrük birliği ve Avrupa Topluluğu Türkiye ilişkileri*. Ankara: Adil
- Ertürk, A. C. (2018). AB-Türkiye arasında gümrük birliğinin güncellenmesi: Fırsatlar ve sorunlar. *Global Political Trends Center (GPOT)*, 59, Erişim Adresi: <http://www.jstor.com/stable/resrep19337>
- Felbermayr, G. ve M. Larch. (2013). The transatlantic trade and investment partnership (TTIP): potentials, problems and perspectives, *CESifo Forum* 14(2), 49–60.
- İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV). (2021). Gümrük birliği, Erişim Adresi: <https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?id=38>,
- Kazancı B. A. (2021). *Türk cumhuriyetleri arasında olası gümrük birliği ve diğer entegrasyon modellerinin analizi*. Doktora Tezi. Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.
- Kalaycı, C, Küçükali, C. (2018). Türkiye Avrupa Birliği ilişkilerinin geleceği: Gümrük birliğinin güncellenmesi. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 6 (3), 13-23.
- Kurter, O. (2020). Avrupa ve Türkiye arasında yürürlükte olan ortak gümrük birliği antlaşması güncellenmesi üzerine bir araştırma. *International Journal of Arts and Social Studies*, 3(5), 62-76.

- Küçükahmetoğlu, O. (2013). Reel Entegrasyon Teorisi, Osman Küçükahmetoğlu vd. (Ed), *Ekonomik Entegrasyon Küresel ve Bölgesel Yaklaşım* içinde (ss. 53-91), Bursa: Ekin Kitabevi, 3.Baskı.
- Nas, Ç. (2018). Turkey-EU customs union: Its modernization and potential for Turkey-EU relations. *Insight Turkey*, 20(3), 43-60.
- Togan, S. (2015). Technical barriers to trade: The case of Turkey and the European Union. *Journal of Economic Integration*. 30(1), 121-147.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2018). 1/95 sayılı ortaklık konseyi kararı (Gümrük birliği kararı). Erişim Adresi: <http://www.mfa.gov.tr/1-95-sayili-ortaklik-konseyi-karari-gumrukbirligi-karari.tr.mfa>
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2018b). Gümrük birliği. Erişim Adresi: https://www.ab.gov.tr/gumruk-birligi_46234.html
- Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı (2018a). Gümrük birliğinin güncellenme süreci. Erişim Adresi: <https://eb.ticaret.gov.tr/portal/faces/home/disIliskiler/ab/gumruk-guncellenme-sureci>
- Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı (2018b). Gümrük birliği'nin güncellenmesi etki analizi çalışması basın bildirisini. Erişim Adresi: <https://ticaret.gov.tr/data/5b87239113b8761450e18ee6/Etki%20Analizi%20-%20Bas%C4%B1n%20Bildirisini.pdf>
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Dış ticaret istatistikleri Erişim Adresi <https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul>
- Ulengin F., Cekyay B., Palut P.T., Ulengin B., Kabak O., Ozaydin O., Ekici S.O. (2015). Effects of quotas on Turkish foreign trade: A gravity model, *Transport Policy*, 38, 1-7.
- Viner, J. (1950) *The customs union issue*. Carnegie endowment for international peace. New York.
- World Bank (2014), Evaluation of the EU-Turkey customs union, Report No. 85830-TR, (March 18, 2014), Erişim Adresi: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/eca/turkey/tr-eucustoms-union-eng.pdf>