

AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASININ LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

THE EFFECT OF THE EUROPEAN UNION COMMON TRANSPORTATION POLICY ON THE LOGISTICS SECTOR: THE CASE OF TURKEY

Günay KOYUNCU*

* Öğr. Gör. Dr., Yönetim ve
Organizasyon Bölümü, Çan MYO,
Çanakkale Onsekiz Mart
Üniversitesi
gozdemir@comu.edu.tr

ORCID ID:
0000-0002-3626-744X

Başvuru Tarihi/ Received:
13.10.2022

Kabul Tarihi/Accepted:
22.12.2022

Özet

Avrupa Birliğinin (AB) oluşumu için ilk adım Paris Antlaşması ile "Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu" (AKÇT) ile atılmıştır. 1957 yılında ise Roma Antlaşması ile emek, mal ve hizmetin ülkelerarası serbest dolaşımını sağlamak amacıyla "Avrupa Ekonomik Topluluğu" (AET) kurulmuştur. AET'nin kurulması ile AB'nin temelleri atılmıştır. Küreselleşme, Covid-19 ve Ukrayna-Rusya savaşının etkisiyle oluşan pazar değişikliği ülkelerin ulaştırma politikalarını değiştirme yönünde adım atmasına neden olmuştur. Özellikle ülkelerarası lojistik faaliyetlerinin önündeki engellerin kaldırılması ülke ekonomilerini pozitif yönde etkilemektedir. AB üyesi olan ülkeler kendi arasında ve diğer ülkeler ile yaptıkları ticareti ucuz ve hızlı bir şekilde gerçekleştirmek adına ortak ulaştırma politikaları oluşturmaktadır. Bu çalışmada AB'ye uyum süreci kapsamında Türkiye'nin uygulamış olduğu ulaştırma politikaları incelenmiştir. Bu analizin sonucunda bütün ulaşım modlarında olumlu gelişmeler sağlandığı ancak Türkiye'nin tam üyelik için demiryolu taşımacılığı ve kombine taşımacılık modlarındaki eksikliklerinin tamamlanmasının gerekliliği öngörülmüştür. AB ülkeleriyle kıyaslandığında taşıma modlarındaki gelişmenin yetersiz olduğu görülmektedir.

Anahtar Kelime: AB, Ulaştırma, Taşıma Modları, Lojistik.

Abstract

The first step for the formation of the European Union (EU) was taken with the Paris Agreement and the "European Coal and Steel Community" (ECSC). In 1957, the European Economic Community (EEC) was established with the Treaty of Rome in order to ensure the free movement of labor, goods and services between countries. With the establishment of the EEC, the foundations of the EU were laid. The market change caused by globalization, Covid-19 and the Ukraine-Russia war has caused countries to take steps to change their transportation policies. In particular, the removal of barriers to inter-country logistics activities positively affects the economies of the countries. EU member countries create common transportation policies in order to realize their trade between themselves and with other countries in a cheap and fast way. In this study, the transportation policies implemented by Turkey within the scope of the harmonization process with the EU were examined. As a result of this analysis, it has been foreseen that positive developments have been achieved in all transportation modes, but it is necessary for Turkey to complete the deficiencies in railway transportation and combined transportation modes for full membership. Compared to EU countries, it is seen that the development in transport modes is insufficient.

Keywords: EU, Transport, Modes of Transport, Logistics.

ARAŞTIRMA MAKALESİ



ISSN 2618-6217

To cite this article/ Atıf İçin: Koyuncu, G. (2022). Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikasının Lojistik Sektörü Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneği. Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt: 6, Sayı: 2, 263-278.

Giriş

Bir malın, ürünün veya hizmetin göndericiden (üreticiden) bütün ve eksiksiz şekilde alınarak, zamanında ve hasarsız olarak alıcıya (tüketiciye) teslim edilme faaliyetleri lojistik olarak tanımlanmaktadır. Ülkelerin lojistik faaliyetlerindeki yaşanan olumlu gelişmeler dış ticaretlerinin gelişmesini, iktisadi yönden kalkınmalarını, ekonomik büyümeyi ve işsizlik oranlarının azalmasını sağlamaktadır.

Dünya üzerindeki insan nüfusunun ve ihtiyaçlarının artması lojistik faaliyetlerine olan talebi artırmaktadır. Lojistik faaliyetlerindeki talep artışının ana sebeplerini şu şekilde sıralayabiliriz: ülkelerin ekonomik birlikler ve anlaşmalara üyeliği, nüfus artışı, enerjiye olan talebin artması, ekonomik kalkınma ve büyüme, istihdam artışı ve turizm faaliyetlerinde yaşanan gelişmeler (Arslan, Bozgeyik, Çelik ve Künc, 2021: 34). Dünya üzerinde karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu, nehiryolu, boru hattı ve kombine taşımacılık olarak yedi farklı taşıma modu kullanılmaktadır. Taşıma faaliyetlerindeki taşınacak ürünün taşıma süresi, navlun ücreti (taşıma maliyeti), elleçleme, ürünlerin hasar ve zarar görme riskine göre taşıma modu tercihi yapılmaktadır.

Taşıma faaliyetleri içindeki toplam maliyetler incelendiğinde sabit maliyetlerin en yüksek paya sahip oldukları görülmektedir. Taşıma hizmetlerinin depolama imkânı bulunmamaktadır. Üretimi ve satışı eş zamanlı olarak yapılabilir (Altınok, 2001: 74).

Roma Antlaşması 1957 yılında Belçika, Hollanda, Fransa, Batı Almanya, İtalya ve Lüksemburg arasında imzalanmıştır. Roma Antlaşması, AET'yi oluşturan antlaşmadır. AET tarafından tarım, dış ticaret ve ulaştırma politikaları konularında ortak politika oluşturma kararı alınmıştır. Roma Antlaşması'nın belirli on maddesini (74.- 84. maddeler) ulaştırma politikaları oluşturmaktadır. Bu çalışmada Türkiye'nin AB'ye üyelik süreci kapsamında uyguladığı ulaştırma politikaları incelenecektir (Kuşçu, 2012: 452).

1.AB Ulaştırma Politikaları

Küreselleşme, nüfus artışı, teknolojik gelişmeler, arz ve talep artışı, artan rekabet Avrupa ülkeleri arasındaki lojistik faaliyetlerinin önemini artırmıştır. Ürünlerin müşteriye teslim faaliyetleri sırasındaki hammadde ve mamul teslim süreleri, taşıma maliyetleri, hasarsız teslimat ve müşteri memnuniyeti öncelikli konular olmuştur.

AET tarafından 1961 yılında hazırlanan plandan ulaştırma alanında hedeflenen amaçlar ve ilkeler aşağıda yer almaktadır (Kuşçu, 2011: 79):

*Serbest piyasa sisteminin sağlanması,

*Altyapı yatırımlarının tamamlanması,

*Uluslararası ticarete fiyatlandırma sisteminde standartlar getirilmesi,

*Karayolu taşımacılığının geliştirilmesi,

*Taşıma modlarının seçiminde göndericiye seçim hakkının verilmesi,

*Lojistik faaliyetlerindeki otoyol geçişlerinde ve vergilendirme politikalarında standartlaşmayı sağlamak,

*Taşıma faaliyetlerinin bağımsız hale getirilmesi.

AB'nin hazırladığı raporlarda, ulaştırma faaliyetlerinin birçok alan ve sektörü etkilediği ve etkilendiği konularına vurgu yapılmıştır. Bu alanları, uluslararası ticaret, tüketim, üretim, insan, altyapı, petrol fiyatları ve istihdam olarak sıralayabiliriz. Ulaştırma alanında yapılacak olan herhangi bir müdahalenin uzun dönemli olarak ve tüm sektörler üzerindeki etkisi incelenerek yapılmalıdır.

AB'nin ulaştırma sektörü alanındaki asıl amacı ulaştırma sektöründe rekabet edilebilirliğini arttırmak, etkin bir Avrupa ulaşım sahası oluşturmak, altyapı yatırımlarını tamamlamak ve Araştırma Geliştirme (AR-GE) faaliyetleri gerçekleştirmektir (Saatçioğlu, 2018: 787).

Avrupa Topluluğu Komisyonunun ulaştırma politikaları ile ilgili gerçekleştirdiği çalışmaları kronolojik olarak sıraladığımızda (Kuşçu, 2012: 453):

*Karayolu ve denizyolu taşımacılığında serbestlik sağlanması (1973).

*Taşıma faaliyetlerinde altyapı faaliyetlerinin tamamlanması (1977).

*Kombine taşımacılığının geliştirilmesi (Taşıma modları arasında geçişte uyumlaştırmayı sağlama) (1980 ve sonrası).

*Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı ve AB Ortak Taşıma Politikasının (OUP) oluşturulması (1992).

Ulaştırma alanında yapılan çalışmalarda, karayolu üzerindeki yükün her geçen gün artması nedeniyle oluşan trafiğin, hava kirliliğinin ve yakıtta olan bağımlılığın azaltılması amaçlanmıştır. 1972 yılında İngiltere, İrlanda ve Danimarka'nın AET'ye katılması ile denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi ve karayolundaki yükün denizyoluna aktarılması hedeflenmiştir. 1973 yılında denizyolu taşımacılığının serbestleştirilmesi amacıyla çalışmalar yapılmıştır. 1982 yılında "Ortak Ulaştırma Politikasının Gelecekteki Gelişimini" içeren ilk Beyaz Kitap yayınlanmıştır. Kitap ile lojistik faaliyetleri önündeki engellerin kaldırılması amaçlanmıştır. 1985 yılında yayınlanan Beyaz Kitap Raporu'nda taşıma tiplerinin birbiri ile uyumlu hale getirilmesi hedeflenmiştir. 1992 yılında Maastricht Antlaşması ile Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı kurulmuştur. Lojistik faaliyetlerinde mali, kurumsal ve politik konularda standart kurallar belirlenmiştir (Arslan vd., 2020: 35).

AB lojistik faaliyetlerinin geliştirilebilmesi ve sürdürülebilirliği adına 1995 yılında Beyaz Kitabın devamı şeklinde Taşımacılıkta Adil ve Etkin

Fiyatlandırma isimli Yeşil Kitap yayınlanmıştır. Ayrıca 1995 yılında "Ortak Taşımacılık Politikası: 1995-2000 Dönemi İçin Eylem Planı" Avrupa Komisyonu tarafından kabul edilmiştir. 2001 yılında komisyon tarafından "2010 yılı için Ortak Taşımacılık Politikası: Karar Verme Zamanı" isimli bir Beyaz Kitap daha yayınlanmıştır. Taşıma sektöründeki engellerin kaldırılması ve taşımacılıkla ilgili ek sorunlar ele alınmıştır (Köser, 2011: 62).

Bu kitabın içeriğinde ulaştırma alanındaki acil konular 60 başlık altında toplandı. Bu başlıklar "Yolcu Hakları, Karayolu Güvenliği, Güvenliğe Öncelik Verilmesi, Tıkanmanın Önlenmesi, Sürdürülebilir Hareketlilik, Karayolu Taşımacılığında Yakıtın Vergilendirilmesi, Altyapı Çalışmaları ve Avrupa Radyo Navigasyon Sistemi" olarak belirlenmiştir (Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, 2005). Bu kitapta ana amaç 2010 yılına kadar karayolu ile gerçekleştirilen taşımanın diğer taşıma tipleri (demiryolu, havayolu ve denizyolu) arasında dengeli dağılımını sağlamaktır. Ayrıca taşıma faaliyetlerinin çevre üzerindeki olumsuz etkisinin azaltılması amaçlanmıştır.

2011 yılında yeni bir Beyaz Kitap yayınlanmıştır. "Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası" adı altında yayınlanan bu kitapta 2050 yılına kadar sürdürülebilir bir ulaştırma politikası hedeflenmiştir. Bu kitaptaki temel politikalar lojistik faaliyetlerindeki sera gazı emisyon oranlarının, trafiğin ve petrole bağımlılığının azaltılmasıdır. Bu konuları içeren "Kentsel Hareketlilik Planı", AB Komisyonu tarafından 2013 yılında kabul edilmiştir. Bu pakette, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları (SUMP) ile akıllı ulaşım sistemleri ve kentsel güvenlik alanlarında yeni gelişmeler hedeflenmiştir. AB Komisyonu tarafından 2020 yılında "Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi" açıklanmıştır. Taşıma faaliyetlerindeki CO₂ emisyonlarını düşürmek ve akıllı sistemlerin yaygınlığını artırmak hedeflenmiştir (Fasıl 14: Taşımacılık Politikası). Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisinin ana hedefleri altı başlık altında şu şekilde toplanmıştır. Bunlar: Taşıma faaliyetlerinde CO₂ emisyonunu azaltmak, yeşil liman ve hava alanlarının kurulması, yeşil lojistik, kombine taşımacılığın geliştirilmesi, taşımada akıllı sistemlerin kullanılması, tek pazar, adil ulaşım faaliyetleri ve güvenli taşımadır.

Beyaz Kitabın ana ilkelerinden biri de havaeleli (büyük hacimli) yüklerin ve çok sayıda yolcunun (yükün) taşınabilmesi için kombine taşımacılığın geliştirilmesi ve ülkeler tarafından bu alanda yatırımların yapılmasıdır. Bu ilkedeki amaç kapıdan kapıya teslimat yapılamayan taşıma modlarının (demiryolu, denizyolu ve havayolu taş.) taşıma faaliyetlerinde yer almasıdır (Hüner, Dünder, Gökaşar, 2017).

AB'nin ulaştırma politikası incelendiğinde tüm taşıma modlarının ulaşımında kullanılması, ekonomik ve sosyal açıdan en yüksek faydanın sağlanması hedeflenmiştir (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017: 83). AB OUP'nın ana amaçlarını kaza riskinin azaltılması, iç pazarın tamamlanması, AB

ülkeleri arasında ticaretin artırılması, ulaşım ağının tamamlanması, ulaştırma hizmetlerinden kaynaklanan çevre kirliliğinin azaltılması, kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması, taşımada akıllı sistemlerin kullanılması, enerji verimliliğinin ve tek pazarın sağlanması olarak sıralayabiliriz (Ulaştırma Politikası, İktisadi Kalkınma Vakfı).

AB ulaştırma politikasına ulaşmak adına 4 temel destek programı oluşturmuştur. Bunlar:

*Trans-Avrupa Ağları,

*Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı,

*Marco Polo Programı

*Altıncı Çerçeve Programı kapsamında Civitas II ve Concerto Programlarıdır.

Trans-Avrupa Taşımacılık Ağları (TEN), 1993 yılında Maastrich Antlaşması ile temelleri atılmıştır. Avrupa'da ulaşım, enerji ve telekomünikasyon alanında yeterli altyapının sağlanması, karşılıklı iletişimin ve finansmanın sağlanması amaçlanmıştır. Trans-Avrupa Ağları kendi içerisinde üç başlık altında toplanmaktadır. TEN-Ulaştırma (TEN-T), TEN-Enerji (TEN-E), TEN-Telekomünikasyon (TEN-Telecom) olarak adlandırılmaktadır.

Trans Avrupa Ağları ile ilgili temel politikalar 23 Temmuz 1996 tarihinde açıklanmıştır. AB'ye üye ülkeler arasındaki taşımacılıkta kullanılan lojistik faaliyetlerinin standartları ve kuralları belirlenmiştir. Üye ülkelerin TEN-T standartlarını sağlama zorunluluğu bulunmaktadır. AB, ülkelerin şartların sağlanabilmesi adına üye ülkelere mali yardım sağlama kararı almıştır. (İKV, 2011: 16). TEN-T ile AB'ye üye ülkeler arasında Tek Pazar sisteminin temelini atılması istenmektedir.

TEN-T'de, AB'ye üye ülkeler arasında kişilerin, ürünlerin ve hizmetin etkin bir şekilde dolaşımının sağlanması amaçlanmıştır. Bu amaca ulaşmak için, (https://www.ab.gov.tr/fasil-21-trans-avrupa-aglari_86.html, eriş: 02.06.2022).

*Ülkeler arasında karşılıklı altyapı yatırımlarının sağlanması,

*Kombine taşımacılığının etkinliğinin artırılması amacıyla, kesişen alanlara yatırım yapılması,

*Ulaşım alanında gerçekleştirilecek yatırımlar için teknik standartlar belirlenmesi,

*Uygulanacak altyapı sisteminin verimliliğinin artırılması hedeflenmiştir.

Güneydoğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, 2001 yılında Tiran ve Bükreş İstikrar Antlaşmaları ile Avrupa Birliği'ne üye ülkeler arasında yolcu ve yük taşımacılığının çok modlu taşımacılığına ilişkin çalışmalar içermektedir (Arslan vd., 2021: 36). Ulaşım stratejisinin amacı lojistik

faaliyetlerinde karayolu üzerindeki yükün alınarak diğer taşıma tiplerinin de etkin kullanımınıdır. Enerji altyapısı stratejisinde petrol, gaz ve elektriğe olan talebin ve arzın sürdürülebilir şekilde işleyişinin sağlanması amaçlanmıştır.

Marco Polo Programı, 22 Temmuz 2003 tarihinde kabul edilmiştir. AB'ye üye ve aday ülkeler, EFTA ülkeleri, AB'ye coğrafi olarak yakın ülkeler bu topluluğa girebilmektedir. Günümüzde de yük taşımacılığının en fazla kullanıldığı karayolu taşımacılığı üzerindeki yükün azaltılarak, taşımacılığın deniz, demir ve havayoluna aktarılması hedeflenmiştir. Bu şekilde hava ve gürültü kirliliğini, trafik sıkışıklığını ve kazaları azaltmak hedeflenmiştir. Bu projede amaç, intermodal taşımacılığı artırmak, petrole olan bağımlılığı azaltmak ve taşımacılıkta maliyetleri azaltmaktır (Demir, 2022: 7).

Civitas II ve Concerto Programları, ulaşım faaliyetleri gerçekleştirilirken ortaya çıkan hava ve çevre kirliliğinin azaltılması amacıyla yeni ulaşım teknolojilerinin kullanımının artırılmasını hedeflemiştir. Bu iki program lojistik faaliyetlerinde ve kişilerin yaşam alanlarında temiz enerji politikası temeli üzerine kurulmuştur (Kuşçu, 2012: 455). Bu programda ulaştırma faaliyetleri nedeniyle ortaya çıkan çevre kirliliğinin engellenmesi ve emisyon oranının azaltılması amaçlanmıştır.

Ulaştırma alanında açıklanan bu dört destek programından sonra 2014-2019 yılları arasında AB'nin ulaştırma sektöründe gerçekleştirmeye çalıştığı politikalarda öncelikli alanlar beş başlık altında toplanmıştır (Saatçioğlu ve Çelikok, 2018: 790):

- *Ulaştırma alanında dijital birliğin sağlanması,
- *Ulaştırma sektörünün petrole olan bağımlılığını bitirecek yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının artırılması,
- *AB'nin uluslararası ticarete etkinliğinin artırılması,
- *İşsizliğin azaltılması ve yeni yatırımlar için destek sağlanması,
- *Ülkelerin sanayi sektörünün geliştirilmesi ve adil bir iç pazar oluşturulması.

AB'nin ulaştırma politikasında temel aldığı konuları çevreci, güvenli, etkin ve emniyetli olarak sıralayabiliriz. Dünyada ulaştırma alanında petrol fiyatlarının sürekli olarak artışı ve taşımacılığın petrole bağlı olması, karayolu taşımacılığının hava ve gürültü kirliliğine neden olması, ülkelerin demiryolu ve denizyolu taşımacılığı için yeterli altyapı yatırımına sahip olmaması ve taşımaların büyük kısmının karayolu ile yapılması AB'nin ulaştırma sektöründe karşılaştığı en büyük sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 1. AB İthalatında Deniz, Hava ve Diğer Ulaşım Türleri ile Posta ve Kurye Hizmetlerinin Katkıları, 2010-2020 (1000 milyon Euro) 27 ülke için

| | Ulaşım | Denizyolu Taş. | Havayolu Taş. | Diğer Taş. | Posta ve Kurye Hizmetleri | |
|------|---------|----------------|---------------|------------|---------------------------|--------|
| 2010 | 113.248 | 53.389 | 34.040 | 23.483 | 2.338 | |
| 2011 | 118.235 | 57.594 | 38.018 | 20.184 | 2.440 | %4,4 |
| 2012 | 122.602 | 59.039 | 39.724 | 21.476 | 2.366 | %3,7 |
| 2013 | 120.015 | 53.947 | 41.691 | 21.725 | 2.654 | %-2,1 |
| 2014 | 119.318 | 52.994 | 40.682 | 23.042 | 2.602 | %-0,6 |
| 2015 | 128.590 | 60.356 | 41.416 | 24.186 | 2.627 | %7,8 |
| 2016 | 123.524 | 56.548 | 40.332 | 23.932 | 2.715 | %-3,9 |
| 2017 | 130.075 | 60.151 | 42.202 | 25.078 | 2.642 | %5,3 |
| 2018 | 140.163 | 64.707 | 44.059 | 28.855 | 2.538 | %7,8 |
| 2019 | 145.366 | 68.184 | 44.055 | 30.637 | 2.486 | %3,7 |
| 2020 | 122.794 | 65.139 | 26.000 | 29.033 | 2.622 | %-15,5 |

Kaynak: Eurostat sitesindeki verilerden kullanılarak düzenlenmiştir.

Tablo 2. AB İhracatında Deniz, Hava, Diğer Ulaşım Türleri ile Posta ve Kurye Hizmetlerinin Katkıları, 2010-2020(1000 milyon Euro) 27 ülke için

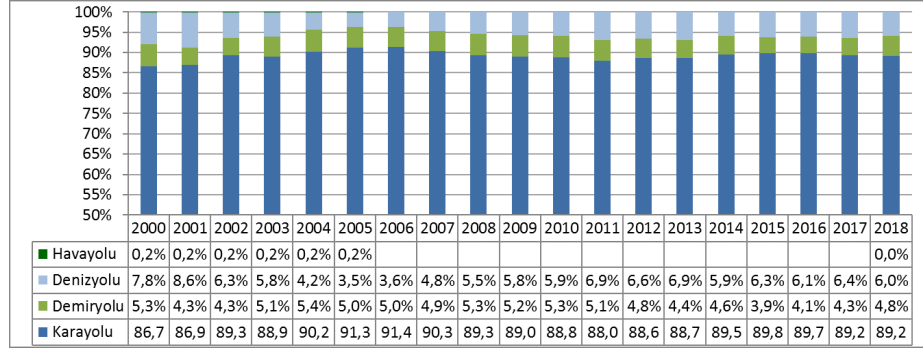
| | Ulaşım | Denizyolu Taş. | Havayolu Taş. | Diğer Taş. | Posta ve Kurye Hizmetleri | |
|------|---------|----------------|---------------|------------|---------------------------|----------|
| 2010 | 136.447 | 72.401 | 39.896 | 22.201 | 1.948 | |
| 2011 | 144.734 | 75.581 | 44.868 | 22.214 | 2.075 | %6,10 |
| 2012 | 152.035 | 79.744 | 46.094 | 24.161 | 2.033 | %5,00 |
| 2013 | 147.520 | 75.834 | 44.562 | 25.003 | 2.123 | %-3,00 |
| 2014 | 148.086 | 75.864 | 46.111 | 23.930 | 2.180 | %%0,40 |
| 2015 | 157.131 | 80.905 | 48.721 | 25.124 | 2.380 | %6,10 |
| 2016 | 148.402 | 71.888 | 48.775 | 24.979 | 2.759 | %-5,60 |
| 2017 | 163.784 | 81.055 | 52.973 | 26.842 | 2.915 | %10,40 |
| 2018 | 176.105 | 88.295 | 57.069 | 27.182 | 3.557 | %7,50 |
| 2019 | 185.702 | 94.349 | 60.155 | 28.170 | 3.026 | %5,40 |
| 2020 | 153.502 | 92.007 | 30.831 | 27.199 | 3.463 | %-17,301 |

Kaynak: Eurostat sitesindeki verilerden kullanılarak düzenlenmiştir.

Tablo 1 ve Tablo 2'de AB'ne üye 27 ülkenin 2010-2020 yılları arasındaki ihracat ve ithalatta kullanılan ulaşım modlarının oranları incelenmektedir. İhracatta ve ithalatta en fazla paya sahip olan taşıma tipinin denizyolu olduğu görülmektedir. Denizyolu taşımacılığının tercih edilme nedeni taşıma maliyetlerinin düşük olmasıdır. Ayrıca kaza

riskinin düşük olması ve taşıma kapasitesinin yüksek olmasıdır. İkinci sırada ise havayolu taşımacılığı yer almaktadır. İhracatta 2013, 2015 ve 2020 yıllarında, ithalatta ise 2013, 2014, 2016 ve 2020 yıllarında yapılan taşıma miktarının bir önceki yıla göre azaldığı görülmektedir.

Tablo 3. Türkiye’de Yurt İçi Yük Taşıma Oranları (ton-km üzerinden % oran)



Kaynak: <https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/ulastirma-turlerine-gore-tasinan-yolcu-ve-yuk-miktari-i-85789>, (erş 30.05.2022).

Tablo 3 incelendiğinde Türkiye’de 2000-2018 yılları arasındaki yurtiçi yük taşımacılığının ortalama %90’ının karayolu taşımacılığı ile yapıldığı görülmektedir. Türkiye’de karayolu ağlarının yaygın olması, esnek bir taşıma olması, kapıdan kapıya teslimatın yapılabilmesi ve ek yatırıma gerek duyulmaması karayolu taşımacılığının tercih edilme nedenleri arasındadır. Yurtiçindeki taşımalarda en az kullanılan taşıma tipi havayolu taşımacılığıdır. Nedeni ise navlun ücretlerinin pahalı olmasıdır.

Tablo 4. Türkiye’de İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında)

| YIL | Karayolu | | Havayolu | | Denizyolu | | Demiryolu | |
|--------------------|----------|---------|----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| | İthalat | İhracat | İthalat | İhracat | İthalat | İhracat | İthalat | İhracat |
| 2010 | 26,75 | 40,88 | 9,54 | 6,84 | 62,16 | 51,41 | 1,55 | 0,88 |
| 2011 | 21,97 | 37,60 | 10,62 | 6,42 | 65,85 | 55,05 | 1,57 | 0,93 |
| 2012 | 20,26 | 33,35 | 12,23 | 14,40 | 66,31 | 51,57 | 1,21 | 0,67 |
| 2013 | 18,69 | 35,66 | 15,21 | 8,61 | 65,28 | 55,10 | 0,83 | 0,64 |
| 2014 | 18,23 | 35,29 | 12,07 | 9,01 | 69,11 | 55,11 | 0,59 | 0,59 |
| 2015 | 19,09 | 32,70 | 11,11 | 12,10 | 69,14 | 54,64 | 0,65 | 0,56 |
| 2016 | 19,16 | 31,62 | 12,83 | 12,54 | 67,22 | 55,39 | 0,80 | 0,45 |
| 2017 | 18,01 | 29,59 | 16,33 | 10,98 | 65,10 | 58,99 | 0,56 | 0,44 |
| 2018 | 17,88 | 28,00 | 14,40 | 8,25 | 67,09 | 63,31 | 0,62 | 0,44 |
| 2019 | 20,56 | 30,36 | 16,17 | 8,28 | 62,47 | 60,82 | 0,80 | 0,54 |
| 2020 (3,ÇEYREK) | 19,60 | 31,79 | 21,22 | 7,55 | 58,10 | 59,86 | 1,07 | 0,80 |

Kaynak: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2020-53923.pdf>, (erş: 01.10.2022)

Tablo 4’de 2010-2020 yılları arasında Türkiye’nin gerçekleştirmiş olduğu dış ticarete kullandığı taşıma modları arasında nasıl bir değişiklik olduğu görülmektedir. 2020 yılının 3. çeyreğinde pandeminin etkisiyle ihracat ve ithalatta azalma yaşandığı gözlenmektedir. 2010-2020 yılları arasında dış ticaret faaliyetlerinden en fazla tercih edilen taşıma tipinin denizyolu taşımacılığı olduğu; en az tercih edilen taşıma tipinin ise demiryolu

taşımacılığı olduğu görülmektedir. Pandemi ile demiryolu taşımacılığının önemi anlaşılmış ve dış ticarete tercih edilmesi gündeme gelmiştir. 2020 yılının ilk üç çeyreğinde demiryolu taşımacılığının ihracattaki payı %1,07 iken ithalattaki payı %0,80 olarak gerçekleşmiştir. Karayolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında en fazla kullanılan ikinci, havayolu ise üçüncü taşıma tipidir. Karayolu taşımacılığının incelenen dönemde ihracattaki en yüksek payı % 40,88 ile 2010 yılıdır.

2.Türkiye'nin Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikasına Uyum Amacıyla Gerçekleştirdiği Çalışmalar

Türkiye ve AB ilişkisi ilk olarak 1963 yılında AET ile bir ortaklık sağlayan Ankara Antlaşması ile başlamıştır. Türkiye 1999 yılında Helsinki Zirvesi'nde birliğe aday ülke olarak kabul edilmiştir. 2004 yılında Avrupa Komisyonu raporunda 3 Ekim 2005 tarihinde Türkiye'nin katılım müzakerelerinin başlatılması kararı alınmıştır. Adaylığının kabul edilmesi Türkiye için her alanda büyük bir değişimi gerektirmektedir (Aydın, 2008: 3). Ulaştırma sektörünün dış ticaretteki etkisi, tedarik zincirindeki rolü, neden olduğu hava ve çevre kirliliği, karayolunda neden olduğu trafik sıkışıklığı ve kazalar nedeniyle hem ülkeler hem de uluslararası kuruluşlar tarafından en fazla ele alınan konulardan biri olmaktadır.

Türkiye'de ilk Ulaştırma Ana Planı 1883-1983 yılları arasında kapsamaktadır. Bakanlar kurulu kararı ile ilk üç yıl uygulanmış, 1986 yılında yenilenmemiştir. (Çalık, 2008: 72). 2004 yılında Ulaştırma Bakanlığının sorumluluğunda "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi" oluşturulmuştur. Bu oluşturulan stratejinin temelini "AB Ulaştırma Mevzuatı", "Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN)" ve "Beyaz Kitap" oluşturmaktadır (Emekli, 2007: 194). Ulaştırma Ana Planı ile karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığının uyumlu bir şekilde organize edilmesi ve kombine taşımacılığın geliştirilebilmesi amacıyla alt yapı yatırımlarının planlanması amaçlanmıştır.

Türkiye'nin AB'ye katılımı için gerçekleştirilen müzakereler 35 konu başlığı altında incelenmektedir. Bunlardan iki tanesi ulaştırma sektörü ile ilgilidir. 14. başlık altındaki müzakere konusu "Ulaştırma Politikası", 21. başlığın konusunu ise "Avrupa Üzerinden Giden Ulaştırma Ağları" olarak belirlenmiştir (Emekli, 2007:178).

2001 yılında Avrupa Birliği tarafından sunulan (White Paper, European Transport Policy for 2010; Time to Decide) raporda sürdürülebilir ulaştırma politikasına ulaşabilmek için ülkelerin sağlaması gereken şartlara yer verilmiştir. Bunlar (Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli, 2003; 10):

- * Demiryolu ile gerçekleşen yük ve yolcu taşımacılığın artırılması,
- * Karayolu taşımacılığında kalite ve güvenin artırılması,

*Kombine taşımacılık, denizyolu ve iç su yolu taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi,

*Trans-European Transport Network” (TEN) projesinin tamamlanması,

*Ulaştırma hizmetlerin temiz, verimli şekilde gerçekleştirilmesi,

*Taşımacılıkta etkin fiyatlandırma sisteminin oluşturulması

*Ulaştırma politikalarının orta ve uzun vadeli olarak planlanması olarak sıralanmıştır.

2007-2013 yılları arasında AB'ye tam üyelik sağlanabilmesi adına tüm aday ülkelere “Katılım Öncesi Yardım Aracı” (Instrument for Pre-accession Assistance – IPA I) adı altında mali destek sunulmaktadır. AB'nin bu yıllar arasında sunduğu toplam fon miktarı 9.944 milyar avro'dur. Türkiye'ye IPA fonu olarak 4.795 milyar avro, Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP)'a fonu olarak da 584,7 milyon avro kullanmıştır. UOP kapsamında alınan fonların öncelikli olarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığının alt yapısını oluşturmak ile teknik destek için kullanılması amaçlanmıştır. IPA II 2014-2020 yılları arasında kapsamaktadır. II dönemde belirli sektörler belirlenmiş ve sektör sorumlusu kuruluşlar benimsenmiştir. IPA II döneminde ulaştırma sektörüne 442,7 milyon avro AB tarafından Türkiye'ye fon sağlanmıştır. IPA Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı ile amaçlanan ulaştırma alanında emniyet, sürdürülebilirlik, etkinlik, erişilebilirlik, kapsayıcılık, AB entegrasyonu ve teknik yardım olarak sıralanabilir (Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı IPA, uab.gov.tr).

Türkiye'nin AB'ye tam üyeliğinin gerçekleşebilmesi, sürdürülebilir ulaştırma politikalarını uygulamasına bağlıdır. Avrupa Komisyonu aday her ülkenin Kopenhag Kriterlerini takip etmek adına yıllık olarak ülke raporları yayınlamaktadır. Türkiye'nin ilk ilerleme raporu 1998 yılında oluşturulmuştur. En son yayınlanan rapor 2021 yılına aittir. 1998-2016 yılları arasında düzenlenen raporlar “İlerleme Raporu” olarak adlandırılırken, 2016 yılından sonra “Ülke Raporu” olarak adlandırılmaktadır.

Türkiye-AB Yüksek Düzeyli Ulaştırma Diyalogu kapsamında 2012, 2014, 2017 ve 2019 yıllarında AB yetkilileri tarafından ülkemize ziyaretler gerçekleşmiştir. 2012 yılında gerçekleşen ziyarette Türkiye'den üç ana taşıma tipinde somut çalışmalar yapması istenmiştir. Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşıma tiplerinde TEN-T'yi (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları) içeren bir çalışma yapılması talep edilmiştir. 2014 yılında Türkiye ile Avrupa Komisyonu arasında demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi adına bir toplantı yapılmıştır. 2014 yılında ikinci toplantı düzenlenmiştir. Toplantıda karayolu güvenliği, denizyolu taşımacılığı ve taşımacılıkta akıllı sistemler konuları ele alınmıştır. 2017 yılında yapılan toplantıda bir yol haritası çizilmiştir. 2019 yılında yapılan ziyarette Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon faaliyetleri nedeniyle ulaştırma diyalogunun beklemeye alınması kararı alınmıştır.

Avrupa Komisyonunun en son yayınladığı 2021 yılı Türkiye Raporunda “Üyelik Yükümlülüklerini Üstlenebilme Yeteneği” başlığı altında yer alan Grup 4: “Yeşil Gündem ve Sürdürülebilir Bağlantısallık” basamağındaki Fası 14: “Taşımacılık Politikası” ele alınmaktadır.

Bu raporda Türkiye’nin altı taşıma modunda (karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu, kombine ve iç su yolu taşımacılığı) Avrupa Birliği’nin belirlediği sosyal, ekonomik, teknik ve emniyet konularında standartlara uyumu incelenmiştir. Yayımlanan rapor aşağıda yer almaktadır (T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, 2021 Türkiye Raporu, 104).

“Türkiye, taşımacılık politikası alanında kısmen hazırlıklıdır. Rapor döneminde, sınırlı ilerleme kaydedilmiştir. Geçen yılki tavsiyeler kısmen yerine getirilmiştir: Türkiye, 2021- 2030 Kara yolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Eylem Planı ile güncellenmiş Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Strateji Belgesi ve 2023 Eylem Planı’nı kabul etmiştir. Gelecek yıl, Türkiye’nin özellikle:

→ 2030 ve 2050 yıllarına kadar taşımacılık sektörü emisyonlarının önemli ölçüde azaltılmasına yönelik somut hedefler oluşturmak üzere Komisyonun Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi’ne uygun olarak tüm ulaştırma türlerini kapsayan yeni bir taşımacılık stratejisi hazırlaması;

→ Yeni demir yolu sektörü reformunu kabul etmesi ve demir yollarından sorumlu kuruma verilen sübvansiyonları aşamalı olarak kaldırması;

→ Özellikle kentsel alanlarda Avrupa Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Çerçeve Mimarisini, kapsayıcı AUS mimarisi olarak değerlendirmesi gerekmektedir.”

Fası 21: “Trans Avrupa Ağları” basamağını içermektedir. Bu maddede taşımacılık ve enerji alanında ülkelerin durumu incelenmektedir. 2021 AB Ortak Ulaştırma Raporunda Türkiye’nin Trans Avrupa Ağları’nda “çok ileri düzeyde” ibaresi yer almaktadır. Halkalı – Kapıkule demir yolu yapımının devam etmesi ve enerji alanında Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı’nın (TANAP) Güney Gaz Koridoru’nun (GGK) Avrupa kısmına gaz veriyor olması bu ilerlemeyi sağlamıştır. 2022 yılı içinde aşağıda verilen üç konuda çalışmaların yapılması istenmiştir: (T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, 2021 Türkiye Raporu, 108).

“→ TEN-T ağlarında uyumu kolaylaştırmak amacıyla AB müktesebatının önemli bölümlerine uyum çalışmalarını hızlandırması;

→ AB müktesebatına uygun biçimde şeffaf, maliyet tabanlı ve ayrımcı olmayan bir doğal gaz transit rejimi oluşturması;

→ Üçüncü köprü demir yolu bağlantılarına ilişkin hazırlıklarını hızlandırması gerekmektedir.”

Avrupa Komisyonunun Türkiye 2021 ülke raporunun Fası 14 ve Fası 21 maddelerinde taşıma ve enerji alanlarında durumu incelenmektedir. Türkiye’nin 2021 AB OUP uyumu incelendiğinde taşıma faaliyetlerinin “kısmen uyumlu” olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ulaşım alanında Temiz

Enerji Paketi'ne uyum sağlayamadığı raporda yer almıştır. Her bir taşıma tipi ayrı ayrı incelenerek OUP'a uyumu incelenmiştir. Karayolu taşımacılığı ile denizyolu taşımacılığı "iyi düzeyde hazırlıklı" olarak tanımlanırken, demiryolu ile havayolu taşımacılığı "kısmen hazırlıklı", iç su ve kombine taşımacılıklarının "sınırlı ilerleme" kaydettiği ibaresi raporda yer almıştır. 2021 raporu değerlendirildiğinde demiryolu ve kombine taşımacılıkta Türkiye'nin yeterli uyumu sağlayamadığı görülmektedir. Demiryolun taşımacılığında alt yapı yatırımlarındaki yüksek maliyetler nedeniyle milli sermayenin yanında yabancı sermayenin de yatırım yapabilmesi sağlanmalıdır. Kombine taşımacılık işlemlerinin gelişebilmesi önündeki en büyük engel taşıma modlarında kullanılan taşıma ekipmanlarının birbiri için uyumlu olmamasıdır. Bu nedenle Türkiye'deki tüm ulaşım alanlarında köklü bir değişiklik yapılması gerekmektedir.

24 Mayıs 2022 tarihinde Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP) kapsamında Türkiye-AB arasında ulaştırma alanında uyumu kolaylaştıracak Atlas Projesi'nin "AB Mevzuatına Uyum Sürecinde Türkiye'nin Ulaştırma Mevzuatının Analizi (Analysis of the Transport Legislation of Turkey in the Process of Harmonisation with the EU Acquis)" açılışı yapılmıştır. Türkiye ile AB arasında ulaştırma alanında tüm taşıma modlarının ve akıllı taşıma sistemlerinin mevzuatını kapsayan bir projedir. Uzun vadede, lojistik faaliyetlerin kaliteli hale gelmesiyle dış ticaretin artırılması, ulaştırma sektöründe AB ile uyumlu dijital dönüşümü, güvenlik ve çevre standartlarının uyumlaştırılması hedeflenmektedir (AB-Türkiye Delegasyonu). Atlas Projesi'nin Türkiye'nin AB'ye tam üyelik sürecini olumlu yönde etkileyerek en kısa süre içerisinde ulaştırma faslının müzakerelere açılması beklenmektedir.

3. Sonuç

AB ortak ulaştırma politikasının ilk adımları Roma Antlaşması (1957) ile başlamıştır. Topluluk tarafından Tek Pazar anlayışının uygulanabilmesi için lojistik faaliyetlerinin aralıksız devam edebilmesi gerekmektedir. Hammaddenin, ara mamulün, tamamlanmış ürünün tedariki ve yolcu taşımacılığının sorunsuz işleyebilmesinin, AB ülkelerinin ortak bir ulaştırma politikası oluşturmasına bağlı olduğu vurgulanmaktadır. AB, Maastricht Antlaşması ile taşıma modelleri arasındaki uyumun ve taşıma ağlarının geliştirilebilmesi için çalışmalarına başlamıştır. OUP karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu ve kombine taşımacılık olarak 4 ana taşıma tipini kapsamaktadır. Bu politikada, taşıma faaliyetlerinin düzenli şekilde gerçekleşmesi, yeşil lojistik, altyapı yatırımlarının tamamlanması, ulaşımında akıllı sistemlerin kullanılması, ulaşımında petrole olan bağımlılığın azaltılması ve kombine taşımacılık ana ele alınan konulardır.

Türkiye'nin lojistik faaliyetleri incelendiğinde en fazla taşıma yapılan modun karayolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Karayolu ağlarının gelişmiş olması, esnek bir taşıma tipi olması, her tip ürünün taşınabilmesi ve kapıdan kapıya teslimat yapılabilmesi büyük önem arz etmektedir.

Ülkemizde yük taşımacılığının ortalama %76'sı karayolu ile gerçekleşmektedir. Yük taşımacılığının yüksek oranda karayolu ile yapılması çevre kirliliğine, kaza riskinin artmasına ve petrole olan bağımlılığın artmasına neden olmaktadır. Türkiye'de AB'ye üyelik süreci kapsamında 2003 yılında Taşıma Kanunu ve 2004 yılında Taşıma Yönetmeliği çıkartılmıştır. Bunlar ile karayolu taşımacılığında mesleki yeterlik, çevre kirliliğinin azalması, yol güvenliği, çalışma saatleri, yüklemede standartlaşma ve kurumsallaşma amaçlanmıştır. Ülkemizde karayolu taşımacılığında verimsizlik söz konusudur. Bunun nedeni kurumsallaşmanın olmaması ve rekabetin yüksek olmasıdır. Taşıma fiyatlarını sektör temsilcileri değil müşteri belirlemektedir.

Türkiye'de demiryolu taşımacılığı için yüksek alt yapı yatırımı gerekmektedir. Demiryolu taşıma faaliyetleri sadece devlet tarafından gerçekleşmektedir. Özel sektörün demiryolu taşımacılığında yer almaması rekabet edilebilirliği azaltmakta, yeni yatırımlar yapılmasını engellemektedir. Bu nedenle demiryolu ağları ile taşınacak yükler ikame edilip karayoluna aktarılarak taşınmaktadır. 2021 yılında Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan Türkiye raporunda demiryolu taşımacılığına uyum için yeterli ilerlemeyi sağlamadığımız görülmektedir. Ülkemizdeki demiryolu ağlarının yenilenememesi, sadece kamu tarafından işletilmesi ve ülke genelinde engebeli bir araziye sahip olmamız bu taşıma tipinin lojistik faaliyetlerinde kullanılamamasının nedenleri arasında sayılabilir. Demiryolu taşımacılığı ekonomik, güvenli ve çevre dostu bir taşımadır. Bir an önce ülkemizde de özel demiryolu işletmeciliğinin gelişmesi adına çalışmalar yapılmalıdır. Demiryolu taşımacılığının gelişmesi ülkemizde kombine taşımacılığın da gelişmesini sağlayacaktır.

Ülkemizin üç tarafı denizler ile kaplıdır. AB tarafından düzenlenen OUP'nda denizyolu taşımacılığı türünde "iyi düzeyde hazır" notu alınsa da, kullanılan konteynerlerin tüm taşıma türlerinde kullanılacak şekilde standartlaştırılması ve gerekli yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Ülkemiz karayolu taşımacılığında AB ülkeleri standartlarını sağlayabilmiş durumda değildir. Ülkemizde bulunan demiryolu ve denizyolu taşımacılığındaki altyapı ve kurumsallaşmanın yeterli olmaması taşımadaki bütün yükün karayolu üzerinde yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Yurtiçindeki ve yurtdışındaki taşımanın daha dengeli bir şekilde olabilmesi gerekmektedir. Bunun için karayolu taşımacılığı ile diğer taşıma tiplerinin beraber kullanıldığı sistem desteklenmeli ve ortak taşıma ekipmanlarının kullanılması için gerekli hukuksal düzenlemeler yapılmalıdır.

Türkiye'nin AB'ye tam üye olabilmesi için bir an önce ulaştırma alanındaki tüm taşıma tiplerinde altyapı yatırımlarının tamamlanması, kombine taşımacılığın gelişmesini destekleyecek adımlar atılması,

ulaştırma faaliyetleri sonucunda oluşan emisyonların azaltılması gerekmektedir. Ayrıca karayolu taşımacılığı üzerindeki yükün alınıp diğer taşıma tipleri ve araçları arasındaki dengesizlik giderilmeli, demiryolu taşımacılığında özel sektörün de yer alması sağlanmalıdır. Son olarak tüm taşıma tiplerinde akıllı sistemlerin uygulanması için yatırımlar yapılmalı ve ulaşımda güvenlik sağlanmalıdır.

Kaynakça

Altınok, S. (2001). Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi, SÜ İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Cilt:1, Sayı: 1-2, 72-87.

Aydın, E. (2008). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Bir İnceleme: Türkiye Hava Kontrol Hizmetleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1-171.

Arslan, İ., Bozgeyik, Y., Çelik S. & Künc, S. (2021). AB Ortak Ulaştırma Politikası Bağlamında Türkiye’nin Uyum Süreci ve Ulaştırma Sektörüne Genel Bir Bakış, Gaziantep University Journal of Social Sciences, 20(1), 32-56.

Çalık, Selim (2008). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’nin Uyumunu, Dokuz Eylül Ün., Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1-149.

Demir, P. (2022). Yeşil Lojistik Uygulamaları ve Marco Polo Programı, 1-10.
https://www.academia.edu/35336643/ye%c5%9e%c4%b0l_loj%c4%b0st%c4%b0k_uygulamaları_ve_marco_polo_programı. (erş: 02.06.2022).

Emekli, M. Ali (2007). Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Türkiye Ulaştırma Politikaları ve Taşımacılık Sektörü Analizi, İstanbul Ün., Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1-246.

Hüner, E. E., Dünder, S., Gökaşar, I. (2017). Türkiye ve Avrupa Birliği Raylı Sistem Politikalarının Karşılaştırılması, Transit International Istanbul Transport Congress and Exhibition, Istanbul Congress Center, ICC.

Köser, Y. (2011). Avrupa Birliği uyum sürecinde karşılaştırmalı olarak Türkiye lojistik sektörünün incelenmesi. Retrieved from <https://acikbilim.yok.gov.tr/handle/20.500.12812/626736>.

Kuşçu, S. (2012). Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları, International Conference On Eurasian Economics.

Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'ye Yansıması, Akademik Bakış, Cilt: 5, Sayı: 9, 77-91.

Saatçioğlu, C. & Çelikok K. (2017). Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye'de Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi, İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi, Cilt 5, Sayı 2, 2017, ss.80-90.

Saatçioğlu, C. ve Çelikok K. (2018). Uluslararası Ulaştırma Politikaları Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları, IV. International Caucasus- Central Asia Foreign Trade And Logistics Congress September, 7-8, Didim/AYDIN,786-798.

Özenmiş, Çağdaş (2011). Sorularla AB Politikaları ve Türkiye Serisi, Ulaştırma Politikası, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, Yayın no:245.

AB – Türkiye Delegasyonu, AB-Türkiye Arasında Ulaştırma Alanındaki İlişkiler Atlas Projesi İle Yeni Bir Aşamaya Geçiyor, <https://www.avrupa.info.tr/tr/news/ab-turkiye-arasinda-ulastirma-alanindaki-iliskiler-atlas-projesi-ile-yeni-bir-asamaya-geciyor>, (erş: 09.12.2022).

Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/t2020_rk320/default/table?lang=en, (erş:05.09.2022).

Fasıl 14: Taşımacılık Politikası, <https://ab.gov.tr/79.html> (erş: 07.10.2022).

Ulaştırma Politikası, İktisadi Kalkınma Vakfı, https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=250&anahtar=ula%C5%9Ft%C4%B1rma (erş: 25.09.2022).

Ulaştırma Ana Plan Stratejisi (2005), https://www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/files/Ulasrma_Ana_Plan_i_Stratejisi.pdf, (erş 25.05.2022)

Çevresel Göstergeler, Ulaştırma Türlerine Göre Taşınan Yolcu ve Yük Miktarı, <https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/ulastirma-turlerine-gore-tasinan-yolcu-ve-yuk-miktari-i-85789>, (erş 30.05.2022).

Lojistik Sektörü Raporu 2022, <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2020-53923.pdf>, (erş: 01.10.2022)

Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli, 2003, https://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf (erş: 09.12.2022).

T.C. Dışişleri Bakanlığı, Başkanlık / Birimler / Avrupa Birliği İle İlişkiler Genel Müdürlüğü / Sektörel Politikalar Daire Başkanlığı / Fasıl 21:

Trans-Avrupa Ağları https://Www.Ab.Gov.Tr/Fasil-21-Trans-Avrupa-Aglari_86.Html (Erş: 02.06.2022).

T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, 2021 Türkiye

Raporu.https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2021_turkiye_raporu_tr.pdf (erş:24.09.2022).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaştırma Operasyonel Programı (IPA-I), <https://ipa.uab.gov.tr/ulastirma-operasyonel-programi-ipa-i>,(erş: 09.12.2022).