



ROAD TRANSPORT QUOTAS AS AN IMPORTANT ASYMMETRY OF THE CUSTOMS UNION

DOI: 10.17261/Pressacademia.2015211607

Rumeysa Ataseven¹, Hakan Tunahan²

¹Sakarya University. rumeysa.ataseven@ogr.sakarya.edu.tr

²Sakarya University. htunahan@sakarya.edu.tr

Keywords

EU Transport Policy, Transport Policy of Turkey, road transportation, Customs Union, road quotas.

JEL Classification

F13, L91, O24

ABSTRACT

This study aims to analyse the problem of transit and bilateral quota on the road transport from Turkey to Europe. The research method is based on the analysing the basic global agreements on the freedom of transit, the main provisions of the Customs Union Agreement, the reports prepared by The World Bank, The International Forwarding Association of Turkey (UND), Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications and EU beside the literature. Expected findings is the negative impact on the export of the continuing road quotas via limiting the free movement of goods exported from Turkey since the services are not included in the Customs Union.

GÜMRÜK BİRLİĞİ ANLAŞMASININ ÖNEMLİ BİR ASİMETRİSİ OLARAK KARAYOLU TAŞIMA KOTALARI

Anahtar Kelimeler

AB Ulaştırma Politikası, Türkiye Ulaştırma Politikası, karayolu taşımacılığı, Gümrük Birliği, karayolu kotaları.

JEL Sınıflandırması

F13, L91, O24

ÖZET

Bu çalışma, Türkiye'nin AB ülkelerine yönelik karayolu taşımacılığında uygulanan transit ve ikili geçiş kotaları sorununu ele almayı amaçlamaktadır. Çalışmada literatürün yanında küresel bağlamda transit serbestisinin temel anlaşmaları, Gümrük Birliği Anlaşması'nın temel hükümleri, Dünya Bankası, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve AB tarafından yayımlanan raporların analizine dayanan bir araştırma yöntemi izlenmiştir. Hizmetlerin Gümrük Birliği'ne dahil edilmemesi sebebiyle, malların serbest dolaşımını sınırlayan karayolu geçiş kotasının Türkiye ihracatı üzerindeki olumsuz etkisi ise beklenen bulgu kısmını oluşturmuştur.

1. GİRİŞ

1959'da Ortaklık için başvuru ile başlayan süreç, Türkiye ile Avrupa Topluluğu (AT) arasında 1.1.1996 tarihinde yürürlüğe giren Gümrük Birliği'ni (GB) getirmiş ve Toplulukla Türkiye arasında "malların serbest dolaşımı" kabul edilmiştir. Nitekim, Gümrük Birliği'ne ilişkin 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının 3. maddesinde, Toplulukta veya Türkiye'de serbest dolaşımda bulunan üçüncü ülke çıkışlı ürünlerin tamamen veya kısmen kullanılmasıyla elde edilen veya üretilen mallar dahil olmak üzere, "Toplulukta veya Türkiye'de üretilen malların serbest dolaşım durumunda sayılacağı" belirtilmekte; kararın 5. maddesinde ise, 'akit taraflar arasında bu mallara uygulanan miktar kısıtlamalarının ve eş etkili önlemlerin yürürlükten kaldırılacağı hükme bağlanmaktadır'.

O zamanki adıyla Avrupa Topluluğu'nun ilk kez kendi üyesi olmayan bir ülkeye mevzuatını ihraç etmesi anlamına gelen bu anlaşmanın tarım, hizmetler ve kamu alımlarını kapsamaması, Avrupa entegrasyonunun yaptığı ve yapacağı tercihli ticaret anlaşmalarının Türkiye tarafından üstleniliyor olması, son zamanlarda etkisi artan oranda hissedilen asimetrik bir durumun ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Türkiye'nin Gümrük Birliği kanalı ile dahil olduğu Avrupa entegrasyonunun sonucunda, bu ülkelere mal ihracatında önemli artışlar sağlanmasına rağmen, temel anlaşmanın hizmetler sektörünü içermemesi, serbestleşen mal ticaretinin Türkiye ekonomisi üzerinde oluşturacağı olumlu etkiyi dolaylı ama güçlü olarak azaltmaktadır.

Avrupa Topluluklarını kuran antlaşmaların tasarlandığı yıllarda hizmet sektörünün ekonomideki payının ve öneminin bugünkü boyutlarda olmaması sebebiyle konu özenli bir şekilde tanımlanmamış; bir "torba" madde şeklinde düzenlenerek; mal, sermaye ve kişilerin serbest dolaşımına girmeyen konuların hizmetler kapsamında değerlendirileceği karara bağlanmıştır (Dönmez, 2008). Nitekim, Türkiye'de de, Gümrük Birliği Anlaşmasının temel olarak sanayi ürünlerin kapsamına rağmen, sanayi sektörünün GSYH'daki payı anlaşmayı izleyen yıllardan bugüne (1998 – 2014) hemen hemen hiç değişmezken, hizmet sektörü payını yaklaşık 8 puan artırmıştır (TÜİK; 2015). Bu gelişmeye paralel olarak, hizmet sektörünün ihracatı 1996 yılındaki 13 milyar dolarlık seviyesinden, 2014 yılı itibarıyla 50 milyar dolara ulaşmıştır (TCMB, 2015).

Hizmet sektörünün Gümrük Birliği Anlaşması'nın dışında kalması sebebiyle, AB ülkeleri, diğer üye olmayan ülkelere uyguladığı üzere, karayolu ile uluslararası yük taşımacılığı yapan Türk plakalı araçların kendi ülkeleri içerisindeki hareketlerine taşıma kotaları uygulamaktadır. Bu uygulama "Tarife dışı engel", bir başka deyişle "Türk ihracatına karşı gizli korumacılık" olarak kabul edilmekte, Gümrük Birliği'nin ruhu ile ya da teknik ifadesi ile "Türkiye-AT Gümrük Birliği'nin iyi işleyişi" ile bağdaşmayan bir durumu ortaya çıkarmaktadır. Bu çalışma, Türkiye'den Avrupa Birliği'ne yapılan karayolu taşımalarında uygulanan kotaların hem uluslararası hukuk hem de Gümrük Birliği Anlaşması bağlamında değerlendirilmesi ve Türk ihracatına etkilerinin analizini amaçlamaktadır.

2. AVRUPA ENTEGRASYONUNDA TAŞIMACILIK POLİTİKASI VE TÜRKİYE

Avrupa Topluluğu'nda (AT) sosyal uyumun sağlanması ve ekonomik açıdan kalkınmanın itici gücü olan ortak bir ulaştırma politikası oluşturulmasıyla ilgili genel esaslar ilk defa Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu (AET) kuran 1957 tarihli Roma Antlaşması'nda yer almıştır. Roma Antlaşması'nda ulaştırma, tarım ile birlikte ayrı bir bölüm olarak ele alınan, ikinci ekonomik sektör olarak belirtilmiştir (Onur, 2006). 1985 yılında Avrupa Komisyonu'nun yayınladığı Beyaz Kitap, 1992 yılındaki Maastricht Antlaşması'ndan sonra oluşturulan Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı ve yine Avrupa Komisyonu tarafından 1992'de yayınlanan Beyaz Kitap; ulaştırma politikasının tarihsel seyrinde önemli yer teşkil etmektedir. 1992 Beyaz Kitap'ı, yayınlanmasından sonraki 10 yıl içerisinde taşımacılık piyasasını büyük ölçüde rekabete açmıştır. 2001 yılı Beyaz Kitap'ı ise Ortak Taşımacılık Politikası için 10 yıllık bir perspektif çizmiştir. Son olarak, Avrupa Komisyonu, taşımacılık sektöründeki son gelişmeler ve gelecek öngörüler temelinde 2050 yılına kadar AB düzeyinde ele alınmasını önerdiği politik eylemlere ilişkin "Tek Avrupa Taşımacılık Alanı İçin Yol Haritası" isimli Beyaz Kitap'ı 2011 Yılı'nda açıklamıştır (AB Bakanlığı, 2015)

Gelinen noktada, Birlik ekonomisinin anahtar sektörlerinden biri olan taşımacılıkta AB'nin 28 üyesi tarafından yaratılan brüt katma değer 548 milyar Euro olduğu görülmektedir. Bu da AB'de oluşturulan brüt katma değer 4,5'ine karşılık gelmektedir. Sektör AB'de 11 milyon istihdam oluşturmuştur (AB, 2015). Birlik üyeleri arasındaki taşımacılıkta karayolunun %75 ile en yüksek payı aldığı görülmektedir (AB, 2014).

Türkiye'nin taşımacılık sektörünün gelişimi incelendiğinde, özellikle Ekim 2005 tarihinde başlattığı AB'ye katılım müzakereleri ile birlikte bu sektörde proje bazlı önemli reformların tamamlandığı veya yürütüldüğü görülmektedir. Bunlardan bazıları, Türk Demiryollarının Reformu, Türkiye'de İntermodal Taşımacılığın Geliştirilmesi, Gemi Kaynaklı Emisyonların Azaltılması olurken karayolu taşımacılığında da ticari araçların ağırlık ve boyut kontrolü, mesleğe erişim, araçlar için yol uygunluk testleri, sürücüler için mesleki eğitimin sağlanması, lisans sisteminin tanıtımı ve Hollanda ve Almanya katılımlı taşımacılık eşleştirme projeleri yürütülmüştür (AB Bakanlığı, 2015). Türkiye'nin 2010 yılında, Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşmasına (ADR) taraf olması da uluslararası entegrasyona olan yöneliminin iyi bir göstergesidir. Nitekim, 2014 Yılı Türkiye İlerleme Raporu'ndan alınan aşağıdaki paragraf, bu gelişmelerin AB tarafındaki yansımalarını açıkça ifade etmektedir. *"Başta kurumsal kapasite ve karayolu taşımacılığı güvenliği olmak üzere, taşımacılık politikasında bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. Demiryolları konusunda daha fazla kayda değer çalışma gerekmektedir. Sonuç olarak, Türkiye taşımacılık sektöründe nispeten ileri düzeydedir."* (AB Komisyonu, 2014)

Ancak tüm bu gelişmelere rağmen, Türkiye'nin Taşımacılık Politikası hala AB Konseyi'nde "Görüşülmesi Süren Fasıllar" kapsamında yer almaktadır. 2013 yılı TÜİK rakamlarına göre sektörün milli gelir içindeki oranı %12,3 olarak belirlenmiştir. Bu miktar, rakam olarak 101.7 milyar dolara denk olup, yurtiçi yük taşımacılığında en büyük payı %88,7 ile karayolu almaktadır (Ekonomi Bakanlığı, 2013). Değişen Türk ekonomisinde hizmetler sektörünün turizmden sonra en fazla uluslararasılaşan alanı olan uluslararası taşımacılık gelirleri 1996'daki 1.7 milyar dolarlık seviyesinden, 2014 yılında 14 milyar dolara çıkmıştır. Böylece uluslararası taşımacılığın hizmet ihracatındaki payı %13'ten %28 seviyesine yükselmiştir (TCMB, 2015). Gelinen noktada, Türk dış ticaretinin yaklaşık %40'ı, 1300 firmaya ait 4500 araçtan oluşan uluslararası karayolu taşıma sektörü ile taşınmaktadır (Dünya Bankası, 2014).

3. KÜRESEL ULAŞTIRMA DÜZENLEMELERİ VE ULUSLARARASI YÜK TAŞIMA KOTALARI

Taşımacılık düzenlemeleri ve maliyetleri uluslararası ticaretin hacmini, yönünü ve desenini etkilemektedir. Taşıma maliyetinin geniş çapta temel belirleyicileri bulunmaktadır. Bunlar, ülkelerin coğrafi yapısı, taşımacılık hizmetlerini destekleyen fiziksel altyapının nitelik ve niceliği, bir ülkeden başka bir ülkeye malın hareketini kontrol etmede kullanılan prosedür ve formaliteler, taşımacılık sektöründeki rekabetin boyutu, sektörün teknolojik inovasyonu takibi ve yakıt masrafı olarak sıralanabilir (Behar and Venables, 2010). Geleneksel olarak taşıma, uluslararası ticaret akademisyenleri tarafından ya ihmal edilmiş ya da bir "buzdağı maliyeti" olarak düşünülerek hafife alınmıştır. Ancak, özellikle son zamanlarda araştırmacılar, ticaretle etkileşimini daha iyi anlamak adına taşımanın modellenmesine yönelik daha zengin modeller üretmeye başlamışlardır (Hummel, 2010).

Üretilen modeller, taşıma maliyelerinin düşürülmesinin hem firmalara hem de ülke büyümesine önemli katkılar sağladığı, maliyet artışının ise her iki alanda da olumsuzluk oluşturduğunu göstermektedir. Baier ve Bergstrand (2001), 1950 – 1980 yılları arasında 16 OECD ülkesini inceledikleri çalışmalarında bu ülkeler arasında karşılıklı reel ticari akımlarda meydana gelen büyümenin %8-9'unun taşıma maliyetlerinde meydana gelen düşüşten kaynaklandığını ortaya koymuşlardır. Anderson ve Wincoop (2003) de taşımacılık maliyetlerinde meydana gelen %10'luk düşüşün ticaret hacminde %8 yükselmeye sebep olduğunu tespit etmişlerdir. Martin (2012), özellikle taşımacılığın kolaylaştırılması ile birlikte, ihracatçıların daha düşük FOB fiyatı sunmaları sebebiyle ithalat fiyatlarının %80'ninin düştüğünü gözlemlemişlerdir. Martincus vd. (2014) ise çalışmalarında, taşıma maliyetlerinde meydana gelen %1'lik artışın firma ihracatında %6,5 azalmaya neden olduğunu tespit etmişlerdir. Liu ve Xin (2011) ise, uluslararası taşınan malların varış zamanındaki belirsizliğin, bu mallara olan talebi önemli oranda azalttığını ortaya koymuşlardır.

Yukarıdaki akademik çalışmaların sonuçlarının da desteklediği üzere, dünya ticaretinin gelişmesi ve denize çıkışı olmayan ülkelerin mağduriyetinin önlenmesi amacıyla dünyada taşımacılık politikalarının özellikle transit geçişler noktasında düzenlenmesi için tarihsel süreçte bir takım anlaşmaların yapıldığı görülmektedir. Bu konudaki en erken düzenlemelerden biri, Milletler Cemiyeti Şartı'nın 23. Maddesinin (e) bendinde yer alan "ulaşım ve transit özgürlüğünün güvence altına alınması ve sürdürülmesi ve Cemiyet'in bütün üyelerine ticaret konusunda eşit muamele sağlamak için gerekli önlemlerin alınacağı" vurgusudur. Nitekim 1947 tarihli Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'nın (GATT) V. Madde'si de "transit taşımalara ve transit mal ticaretini taşıyan araçlara gereksiz ve haksız kısıtlamalar uygulanmasını yasaklamaktadır" (Dünya Bankası, 2014). Bu anlamda transit geçişler sadece savaş ve iç karışıklık gibi istisnai durumlar ile kamu sağlığı ve güvenliğini korumak için bazı mal kategorilerinin kısıtlanması (Barselona Statüsü) ve kamu ahlakı, bitki ve hayvan hastalıkları (New York Konvansiyonu) sebebiyle sınırlandırılabilir. Bu sınırlandırmalar silah ve uyuşturucuyu da içerebilir (UNCTAD, 2011). Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) Bali Dokuzuncu Bakanlar Konferansı'nda imzalanan ve 31 Temmuz 2015 tarihinde yürürlüğe girecek olan "Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması"nın, Türkiye tarafının da etkin olmaya çalıştığı transit serbestisini konu alan 11. Maddesinin 3'ncü bendi şu şekilde düzenlenmiştir: "*Üye ülkeler, transit geçişi gönüllü olarak kısıtlayan hiçbir önlem veya bu sonucu doğuracak hiçbir benzer önlemi almayı amaçlamamalı, (böyle bir önlem) almamalı veya muhafaza etmemelidirler. DTÖ kuralları ile uyumlu olan ve taşımacılığı düzenleyen mevcut veya gelecekteki ulusal düzenlemeleriyle ikili veya çok taraflı anlaşmalar bu kapsamın dışında tutulmuştur.*" (Tepav, 2014)

Ancak, küresel bazda taşımacılık ve özellikle de transit taşımacılığa yönelik serbestleşme çalışmalarına ve deregülasyonun taşıma maliyetlerini ve taşıma ücretlerini azaltma ve hizmet kalitesini yükseltmede güçlü bir araç olduğu aşikar olmasına rağmen, taşımacılık özellikle uluslararası karayoluyla yük taşımacılığı gittikçe daha içe dönük ve daha korumacı olmaya başlamıştır. Dolayısıyla küresel olarak karayolu taşımacılık işletmecileri için piyasaya erişim, nitel veya nicel kriterlere veya bunların bir bileşimine dayalı olarak ulusal ve uluslararası düzeylerde düzenlenmektedir (Dünya Bankası, 2014).

Resmi olarak korumacılığa yönelik düzenlemelerin altında emniyet, güvenlik, teknik uyum ve adil rekabet ve sürdürülebilirlik gibi haklı nedenler ifade edilse de, düzenlemelerin büyük çoğunluğunun gizli arzusunun yabancı operatörlerden kaynaklanacak piyasadaki rekabeti sınırlamak olduğu oldukça aşikardır (UNECE, 2012). Karayolunda bu düzenlemeler ağırlıklı olarak geçiş kotası şeklinde ortaya çıkmaktadır. İki ülke tarafından birbirlerinin taşımacılarına verilebilecek üç çeşit kota bulunmaktadır. Bunlar; anlaşma yapan ülkelerin kendi aralarındaki yük taşımaları için ikili taşıma kotası, herhangi bir yükleme/boşaltma yapmaksızın başlama ve sona erme ülkeleri dışında kalan ülke toprakları üzerinden geçilerek yapılan yük taşımaları için transit taşıma kotası ve malların bir ülkede kayıtlı bir araca bir başka ülkede yüklenerek üçüncü bir ülkeye taşınması için üçüncü ülke taşıması kotasıdır (KDGM, 2015). Belirlenen geçiş kotaları, geçiş belgesi şeklindeki bir lisans belgesine dönüştürülmektedir. Türkiye iki sistem dahilinde taşımacılık kotası elde etmektedir. Bunlardan biri Kıta Avrupası, Birleşik Krallık, Orta Asya ve Rusya Federasyonu taşımacılarında, 43 üyeli hükümetler arası bir kuruluş olan Uluslararası Taşımacılık Forumu (ITF) Çok Taraflı Kota Sistemi (MQS) olup, bu sistemin AB'deki toplam uluslararası karayolu taşımacılığının yüzde 5-9'u için kullanıldığı tahmin edilmektedir (UNECE, 2012). Diğer sistem ise karayolu taşımacılığında, AB ülkeleri ile AB dışı ülkeler arasındaki anlaşmalar kapsamında yürütülen taşıma kotası uygulamalarıdır. AB'nin uluslararası karayoluyla yük taşınmasına ilişkin yaklaşımına bakıldığında; karayolu taşımacılığı sektörünün serbestleştirilmesinin Roma Anlaşması ile başladığı görülmektedir. Ancak Avrupa Tek Pazarı kuruluncaya kadar fiili bir serbestleşme tam olarak sağlanamamasına rağmen, Roma Anlaşması'nın 71.Maddesi altındaki V. Başlık, açık bir şekilde uluslararası karayolu taşımacılık hizmetlerinin serbestçe yürütülebileceğini belirtmektedir. Kaydedilen önemli ilerlemeye rağmen, kabotaj hakkı yani AB içinde karayolu taşıtlarının serbest dolaşımı, AB'deki karayolu taşımacılık işletmecileri için sınırlı kalmıştır (Dünya Bankası, 2014). Dolayısıyla AB, 3. Ülkeler için taşıma kotaları belirlemektedir. Kotalarda AB nitel kriterler belirlemiştir ve bu kriterlere göre AB'deki her karayolu taşımacılık işletmecisi karayolu taşımacılık işletmecisi mesleğine giriş için asgari koşulları karşıladığı sürece AB'de mal taşıyabilmektedir.

4. TÜRKİYE -AVRUPA BİRLİĞİ ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMA KOTALARI SORUNU

Yukarıda da açıklandığı üzere, Türkiye ile AB arasında gerçekleştirilen Gümrük Birliği Anlaşması hizmetler sektörünü içermemektedir; dolayısıyla AB açısından Türkiye bu "Taşımacılıkta Tek Avrupa Pazarı"nın dışında bırakılması gereken 3. Ülke olarak kabul edilmekte ve taşıma kotaları Türk karayolu taşıma araçları için de geçerli olmaktadır. AB'nin taşımacılık kotasını sürdürmeye devam etmesinin bir başka sebebi ise, Türkiye'nin Birlik üyesi olan Güney Kıbrıs Rum Kesimi'ni tanınamaması sebebiyle, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nde kayıtlı olan ya da son uğradığı liman Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nde olan gemiler ve uçaklar tarafından taşınan malların serbest dolaşımını kısıtlamasına mukabil AB'nin bu uygulamaya devam etmesidir.

Diğer taraftan Türkiye, küresel transit serbestisi düzenlemelerinin yanında, 1/95 Sayılı Türkiye-AB Ortaklık Konseyi Kararı'nın 5. ve 6. Maddelerine göre ithalatta ve ihracatta miktar kısıtlamaları ve eş etkili tedbirler taraflar arasında yasaklamasına dayanarak,

uluslararası karayolu taşımacılığı yapan Türk araçlarının AB içi taşımalarda karşılaştığı kota uygulamasının haksızlığını savunmaktadır.

Gümrük Birliği anlaşmasını değerlendiren Dünya Bankası'nın AB-Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirme Raporu'nda "Esas itibarıyla AB aday ülkelerinin neredeyse tamamı karayolu kota sınırlamaları ile karşılaşmıştır. İster halihazırda AB üyesi olan komşulardan isterse en son örnekleri Romanya ve Macaristan olan müzakerelerde ileri aşamalara ulaşan aday ülkelerden olsun transit kotalarının AB katılım ülkelerine getirdiği sınırlamalar yeni bir konu değildir." ifadesi kullanılmıştır. Ancak Türkiye'nin, Avrupa Entegrasyonu'nda, henüz Birlik'e üye olmadan Gümrük Birliği Anlaşması yapan tek ülke olması bu dayanağı anlamsız kılmaktadır. Türk taşımacıları Ro-Ro taşımacılığına yönelmek, AB menşeli taşıma operatörlerini kullanmak gibi yöntemlerle kota sorunu aşmaya çalışmalarına rağmen, karayolu kotaları özellikle transit kısıtlamaları Türk ihracatına ciddi kayıplar yaşatmaktadır. Bunların yanında Türkiye'den AB'ye yapılan karayolu taşımalarında sadece kota uygulamaları değil, transit ücretleri, vize uygulamaları ve karayolundan farklı mod dayatmaları da Türk taşımacıları zor durumda bırakmanın yanında Türk ihracatını da olumsuz etkilemektedir. Tablo 1, Türkiye'nin seçilmiş AB ülkelerine ihracatı ile taşıma araçlarının geçiş sayısını ifade eden geçiş belgesi sayısını karşılaştırmalı olarak göstermektedir.

**Tablo 1: Avrupa Birliği'ne Yapılan İhracat ve Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Sayısı (GBS)
(Baz Yılı: 2012)**

| Ülke | İhracat ve Geçiş Belgesi Sayısı (GBS) | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------|---------------------------------------|------|------|------|
| Almanya | İhracat | 100 | 104 | 115 |
| | G.B.S. | 100 | 99 | 98 |
| Avusturya | İhracat | 100 | 106 | 113 |
| | G.B.S. | 100 | 83 | 74 |
| Bulgaristan | İhracat | 100 | 117 | 121 |
| | G.B.S. | 100 | 91 | 85 |
| Danimarka | İhracat | 100 | 102 | 109 |
| | G.B.S. | 100 | 81 | 83 |
| Hırvatistan | İhracat | 100 | 101 | 143 |
| | G.B.S. | 100 | 99 | 92 |
| İsveç | İhracat | 100 | 97 | 111 |
| | G.B.S. | 100 | 95 | 79 |
| Macaristan | İhracat | 100 | 126 | 134 |
| | G.B.S. | 100 | 94 | 87 |
| Polonya | İhracat | 100 | 111 | 130 |
| | G.B.S. | 100 | 99 | 98 |
| Romanya | İhracat | 100 | 105 | 121 |
| | G.B.S. | 100 | 81 | 77 |

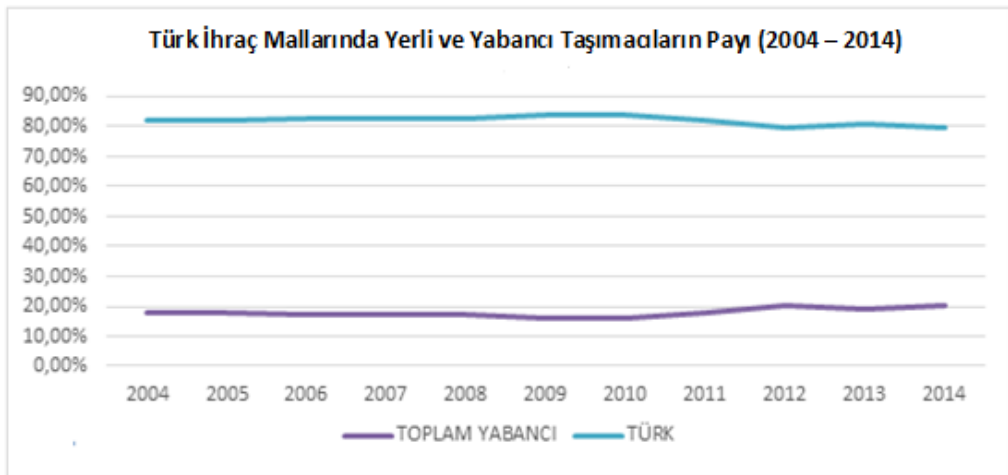
Kaynak: TÜİK ve TOBB (TIR ve ATA Karnesi Müdürlüğü)

Ele alınan 2012 -2014 döneminde Türkiye'nin AB'ye ihracatı %15 artarken, kotaya bağlı geçiş belgelerinin sayısı %7 düşüş kaybetmiştir. Uluslararası karayolu taşımacılığında Türk taşıma şirketlerine uygulanan kotaların olumsuz etkilerini aşağıdaki gibi açıklamak mümkündür. Geçiş kotası bulamayan, farklı güzergah izlemek zorunda kalan, farklı taşıma

modları kullanmaya zorlanan ve transit ücreti ödeyen Türk taşımacıların maliyetleri yükselmekte, taşıtan daha yüksek taşıma bedeli ödemektedir.

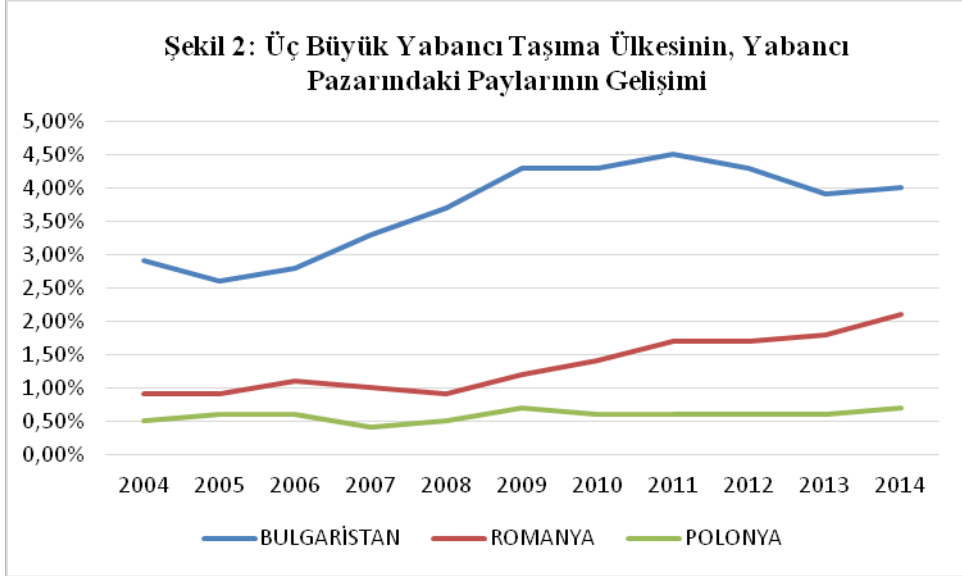
Bu da Türkiye’den ihraç edilen malların ticaret maliyetlerini artırmaktadır. Nitekim, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) 2015 yılı İhracat sektörünün öncelikli sorunları arasında %29'luk oranla lojistik maliyeti yer almaktadır (TİM, 2015). Bu maliyet artırıcı unsur sadece Türk şirketlerini etkilememektedir. Türkiye’den AB’ye yapılan ihracatın yaklaşık % 50’si, Türkiye’de üretim yapan AB menşeli şirketler tarafından yapılmakta; bu % 50’nin % 29’u ise doğrudan Alman şirketlerince gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla, bir Türk nakliye aracı, AB sınırları içerisine girdiğinde, karşı karşıya gelinen her türlü maliyet artırıcı ve kısıtlayıcı engelin bir Türkiye-AT Gümrük Birliği sorunu olmaktan çıktığı, doğrudan doğruya bir AB İç Pazar hukuku sorunu haline geldiği açıktır (İmmib, 2011).

Nitekim kota uygulamasının Türk ihracatında sebep olduğu kayıpları inceleyen önemli çalışmalarında (Ülengin vd., 2013) 2005-2012 yılları arasında 18 AB ülkesine yapılan ihracatı ele aldıkları ve panel data ile hesaplanan Çekim modelini kullandıkları analizlerinde, kotaların bu dönemde tekstil ihracatında 5.65 milyar dolarlık, tüm ihracatta ise 10.6 milyar dolarlık kayba sebep olduğunu ortaya koymuştur. Bu tarife dışı engeller, Türk mallarının taşınması noktasında yabancı taşıtların lehine rekabet avantajı da oluşturmaktadır. Nitekim Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) verilerine göre 2004 yılında batı kapılarından (Kapıkule, Hamzabeyli ve İpsala) yapılan taşımalarda %25 olan yabancı araçların payı 2012 yılında %33e yükselmiştir. Ancak, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 2013 yılında yayınlanan “Geçici ve yabancı plakalı taşıtlardan alınacak ücretlere ilişkin 68 No.lu Tebliğ” sayesinde gereken katılığa uygulanmaya başlanan geçiş belgesi ve diğer uluslararası taşıma belgesi denetimlerinin, Bulgaristan vb. ülkelerden gelerek Türkiye üzerinden kimi zaman usulsüz taşımalar gerçekleştiren ülkelerin araçlarının yarattığı haksız rekabet ortamını iyileştirmeye başlamıştır (UND, 2013). 2014 yılı sonu itibarıyla ihracatımızın yarısını oluşturan AB ülkelerine ihracat taşıma pazarının yaklaşık % 20’si Avrupalı yabancı nakliyecilerin hakimiyetinde görülmektedir. Şekil 1, 11 yıllık süreçte yabancı ve yerli taşımacıların değişen paylarını göstermektedir.



Kaynak: UND verilerinden derlenmiştir.

Türkiye firmalarının ihracat taşımalarında en önemli rakipleri Bulgaristan, Romanya ve Polonya plakalı araçlardır. Şekil 2’de Türk ürünlerini ihracat pazarlarına ulaştıran bu en büyük üç yabancı taşıma ülkesinin lehlerine değişen payları gösterilmiştir.



Kaynak: UND verilerinden derlenmiştir.

Türkiye'nin kotaların kaldırılması yolundaki girişimleri uzunca bir süredir devam etmektedir. AB'nin de bu konudaki yaklaşımın değişme yolunda olduğu görülmektedir. Nitekim, AB'nin Gümrük Birliği'ne ilişkin Dünya Bankası'na hazırlattığı raporda (Dünya Bankası, 2014) Türkiye-AB Gümrük Birliği'nin temeli olan "ticaretin hacim ve değer olarak artırılması" hedefinin her iki taraf için de başarılı olduğu ancak, karayolu taşıma kotaları ve vizeler gibi kısıtlayıcı tedbirler nedeniyle potansiyelinin altında ilerleme sağlandığının altı çizilirken; daha faydalı olabilmesi için "Gümrük Birliği kapsamındaki malların dolaşımının serbestleştirilmesi" özellikle vurgulanmıştır.

Ayrıca 2015 yılı ortalarında, 20. yılına yaklaşan Türkiye-AB Gümrük Birliği'nin günün şartları ve tarafların ihtiyaçları çerçevesinde yeniden şekillendirilmesi gündeme gelmiştir. Söz konusu revizyon; GB'nde var olan sorunların aşılması, Türkiye ile AB arasında ekonomik açıdan daha geniş bir entegrasyonun sağlanması açısından önem teşkil etmektedir. Bu revizyon ile özellikle vize ve taşıma kotaları gibi mevcut GB ilişkisinin kronikleşen sorunlarını gidermeye yönelik fırsat penceresi açılacak ve Türkiye'nin daha sağlam adım atmasına imkan tanınacaktır. Gümrük Birliği'nin güncellenmesine ilişkin müzakerelerin erken 2016 yılında başlaması beklense de; sonuçları kısa ve uzun vadede Türkiye lehine olacaktır (İKV, 2015).

5. SONUÇ

Türkiye'nin dış ticaretinin neredeyse yüzde 40'ını yaklaşık 1.300 şirket ve 45.000 araçlık filo ile üstlenen karayoluyla uluslararası taşımacılık sektörünün, ülke ihracatının yaklaşık yarısını oluşturan AB pazarına ürün taşıırken karşılaştığı ikili ve özellikle de transit taşıma

kotaları Gümrük Birliği kapsamındaki en önemli sorunlarından biri haline dönüşmüştür. Kota uygulamaları dışında transit ücretleri, vize uygulamaları ve karayolundan farklı mod dayatmaları da Türk taşımacılarının AB'li rakipleri karşısında haksız rekabete uğramalarına sebep olmaktadır.

Nitekim Türkiye'nin AB'ye ihracatı artarken, kotaya bağlı geçişlerin sayısı önemli oranda düşmüştür. Küresel anlamda transit serbestisine aykırı olarak uygulanan ve mal ticaretini serbestleştiren Gümrük Birliği anlaşmasının işleyişini asimetrik şekilde bozan bu uygulamalar sadece Türk ihracatçıları değil, Türkiye'de yatırımı bulunan AB menşeli firmalarının ihracat imkanlarını da daraltmaktadır. Taşıma kotalarının sadece taşımacılık sektörünün değil, ihracat yapan tüm sektörlerin ortak sorunu olarak ele alınması konunun tüm resmi makamlarca uluslararası platformlarda gündeme getirilmesi önem arz etmektedir. Bu noktada Gümrük Birliği Anlaşması'ndaki asimetrik durumu düzeltmek, anlaşmayı daha demokratikleştirmek ve genişletmek adına tarafların 2015 yılı içerisinde başlattıkları inisiyatifinin, hizmet ticaretinin serbestleşmesi kapsamında konunun ele alınması için iyi bir fırsat olarak görülmektedir.

KAYNAKÇA

Andersen, J. E., E. Van Wincoop (2003), Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle, *American Economic Review*, 93 (1), 170 - 192

Avrupa Birliği (2014), Energy, Transport and Environment Indicators

Avrupa Komisyonu (2014), Türkiye 2014 Yılı İlerleme Raporu

Baier, Scott L., Jeffrey H. Bergstrand (2001) The Growth Of World Trade: Tariffs, Transport Costs, And Income Similarity, *Journal of International Economics*, Volume 53, Issue 1, 1–27

Behar, Alberto, Anthony J. Venables (2010), Transport Costs and International Trade, University of Oxford, Department of Economics Discussion Paper Series, Number 488 June 2010

Dönmez, Celalettin (2008), Avrupa Birliği'nde Hizmetlerin Serbest Dolaşımı, *Adalet Dergisi*, (31):1

Dünya Bankası (2014), AB-Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirmesi Raporu

Hummels, David (2010), Transportation Costs and Adjustments to Trade, Trade Adjustment Costs in Developing Countries: Impacts, Determinants and Policy Responses içinde, *World Bank and Centre for Economic Policy Research*, 255 - 265

Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (KDGM) (2015), Geçiş Belgeleri Dağıtım Esasları Yönergesi, Mart 2015 Revizyonu

Liu, , Xiaoyun, Xian Xin (2011), Transportation Uncertainty and International Trade, *Transport Policy*, Volume 18, Issue 1, 156–162

Martincus, Christian Volpe, Jerónimo Carballo, Pablo M. Garcia, Alejandro Graziano (2014), How Do Transport Costs Affect Firms' Exports? Evidence From A Vanishing Bridge, *Economics Letters*, Volume 123, Issue 2, 149–153

Martin, Julien, (2012), Markups, Quality, and Transport Costs, *European Economic Review*, Volume 56, Issue 4, 777–791

Onur, Emrah (2006), Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye için Ulaştırma Faslında Katılım Müzakere Süreci, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi

Özel, Alper (2014), Türk Dış Ticaretinde Karayolu Lojistiğinde Engeller – Riskler – Fırsatlar, 3. Karayolu Ulusal Kongresi Sunumu

Tepav (2014), Ticaretin Kolaylaştırılması Ve Türkiye: DTÖ Bali Bakanlar Konferansı Sonrası Durum, Değerlendirme Notu

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (2015), Ödemeler Dengesi İstatistikleri

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) (2015), 1. Çeyrek İhracatçı Eğilimi Anketi

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2015), AB-28 İhracat Verileri

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) (2015), TIR ve ATA Karnesi Müdürlüğü, Geçiş Belgesi Ve Tır Karnesi İstatistikleri

UNCTAD (2011), UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note 8, Freedom of Transit and Regional Transit Arrangements

UNECE (2012), Inland Transport Committee Working Party on Road Transport, Openness of International Road Freight Transport Markets in the UNECE Region

Ülengin, Füsun, Özgür Kabak, Peral Toktaş Palut, Şule Önsel Ekici, Özay Özaydın, Bora Çekyay, Burç Ülengin (2015), Effects of quotas on Turkish foreign trade: A Gravity Model, Transport Policy Volume 38:1-7

<http://www.abgs.gov.tr/index.php?l=1&p=79> Erişim Tarihi: 05.05.2015

http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, Erişim Tarihi: 20.05.2015

http://www.economy.gov.tr/portal/content/conn/UCM/path/Contribution%20Folders/web/Hizmet%20Ticareti/Sekt%C3%B6rler%20ve%20Destek%20Programlar%C4%B1/03.D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Lojisti%C4%9Fi/Analizler%20Raporlar/turkiyenin_lojistik_gorunumu.pdf, Erişim Tarihi: 21.05.2015

<http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?id=883>, Erişim Tarihi: 10.05.2015

<http://www.mfa.gov.tr/1-95-sayili-ortaklik-konseyi-karari-gumruk-birligi-karari.tr.mfa> Erişim Tarihi: 03.05.2015

<http://www.und.org.tr/download.php?id=14709>, Erişim Tarihi: 01.05.2015

www.und.org.tr, İstatistikler, Erişim Tarihi: 23.05.2015

https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm, Erişim Tarihi: 23.05.2015