**BASIN BÜLTENİ 26.03.2022**

**“Türkiye ile Avrupa Birliği Arasında Yeni Bir Karayolu Taşımacılığı İşbirliği: Beklentiler ve Olasılıklar” projesinin sonuçları açıklandı**

**UND, Avrupa Birliği ve Küresel Araştırmalar Derneği (ABKAD), Polonya Uluslararası Karayolu** **Taşımacıları Derneği (ZMPD) ve Brüksel merkezli Avrupa Komşuluk Konseyi (ENC) iş birliğinde yapılan “Türkiye ile Avrupa Birliği Arasında Yeni Bir Karayolu Taşımacılığı İsbirliği: Beklentiler ve Olasılıklar Projesi” bir yıllık çalışmanın ardından sonuçlandı ve 4 farklı rapor hazırlandı. Pandemi süreci ve sonrasında Avrasya bölgesindeki siyasi ve ekonomik konjonktürdeki yeni gelişmelerin Türkiye’yi tedarik zincirinin merkezine yerleştirdiği belirtilirken; Karayolu taşımalarında Türkiye mevzuatı ile Avrupa müktesebatının yüzde 95 uyumlu olduğu, Türk taşımacılarının Avrupa’da karşılaştıkları sorunların sadece Türk ekonomisine değil AB ekonomisine de zarar verdiği, mevcut koşulların aynı kalması durumunda AB ve Türkiye arasındaki ticaretin sürdürülebilir şekilde gelişmesinin ve Gümrük Birliği’nin kazanımlarının sürekliliğinin sağlanmasının mümkün olamayacağı, Türkiye-AB arasında karayolu özelinde işbirliğinin daha ileri seviyeye getirilmesi, Türkiye-AB arasındaki taşımacılığın kota ve vize gibi engellerden arındırılması gerektiği raporlarla ortaya kondu.**

UND, Avrupa Birliği ve Küresel Araştırmalar Derneği (ABKAD), Polonya Uluslararası Karayolu Taşımacıları Derneği (ZMPD) ve Brüksel merkezli Avrupa Komşuluk Konseyi (ENC) iş birliğinde başlatılan “Türkiye ile Avrupa Birliği Arasında Yeni Bir Karayolu Taşımacılığı İşbirliği: Beklentiler ve Olasılıklar” projesi 24 Mart’ta geniş katılımlı bir toplantı gerçekleştirildi. Avrupa Birliği ve Türkiye Arasında Sivil Toplum Diyaloğunun Desteklenmesi Hibe Programı (CSD-VI) desteğiyle Nisan 2021 tarihinden bu yana sürdürülen projenin kapanış toplantısında hazırlanan 4 farklı raporun sonuçları paylaşılırken, proje kapsamında yapılan çalışmalar hakkında değerlendirmelerin yapıldığı basın toplantısı gerçekleştirildi.

**ÖZEL: TÜRKİYE’YE KAYAN TEDARİK AKIŞINI İYİ DEĞERLENDİRMEK ZORUNDAYIZ**

Toplantının açılış konuşmasını yapan UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, “Dünyada artık rekabet üstünlüğü tedarik zincirlerinin hızı ve etkinliği ile sağlanabiliyor. Covid-19 pandemisi sonrasında ticaret politikasını revize eden Avrupa Birliği’nin üye ülkeleri yakın bölgelerden, kendi sistemlerine yakın ülkelerden tedarik sağlayarak arz kaynaklarını çeşitlendirip yeni krizlere dayanıklı hale getirmeye yöneliyor. Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne yönelik ihracatının son yıllardaki muazzam artışında bunun etkisi oldu. Siparişler Türkiye’ye kaydı. Ukrayna krizi ile birlikte Avrupa’nın ticaret ve lojistik haritası da değişiyor; kuzey güzergahı kapanırken AB’nin Avrasya bölgesine yönelik ticaret açılımında Türkiye’nin transit konumu ile ilgili önemli fırsatlar ortaya çıktı. Bu nedenle transit taşımacılık rejimini AB ile karşılıklı olarak daha da kolaylaştırmak durumundayız. Bu fırsatı iyi değerlendirmemiz gerekiyor” dedi.

**4 FARKI RAPOR HAZIRLANDI MEVCUT DURUM ORTAYA ÇIKTI**

UND AB Uzmanı Ayşegül Ketenci projenin sonuçları hakkında bilgiler verdi. Proje kapsamında 4 sivil toplum kuruluşunun bir araya geldiğini ve 4 farklı raporun hazırlandığını söyleyen Ketenci şu bilgileri verdi: “İlk raporda, Türkiye karayolu müktesebatı ile Avrupa müktesebatının yüzde 95 uyumlu olduğunu gördük. İkinci raporda; Türk taşımacılarının Avrupa’da karşılaştıkları sorunların sadece Türk ekonomisini değil AB ekonomisine de olumsuz etkilediği sonucuna ulaşıldı. 3. Raporda ise AB’nin üçüncü ülkelerle imzaladığı anlaşmalar incelendi ve AB ve Türkiye arasında nasıl bir yol haritası çizilebileceğine bakıldı. Mevcut koşullar aynı kalırsa AB ve Türkiye arasında ticaretin sürdürülebilir gelişiminin mümkün olamayacağı belirlendi. 4. Rapor ilk 3 raporun sonucunun analiz edilmesini ve çıktılar oluşturulmasını kapsıyor. Raporlar hazırlandıktan sonra tam metin olarak proje için özel olarak hazırlanan web sitesinde ([www.eutransportdialogue.org](http://www.eutransportdialogue.org)) 4 farklı dilde yayınlanacak.”

**VESTERBYE: AB, EKONOMİK MENFAATLERİ İÇİN TÜRKİYE İLE İLİŞKİLERİ GELİŞTİRMEK ZORUNDA**

ENC (Avrupa Komşuluk Konseyi) Müdürü Samuel Doveri Vesterbye, AB-Türkiye Taşımacılık İlişkilerinin Gelişimi ve Ekonomik Etkileri adlı raporla ilgili bilgiler verdi. Vesterbye, Türkiye-AB ilişkilerinde ulaşımın çok önemli bir yere sahip olduğunu ve anlaşmazlıkların çözülmesi gerektiğini söyledi. “AB’nin ekonomik menfaatleri için Türkiye ile arasındaki ilişikleri geliştirmesi gerekiyor” diyen Vesterbye, şöyle konuştu: “Türkiye önemli bir tedarik zinciri ülkesi. Daha önce Kazakistan ve Rusya’dan geçen Tır’lar yeni hatlardan geçecek. Ya Hazar rotasını ya da İran rotasının düşünülmesini gündeme gelecek gibi görünüyor. Bütün meseleler Türkiye’yi karar alıcılar arasında çok önemli noktaya getirdi. Sadece AB-Türkiye arasındaki ticaret değil AB ile Orta Asya ve Asya arasındaki ticarette Türkiye’nin; kara, deniz ve demiryolu bağlantıları daha önem kazanacaktır.”

**ULUSLARARASI ANLAŞMALARI İNCELEYEREK ÇÖZÜM İÇİN İPUÇLARI ARADIK**

ZMPD Taşımacılık Birimi Araştırmacısı Tomasz Malyszko, AB’nin Karayolu Alanında imzaladığı Uluslararası Anlaşmalar adlı raporun çıktılarını paylaştı. Malyszko “AB’nin 3. Ülkelerle yaptığı tüm anlaşmalara baktık ve Türk taşımacılarının AB ülkelerine yönelik taşıma koşullarının iyileştirilmesi için bunlardan nasıl yaralanabileceğimize baktık. İsviçre Anlaşması önemliydi. Burada her iki taraftan da taşımacılara tam erişim veriyor. Batı Balkan ülkeleriyle AB arasındaki Ulaşım Topluluğu Anlaşması’na baktık, orada da AB müktesebatına tam uyum sağlanması şartı karşılansa da, tam serbestleşmenin öngörülmediğini gördük. Ukrayna ve Rusya ortaklık anlaşmasına da baktık. Burada bir serbestleşme için yeterli koşul göremedik. Polonya AB’ye girdiğinde yapılan iyileştirmelerden yararlandık. Neticede bir takım opsiyonlar ve çözümler bulduk.”

**KARAYİĞİT: AB’NİN YAPTIĞI ANLAŞMALAR TÜRKİYE İÇİN EMSAL TEŞKİL EDEBİLİR**

Marmara Üniversitesi AB Araştırmaları Enstitüsü Öğretim Üyesi Prof. Mustafa Karayiğit,

AB’nin karayolu alanında ı̇mzaladığı uluslararası anlaşmaları değerlendirerek şöyle konuştu:“

“Acaba AB’nin Türk taşımacılara uyguladığı taşımacılık rejimi gerçekten Gümrük Birliği’nin içinde mi dışında mı? Gerçekten malların dolaşımı gümrük birliği içinde midir? AB’de yapılan anlaşmaların Türkiye’den yapılan taşımalar için emsal teşkil edip edemeyeceğine bakılması gerekir. Özellikle Macaristan ve Romanya ile yapılan anlaşmalar emsal teşkil edebilir. Biz Türkiye olarak standartlar uygulansın istiyoruz, bize kurallarla değil, standartlarla gelin diyoruz.”

**BAYDAROL: TÜRKİYE ARTIK TEDARİK ZİNCİRİN TAM MERKEZİNDE**

ABKAD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Dr. Can Baydarol, yaptığı değerlendirmede Türkiye’nin giderek güçlenen tedarik merkezi konumuna vurgu yaptı. Dünyada yaşanan paradigma değişikliğine dikkat çeken Baydarol pandemi ve ardından Ukrayna krizi ile birlikte Türkiye’nin öneminin hiç olmadığı kadar arttığını vurguladı. “Koşullar değişti ve AB-Türkiye ilişkileri sadece Gümrük Birliği ile sınırlı kalmayacak. Artık Türkiye tedarik zincirinin tam merkezinde bulunuyor. Rusya üzerinden taşımalar 20 yıl yapılamayacaktır. Savaş bitse de ambargolar devam edecektir. Yollar da kalmadı. AB’den Orta Asya ve Orta Doğu’ya yapılan Karayolu taşımaları Türkiye üzerinden yapılacaktır” diye konuşan Baydarol, Türkiye’nin artık ricacı ülke pozisyonundan çıktığını ve pozisyonların değiştiğine dikkat çekti. Türkiye’ye yapılan kota engellemelerini eleştirerek şartların değiştiğine vurgu yapan Baydarol, “Benim üzerimden geçen ülkelere kota uygularsam ne olacak” diye sordu ve Türkiye’nin şu anda yaşadığı durumun anlaşılmasın gerektiğine dikkatleri çekti.

**NAS: AB’NİN TÜRKİYE’YE YAKLAŞIMINI DEĞİŞTİRMESİ GEREKİYOR**

İKV Genel Sekreteri Çiğdem Nas, yeni gelişmelerin AB-Türkiye ilişkilerinin gelişmesi için uygun bir ortam oluşturduğunu ve Türkiye’nin jeopolitik fırsat penceresini iyi kullanması ve reformlar yapması gerektiğini söyledi. Nas, “AB’nin de stratejik vizyonunu genişleterek Türkiye’ye yaklaşımını değiştirmesi gerekiyor. Gümrük Birliği’nin güncellenmesi, ticaretin kolaylaştırılması, mülteci ilişkilerinin düzenlenmesi noktasında yeni bir gündem gelişti ancak bunun sonuçlarını göremedik. Şu anda ilişkileri canlandırabilecek en önemli nokta Gümrük Birliği’nin bir bütün olarak ele alınıp güncellenmesi olacaktır. Kapsamının genişletilmesi

gerekiyor. Burada ulaştırma sektörü çok önemli rol oynuyor. Geçiş ücreti, kota gibi ulaştırma kapasitesini kısıtlayan engellerin ortadan kalkması gerekiyor. Bu ayrı bir anlaşma olarak da ele alınabilir.”

**KOŞAN: DİĞER TAŞIMA MODLARINDA HÜKÜMLER UYGULANIRKEN KARAYOLUNDA UYGULANMIYOR**

Ticaret Bakanlığı Daire Başkanı Çiğdem Koşan da Türkiye’nin elinde mevcut güçlü anlaşmalar olduğunu ancak sorunun uygulamalarda olduğuna dikkat çekti. Koşan, “GATT Madde V, GATS, Katma Protokol ve Gümrük Birliği hükümleri güçlü hükümler içeriyor. Elimizde aslında güçlü anlaşmalar var. Sorun uygulamalarda. Karayolu taşımacılığı olduğunda taahhütler uygulanmıyor. Dünyanın genelinde böyle bir sorun var. Başka taşımacılık modlarında hükümler istisnasız uygulanıyor. Bunu iyi düşünmemiz ve karayolu taşımacılığındaki hassasiyetleri anlamaya çalışmamız gerekiyor. Bu anlamda, projenin başlığı çok anlamlı. Çünkü AB Türkiye arasında karayolu taşımacılığı ilişkilerinde birbirimizi yeniden anlamaya ve sonra yeni iş birlikleri kurmaya ihtiyacımız var. ” diye konuştu.

**BOZ: EN ÖNEMLİ SORUN GEÇİŞ BELGELERİ, KOTALAR VE SÜRÜCÜ VİZELERİ**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Daire Başkanı Hasan Boz, karayolu ile yapılan taşımaların 1.2 milyon adetten 1.5 milyon adede çıktığını belirterek kotalar konusunda bir çok ülkede önemli sonuçlar aldıklarını söyledi. Denizcilik, havacılık ve demiryolunda oturmuş genel kurallar olduğunu ancak karayolu taşımaları için her ülkeyle ayrı ayrı ilişki kurmak gerektiğini aktaran Boz, ülkelerle yapılan görüşmeler ve çalışmalardan örnekler verdi. “Asıl sorunumuz geçiş belgesi, sürücü vizeleri ve kotalar” diyen Boz, sürücü temini ile AB’de yaşanan sıkıntılara dikkat çekerek “Bizim elimizde sürücüler var ama vize sorunu nedeniyle bunları kullanamıyoruz. Burada büyük bir çelişki var” dedi. Ayrıca, pandemi ile birlikte tedarik zincirindeki eğilimlerin değiştiğini, bölgemizde yaşanan gelişmeler de dikkate alındığında, karayolu taşımacılığında sorunların çözümü için yeni bir bakış açısı gerektiğini ifade etti.

**BİNGÖL: TÜRKİYE-AB İLİŞKİLERİNDE KARAYOLUNUN ÖNEMİ ARTTI**

UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Evren Bingöl, projenin amacının Türkiye ve AB arasındaki ilişkileri geliştirmek olduğunu STK’ları arasında yapılan iş birlikleri ile bu amaç için çalıştıklarını söyledi. Proje kapsamında kurulan “AB-Türkiye Uluslararası Yeşil Koridorlar STK Ağı” ile Türkiye, Polonya ve Belçika’dan 50 ayrı STK’nın bir araya getirildiğini belirten Bingöl, projenin en önemli kazanımı olan bu Ağ üzerinden, Türkiye-AB karayolu taşımacılığı alanında yeni işbirlikleri ve ortak projelerin geliştirilmesi için etkin bir platform sağlanmış olduğunu belirtti. “Proje kapsamında hazırlanan raporlardan çıkan temel tespit şu; karayolu taşımacılığı Türkiye-AB ekonomilerinin geleceği ve rekabet gücü için önem taşıyor. Bunun desteklenmesi lazım” diyen Bingöl, Türkiye-AB arasında karayolu özelinde iş birliğinin daha ileri seviyeye getirilmesi ve kota ve vize gibi engellerden arındırılması gerektiğinin altını çizdi.

**BAŞTOR: TAŞIMACILIKTA YAŞANAN SORUNLAR SÜRÜYOR**

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor, AB-Türkiye ticaretinde karayolu taşımacılığının öne çıkan mod olduğunu belirterek, “Ancak geçiş belgesi kotaları, geçiş ücretleri ve sürücü vizeleri konusunda taşımacılarımız yaşadığı sorunlar hala devam ediyor. Her ülkeyle tek tek mücadele ediyoruz, adeta savaş veriyoruz” dedi.

“AB bir taraftan sürücü temin etmeye çalışırken, biz ise sürücülerimiz için vize sorunu yaşıyoruz. 6 aya varan vize süreçleri yaşanıyor” diyerek eleştirilerde bulunan Baştor, şu değerlendirmelerde bulundu: “AB tarafından çözüm olarak bize sunulan Gümrük Birliği’nin güncellenmesi çalışmaları maalesef bekleme aşamasında. Ayrıca. Türkiye-AB ikili ilişkileri bağlamında, taşımacılık başka olmak üzere bazı fasıllar askıya alınmış durumda. Avrupa Komisyonu tarafından 2014 yılında Etki Analiz Çalışması yapıldı. Mevcut durumun her iki taraf için de sınırlamalar ve maliyet yükü getirdiği görüldü. Bu çalışmaların sonucunu kendilerine hatırlattığımızda, konunun sadece ekonomik boyutunun olmadığını sosyal ve çevresel boyutlarının da olduğunu söylüyorlar. Ancak Türkiye olarak, AB ile çok güçlü bir ortaklık anlaşmamız var. Gümrük Birliği’ni tesis etmiş bir ülkeyiz. AB’ye aday ülke konumundayız. Karayolu taşımacılığı alanında mevzuatımızı büyük oranda AB ile uyumlu hale getirdik.”

**BULGARİSTAN-TÜRKİYE SINIRINA 100 MİLYON EURO İLE YENİ BİR KAPI YAPILABİLİR**

UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Fatih Şener, projenin en büyük çıktısının ortak bir sivil diyaloğun oluşturulması olduğunu söyledi. “Türkiye-AB arısındaki sorunları konuşacaksak mevzuatlara bakmak

gerekiyordu. Yaptığımız incelemelerde gördük ki mevzuatımız AB ile yüzde 95 uyumlu” diyen Şener sorunu çözmek için gösterilecek iradenin önemli olduğuna dikkat çekti. 2014 yılında AB Komisyonu tarafından yaptırılan Etki Analizi Çalışmasında karayolu taşımalarında yaşanan sorunlar nedeniyle Türkiye-AB ticaretindeki kaybın 3.5 milyar Euro olduğunun ortaya çıktığını aktaran Şener, “Bu sorunu çözmemiz gerekiyor. Bu ticarette en zayıf nokta Kapıkule’dir. Bu soruna çözüm bulamazsak ticareti hızlandıramayız” dedi. Global Gateway kapsamında sınır geçişleri dahil ulaştırma alanındaki yatırım projelerine 4.6 milyar dolarlık fon ayrıldığını Bulgaristan-Türkiye arısında 100 milyon Euro’luk yatırımla yeni bir kapının inşa edilebileceğini belirterek bu fondan yararlanmak istediklerini aktardı.