Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi, 2015, 50, (2) : 1-15

TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK POTANSİYELİ AÇISINDAN AVRUPA BİRLİĞİ'NİN TRANS AVRUPA AĞLARI

Selma AYTÜRE[1] - Ömer BERKİ[2]

Özet: *Türkiye'nin AB'ne uyumu için yerine getirmesi gereken önemli konulardan biri de AB'nin Trans Avrupa Ağlarıdır. Bu ağlar, ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon ağlarıdır. Trans Avrupa Ulaşım Ağı, Türkiye'nin, en büyük pazarı olan Batı Avrupa'ya ulaşmasında önemli bir fırsattır. Bu bakımdan çalışmada konunun önemine binaen Avrupa Birliği'nin Trans Avrupa Ağları konsepti ve bu politikanın geleceği ele alınmış, Türkiye'nin lojistik potansiyeli açısından uyum durumu değişik veçhelerle değerlendirilmiştir.Çalışmada tarama yöntemi kullanılmış, geleceğe yönelik önerilerde bulunulmuştur. Konu Türkiye'nin geleceği açısından büyük bir önem arzetmektedir. Bu konuda uyumun sağlanabilmesi için topyekün bir anlayışla hazırlanılmalıdır.*

Anahtar Sözcükler: *AB, Lojistik, TEN-T, Trans Avrupa Ağları, Uyum*

EU's TRANS EUROPEAN NETWORK FROM THE POINT OF LOGISTICS POTENTIAL OF TURKEY

Abstract: *One of the important subjects of Turkey's adoptation to the EU is EU's Trans-Europan Networks. These Networks; namely transport, energy and telecommunication. Trans European Transport Network, is the great opportunitiy for Turkey to reach biggest market, namely Western Europe. For this reason in this report, primarily Trans European Network concept of EU and the future of this politicy is considered, and adoptation situation of Turkey is evaluated from the lojistic perspective. Screening method has been used and some proposals have been done for the future. Subject is very important for the Turkey's future. Turkey has to prepare with overall concept for the adoptation on this issue.*

Keywords: *EU, Logistics, TEN-T, Trans European Network, adoptation.*

GİRİŞ

[1] Yrd.Doç.Dr.,Aksaray Üniversitesi, selmaayture@aksaray.edu.tr
[2] Dış Ticaret Vakfı Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Koordinatörü, oberki@tdv.org.tr

Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki tam üyelik müzakerelerine esas teşkil eden 35 fasıldan biri olan Trans Avrupa Ağları Faslı, ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon olmak üzere üç alt başlıktan oluşmaktadır. TEN-Ulaştırmanın amacı, gerek AB içerisinde ve gerek AB ile komşu ülkeler arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla iyi bir ulaşım altyapısı oluşturarak, bunun Trans Avrupa Ulaşım Şebekelerine (TEN-T) eklemlenmesini sağlamaktır (AB Bk.lığı, 2015).

Onuncu Kalkınma Planının, Lojistik ve Ulaştırma Başlığında bu konudaki öncelik 836 numaralı önceliktir. Buna göre: Önemli ticaret merkezlerinden olmaya devam edecek AB'nin ulaştırma ağlarına (TEN-T) bağlantı sağlayacak projeler başta olmak üzere tüm komşu ülkelere ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verilecektir (Kal.Bk.lığı, 2015).

Trans Avrupa Ulaşım Ağı, Türkiye'nin, en büyük pazarı olan Batı Avrupa'ya ulaşmasında önemli bir fırsattır. Demiryolu ağları da Trans Avrupa Ağları konsepti içinde olduğundan, Türkiye açısından asıl önemli fırsat bu noktada ortaya çıkmaktadır. Türkiye bugün için "genel ihracat taşımacılığında yüzdeye bile giremeyen" (2014'te 157,6 milyar dolarlık ihracat taşımacılığının ancak % 0,59'luk bölümünü oluşturan 920 milyon dolarlık bölümü demiryoluyla yapabilmiştir. Bu oran ithalatta % 1 seviyesindedir (TÜİK, 2015)) demiryolu alt yapısının güçlendirilmesi ve bu yolla yapılacak taşımacılığa konsantre olmak durumundadır. Bu yaklaşım, "çevreci bir uygulama olarak" da üzerine eğilinmesi gereken bir olgudur.

Çalışmada tarama yöntemi uygulanmış, geleceğe yönelik önerilerde bulunulmuştur. Çalışma kapsamında öncelikle Avrupa Birliği'nin Trans Avrupa Ağları politikası ve bu politikanın geleceği ele alınmış, Türkiye'nin uyum durumu ve lojistik potansiyeli şu alt başlıklar kapsamında değerlendirilmiştir: Müzakere süreci, karayolu taşımacılığı, lojistik hukuku, demiryolu taşımacılığı, limanlar, serbest bölgeler, transit ticaret, doğrudan yabancı sermaye yatırımları**,** insan kaynakları, bürokrasi, meslek kuruluşları ve özel sektör.

AB'NİN TRANS AVRUPA AĞLARI

Trans-Avrupa Ağları (*İngi*lizce:***T***rans-***E***uropean ***N***etworks* - **TEN**), Avrupa Birliği tarafından 1992 tarihli Maastricht Anlaşması'nın 154, 155 ve 156 sayılı maddelerinde oluşturulan bir girişimdir. Girişimin amacı bir iç pazarın oluşturulması, ekonomik ve toplumsal uyumun güçlendirilmesidir. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağına ilişkin temel mevzuat, 1315/2013 Sayılı AB Tüzüğü ile 661/2010 Sayılı Karardır. Trans-Avrupa Ağları Finansman Aracına ilişkin olarak da , 1316/2013 Sayılı AB Tüzüğü yayımlanmıştır (AB Kom., 2015).

Temel amacı, Üye Ülkeler arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla **'Tek Avrupa Ulaştırma Alanı'** nın fiziki altyapısını oluşturmak olan TEN-Ulaştırma (TEN-T) ile;

- Altyapı yatırımlarına network anlayışı getirilmiş,
- Farklı ulaştırma türlerinin intermodal bağlantısı için kesişim merkezleri (nodes) kurulması planlanmış,
- Mevcut ve planlanan yatırımlar için teknik standartlar belirlenmiş,
- Kurulacak altyapının verimliliğini ve etkinliğini artırmak için ITS'ten en üst düzeyde faydalanılması anlayışı benimsenmiştir.

İstihdam yaratılması ve ekonomik büyüme için de önemli bir aşama olarak görülen Trans-Avrupa Ağları uyarınca oluşturulan projeler, "Yapısal Fonlar ve Uyum Fonu" ödeneklerinden karşılanmaktadır. Avrupa Yatırım Bankası da bu girişimin finanse edilmesinde verdiği kredilerle önemli bir rol üstlenmiştir.

Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Ağları politikası, ulusal çıkarlar doğrultusunda inşa edilmiş olan ulaşım ve enerji şebekelerini, Avrupa çapında etkin ve sürdürülebilir bir ulaşım ve enerji altyapısına dönüştürerek, temel ulaşım ve enerji altyapıları ağını bütünleştirmeyi amaçlamaktadır. Söz konusu ulaşım ağı, 28 AB ülkesinin birbirilerine ve Avrupa Komşuluk Politikası kapsamında AB'yi, AB'nin komşu ülkelerine bağlayan ve otoyollar, demiryolları, suyolları, limanlar ve havaalanlarından oluşan bir ağdır.

TEN-T kapsamında 1990'lı yılların ortalarında yürütülen Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Analizi (TINA) çalışmaları ile belirlenen koridor anlayışı geliştirilmiştir. Bu bağlamda, sürekli güncellenen TEN-T indikatif haritaları ile TEN-T yük ve yolcu koridorları belirlenmiştir. TEN-T Çekirdek Ağında öncelikli olarak finanse edilmek üzere 9 ana Koridor belirlenmiştir: 1.Baltık-Adriyatik, 2.Kuzey Denizi-Baltık, 3.Akdeniz, 4.Orta ve Doğu Akdeniz, 5.İskandinav – Akdeniz, 6.Ren – Alpler, 7.Atlantik, 8.Kuzey Denizi – Akdeniz ve 9. Ren – Tuna. 2001 yılında yayınlanan "2010 için Avrupa Ortak Taşımacılık Politikası: Karar Verme Zamanı" başlıklı Beyaz Kitap'ta taşımacılık modları arasındaki dengesizliğin giderilmesine ve bağlantı sorunlarının giderilmesine önem verilmiştir. Bu kapsamda ulaştırma altyapısındaki bağlantı sorunlarını çözmek amacıyla TEN-T Rehberleri revize edilerek yatırımların altyapı bağlantıları üzerine odaklanması amaçlanmış, proje bazında TEN-T finansman oranı %10'dan %20'ye çıkarılmıştır. Bu bağlamda TEN-T çerçevesindeki projeler ile yüksek hızlı tren altyapısının geliştirilmesi, havayolu bağlantı ve yük taşımacılığını karayolundan demiryoluna kaydırmayı hedeflemiştir.

Tek Avrupa Ulaştırma Alanı İçin Yol Haritası (rekabetçi ve kaynak etkin bir ulaşım sistemine doğru (COM (2011) 144 final):

2011 yılında yayımlanan Yol Haritası, 2030 yılına kadar mevcut hızlı tren hatlarının üç katına çıkarılması, 2050 yılına kadar ise Avrupa hızlı tren şebekesinin

tamamlanması yoluyla orta mesafe yolcu taşımacılığının büyük bir bölümünün demiryollarına kaydırılması ve 2030 yılına kadar TEN-T çekirdek ağının tamamlanması, 2050 yılına kadar ise bütün çekirdek ağ havalimanlarına hızlı tren bağlantısının sağlanması AB'nin öncelikleri arasında yer almıştır (AB Kom., 2015).

Avrupa Komisyonu, rekabetçi bir ulaşım sistemi oluşturmak için, hareketliliği artıracak, kilit alanlarda önemli engelleri kaldıracak, önümüzdeki on yıl için 40 somut girişimden oluşan bir yol haritası kabul etmiştir. Öneriler aynı zamanda, 2050 yılına kadar Avrupa'nın ithal petrole olan bağımlılığını önemli ölçüde azaltmak ve ulaşımdan kaynaklanan karbon emisyonlarını % 60 oranında azaltmayı hedeflemektedir.

2050 yılı itibariyle; şehirlerde geleneksel yakıtlı araba kullanılmayacak, havacılıkta sürdürülebilir düşük karbonlu yakıtların % 40'ı kullanılacak, gemicilik emisyonlarında en az %40 indirime gidilecek, orta mesafeli şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığı karayolundan, %50 oranında demiryolu ve su yolu ile taşımacılığa kaydırılacak, yüzyılın ortalarında ulaşım emisyonlarında % 60 azaltıma gidilecektir.

2030 yılına kadar tamamen işlevsel ve AB çapında multimodal TEN-T 'çekirdek ağı', 2050 yılına kadar da, yüksek kaliteli ve kapasiteli ağ ve buna tekabül eden bilgi hizmetleri seti oluşturulacaktır.

TÜRKİYE-AB İLİŞKİLERİ (UYUM DURUMU):

TEN-T'nin, ilk bakışta Türkiye'nin ekonomik yaşamına ek bir canlılık getireceğini söylemek bir kehanet olmayacaktır. Ancak bu imkanın yüzlerce sene önce "İpek Yolu" konseptinde olduğu gibi Türkiye'nin ekonomik yaşamına sadece hizmet ticareti olarak değil, mal ticareti olarak da yansıması temel amaç olmalıdır. Ticaret tarihine bakıldığında, İpek Yolu'nu Avrupalıların ve Çin başta olmak üzere Asyalıların karşılıklı ticaret için kullandıkları, atalarımızın İpek Yolu kazançlarının ise mal ticaretinden ziyade, kervansaraylar, hanlar ve benzeri konaklama ve gastronomi tesisleri ile, yani hizmet ticaretinden kaynaklandığı görülmektedir. Bu bakımdan, tarihten ibret alınarak, karar vericilerin ve uygulamacıların TEN-T'ye "mal ticareti" penceresinden bakmaları gerekmektedir. Türkiye'nin bugün geldiği dış ticaret bilinci de zaten başka şekilde düşünmeyi mümkün kılmayacaktır.

Onuncu Kalkınma Planının, Lojistik ve Ulaştırma Başlığında yer alan 836 numaralı öncelikteki kilit ifade, Türkiye'nin AB'nin ulaştırma ağlarına (TEN-T) bağlantı sağlayacak projeler başta olmak üzere tüm komşu ülkelere ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verilmesi yaklaşımıdır. Ancak, bu yaklaşım, bir-iki düzine alt başlığı da içermektedir. TEN-T, olaya salt dış ticaret pratikleri açısından bakıldığında "buzdağının görünen kısmıdır".

Çalışma kapsamında Türkiye'nin uyum durumu ve lojistik potansiyeli şu alt başlıklar kapsamında değerlendirilmektedir: Müzakere Süreci, Karayolu taşımacılığı, Lojistik hukuku, Demiryolu Taşımacılığı, Limanlar, Serbest bölgeler, Transit Ticaret, Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları, İnsan kaynakları, Bürokrasi, Meslek kuruluşları ve Özel sektör.

Müzakere Süreci

Trans Avrupa Ağları Faslının Tanıtıcı Tarama Toplantısı 30 Haziran 2006 tarihinde, Ayrıntılı Tarama Toplantısı ise 29 Eylül 2006 tarihinde yapılmıştır. Portekiz Dönem Başkanlığı'nın 27 Eylül 2007 tarihli mektubu ile ülkemizin müzakerelere yeterince hazır olduğu belirtilmiş ve Türkiye Trans Avrupa Ağları Faslında Müzakere Pozisyon Belgesini sunmaya davet edilmiştir. Fasla ilişkin açılış kriteri bulunmamaktadır. Fasıl 19 Aralık 2007 tarihinde Brüksel'de yapılan Hükümetlerarası Konferans'ta müzakerelere açılmıştır.

21. fasıl olan Trans-Avrupa Ağları faslının müzakerelere açılmasıyla Türkiye, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı kapsamında belirlenmiş olan projeleri kabul ederken; bu ağın bir parçası olacak ve aynı zamanda Avrupa'nın çıkarına da uygun olacak öncelikli bir projenin de, Türkiye dahil olacak şekilde hayata geçirilmesi konusunda Avrupa Komisyonu ile mutabakata varmıştır.

Fasla ilişkin bir adet Teknik Kapanış Kriteri bulunmaktadır: Türkiye ve Avrupa Komisyonu, 1692/96 sayılı Kararın tadil edilmiş haline göre gelecekteki TEN-T ağı üzerinde ve söz konusu TEN-T ağı çerçevesinde Avrupa Menfaati öncelikli bir proje üzerinde anlaşmış olmalarıdır. Teknik Kapanış Kriterinin karşılanmasına yönelik çalışmalar neticesinde Avrupa Komisyonu ile Kapıkule-Halkalı-Ankara-Sivas-Kars Demiryolu Hattı Projesi üzerinde mutabık kalınmış ve kriter karşılanmıştır. Avrupa Komisyonu Genişleme Genel Müdürlüğü, 21 No'lu Trans Avrupa Ağları faslında Türkiye'nin teknik kapanış kriterini karşıladığına dair mektubu 18 Mart 2011 tarihinde Türkiye'ye göndermiştir.

Diğer yandan Avrupa Birliği 2013 yılı sonunda gözden geçirilmiş TEN-T kılavuzlarını yayınlamıştır. Bu kapsamda Türkiye kapsamlı ağ çerçevesinde revize TEN-T kılavuzlarına uyum çalışmalarını başlatmıştır.

Trans Avrupa Ağları faslı kapsamında TEN-Ulaştırmanın amacı, Türkiye ve AB arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturarak, bunun Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarına eklemlenmesini sağlamaktır. Türkiye, hızlı ve güvenilir ulaştırma altyapısının ve multi-modal ulaştırma ağının oluşturulmasına ve Karadeniz, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz bölgeleri ile Avrupa arasında gerekli ulaştırma bağlantılarının sağlanmasına büyük önem vermektedir (AB Bk.lığı, 2015).

Bu çerçevede, ilgili AB mevzuatı ile uyumlu "Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirme (TINA) Çalışması" yapılmış ve bu çalışma baz alınarak, "Çekirdek Ağ Veri Güncelleme Dosyası" hazırlanmıştır. TINA çalışması ile, ülkemizin Avrupa altyapısı ile bağlantılandırılması için öncelikli altyapı yatırım ihtiyaçları belirlenmiştir. Ülkemizin TEN-T ile bağlantısının güçlendirilmesi ve kendi çekirdek ağının inşasını amaçlayan altyapı projeleri IPA (2007-2013) altında "Ulaştırma Operasyonel Programı" kapsamında yürütülmektedir. Dolayısıyla, Ulaştırma Operasyonel Programı kapsamındaki projeler de TINA çalışması temel alınarak önceliklendirilmektedir. Bu kapsamda hazırlanan projeler şunlardır:

- <u>İnşası devam eden projeler:</u>
  - Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattının Köseköy – Gebze Bölümünün İnşası Projesi: Projenin temel atma töreni 27 Mart 2012 tarihinde gerçekleştirilmiş olup, 2015 yılı sonunda tamamlanması öngörülmektedir
  - Irmak – Karabük – Zonguldak Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu Projesi: Projenin temel atma töreni ise 15 Mayıs 2012 tarihinde gerçekleştirilmiş olup, 2016 yılı ilk çeyreğinde tamamlanması öngörülmektedir.

- <u>Planlama aşamasında olan projeler:</u>
  - Samsun – Kalın Demiryolu Hattı Projesi: Proje ihale aşamasındadır.
  - Halkalı – Kapıkule Demiryolu Hattı Projesi: Proje'nin IPA II (2014-2020) kapsamında finanse edilmesi planlanmıştır.

- <u>Proje Havuzunda Yer Alan Projeler:</u>
  - Malatya – Narlı Demiryolu Hattı Projesi,
  - Alayunt – Afyonkarahisar – Konya Demiryolu Hattı Projesi.

2014 İlerleme Raporunda uyum durumu ile ilgili olarak: "Taşımacılık ağları alanında, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, ulusal ulaştırma ana planı ve ulaştırma bilgi sisteminin hazırlanmasıyla ilgili olarak son aşamaya ulaşmıştır. Buna paralel olarak, bir lojistik ana planı için hazırlık çalışmaları başlatılmıştır. Türkiye, gözden geçirilmiş TEN-T kılavuz ilkeleri uyarınca, gelecekteki Trans Avrupa Taşımacılık Ağı (TEN-T)'na ilişkin planların güncellenmesine yönelik bir çalışma da yürüteceğini duyurmuştur. Türkiye gelecekteki TEN-T demiryolu ağı için yatırım yapmaya istekli bir şekilde devam etmiştir" ifadeleri yer almıştır (AB Bk.lığı (b), 2015).

Karayolu Taşımacılığı

Trans Avrupa Ağları Projesi'ne uzanan süreçte Türkiye, ihracatta yaşamsal sıkıntılarla karşı karşıya kalan ülkelerin başında yer almıştır. Liberal ekonomiye geçiş ve "İhracata Dayalı Kalkınma Modeli"nin hayata geçirildiği 24 Ocak 1980 tarihini takip eden dönemde, ihracatta transformasyon gerçekleştirmiş, kısa sürede tarım ürünlerinden sanayi ürünleri ağırlıklı bir yapı oluşmuştur. İhracat değer olarak önemli

oranlarda artarken, miktar artışları da aynı paralelde olmuştur. Buna bağlı olarak Türkiye'nin karayolu taşımacılık filosu genişlemeye başlamış ve zamanla Macar ve Bulgar TIR filoları ile birlikte, Avrupa'nın en güçlülerinden biri haline gelmiştir. Bu noktaya gelinmesi bazı zorlukların aşılması ile sağlanabilmiştir. Türkiye-Batı Avrupa aksındaki geçiş ülkelerinden olan Avusturya, 1990'lı yılların başında, bir yandan çevreci uygulamalar, diğer yandan politik yaklaşımlarla Türk plakalı TIR'lara karşı "geçiş belgesi kotası" koymuştur. Bu kotalar genellikle Ağustos-Eylül aylarında dolmuş, bundan özellikle ihracat sezonu bu aylarda başlayan yaş meyve-sebze ve kuru meyve (fındık, kuru incir, çekirdeksiz kuru üzüm gibi) ihracatı olumsuz etkilenmiştir. Önceleri karşılıklı notalarla çözümlenmeye çalışılan bu sorun, oluşturulan Türkiye-Avusturya Karayolu Ulaştırma Komisyonu toplantılarıyla çözümlenmeye çalışılmıştır. [3]

Bu süreçte Türkiye başarılı bir sınav vermiştir. Yeşil araç uygulaması; Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND) satın aldığı veya inşa ettirdiği RO-RO gemileriyle, önce Derince-Trieste, sonra Çeşme-Trieste hatlarıyla soruna önemli rahatlama sağlaması; RO-RO'lar için, bir dönem Slovenya'nın Koper Limanı'nın da kullanılması; gemiler yola çıktıktan sonra, UND'nin TIR şoförlerini uçakla Trieste'ye ulaştırması ve şoförlerin emniyetli sürüş açısından güvencelerinin sağlanması; yine UND'nin doz-vola'ları (geçiş belgelerini) son derece düzenli ve adil bir biçimde taşımacılık firmalarına dağıtması; geçiş belgelerinden tasarruf edebilmek amacıyla, TIR'ların Avusturya'dan trenle geçirilmesi (RO-LA uygulaması), verilen bu başarılı sınavın kilometre taşlarıdır. RO-RO konusundaki gelişmeleri 1994 yılında, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) girişimiyle kurulan ve takip eden yıllarda olağanüstü bir gelişme gösteren U.N Ro-Ro İşletmeleri A.Ş'nin önemli başarıları olarak kaydetmek gerekmektedir (U.N Ro-Ro İşl.A.Ş).

Türk karayolu nakliyat sektörü, yukarıda özetlediğimiz operasyonları 1990'lar içinde kısa sayılabilecek bir sürede yaşama geçirerek, zorluklara, sıkıntılara ve sürprizlere karşı ne derece elastikiyet içinde olduğunu kanıtlamıştır. İşte tam bu noktada, uzmanların "TEN-T Sürprizlerine" de hazırlıklı olmaları gerekmektedir. Zira Türkiye'nin büyüyen dış ticareti ve buna bağlı olarak genişleyen karayolu taşımacılık konsepti, lojistik firmalarımızın üst düzeyde kurumsallaşmaları, bizi TEN-T'de "ticari sürprizlere" hazır olmaya, hazırlıklı olmaya yöneltmelidir. Bu bakımdan, bu ve benzer

[3] Türkiye 1990'ların başından bu yana "Avusturya Geçişleri" konusunda, bu ülke ile ikili bazda "Uluslararası Kara Ulaştırması Karma Komisyonu" toplantıları yapılmakta (kısaca "Türkiye-Avusturya KUK'u" olarak anılmaktadır) ve başta geçiş kotaları olmak üzere diğer teknik konular bu şekilde saptanmaktadır. İki ülke arasında Viyana'da 21-22 Mayıs 2014 tarihinde yapılan görüşmelere ilişkin son protokol "Türkiye-Avusturya Uluslararası Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı Protokolü" adı altında 30 Aralık 2014 tarih ve 29221 sayılı (mükerrer) Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

toplantı ve kongreler sektörün "hazırlıklı olma bilincini" ayakta ve canlı tutacak organizasyonlardır.

Lojistik Hukuku

Dış ticaretimiz, özellikle son on yıl içinde, Üniversitelerimizin yakın ilgi gösterdiği ve çeşitli adlar altında iki yıllık veya dört yıllık programlarla eğitiminin verildiği bir branş olmuştur. Türkiye'de bugün, yani 2013'ün ilk yarısı itibariyle, çeşitli il ve ilçelerimizde "Dış Ticaret; Uluslar arası Ticaret; Lojistik" gibi adlar altında branş eğitimi veren 50'nin üzerinde fakülte ve yüksekokul bulunmaktadır.

Fakülte ve yüksekokullarımızın bazılarında "Lojistik Hukuku" adı altında verilen disiplin, uluslararası ticaret hukukunun önemli başlıklarından "sözleşmeler", "ihtilaflar", "tahkim", "teslim şekilleri", "ödeme şekilleri" gibi konulara değinmemekte; anlaşılabilir bir yaklaşımla, Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği odaklı bir öğreti içermektedir.

Ancak, "lojistik" olgusuna, uluslararası alanda kabul gören, üretim planlamasından, depolamaya; ihracattan malın alıcıya teslim edilmesine; malın tesliminden bakım, onarım, yedek parça sağlanmasına kadar uzanan geniş bir pencereden bakıldığında, TEN-T'ye hazır olmak, "lojistik" kavramına da bu geniş pencereden bakmakla mümkün olabilecektir. Hatta lojistiği, sadece ve sadece gümrük giriş veya çıkış işlemlerinin yapılması şeklinde değerlendiren dar görüşün kabul edilebilir hiçbir yanı bulunmamaktadır.

Demiryolu Taşımacılığı

Trans Avrupa Ulaşım Ağı, Türkiye'nin, en büyük pazarı olan Batı Avrupa'ya ulaşmasında önemli bir fırsattır. Demiryolu ağları da Trans Avrupa Ağları konsepti içinde olduğundan, Türkiye açısından asıl önemli fırsat bu noktada ortaya çıkmaktadır. Türkiye bugün için genel ihracat taşımacılığında yüzdeye bile giremeyen (2014'teki 157,6 milyar dolarlık ihracat taşımacılığının ancak % 0,59'luk oranını oluşturan 920 milyon dolarlık bölümü demiryoluyla yapılmıştır, bu oran ithalatta ise, yine 2014 verileriyle % 0,50 seviyesindedir (TÜİK, 2015)) demiryolu alt yapısının güçlendirilmesi ve bu yolla yapılacak taşımacılığa konsantre olmak durumundadır. Bu yaklaşım, "çevreci bir uygulama olarak" da üzerine eğilinmesi gereken bir olgudur.

Demiryollarımızın gelişmesi umut vericidir. Belki de TEN-T açısından en hızlı hazırlık süreci demiryollarımızda yaşanmaktadır. 2013'ün ilk aylarında Ulaştırma Bakanının, demiryollarımızın da havayollarımız gibi özel sektöre açılacağını ifade etmiş olması, bu alanda devrim yaratacak bir yaklaşım olarak değerlendirilmelidir.

TEN-T'nin demiryolu ayağı ile ilgili olarak ticari bir değerlendirme de yapılması gerekmektedir. Bu noktada hep anlatılan gerçek, yaşanmış bir öyküden bahsetmek gerekir: Alman ithalatçı, İspanyol ihracatçısına ve Türk ihracatçısına narenciye alma konusunda teklif verdiğinde, İspanyol 24 saat veya en geç 36 saatlik bir teslim süresi verir. Türk ihracatçının verdiği süre ise, bir hafta civarındadır. İspanyol tüccar bu işi, kısmen karayoluyla, ancak büyük bölümü itibariyle demiryoluyla gerçekleştirmektedir. Uluslararası ticaretin tam merkezindeki "rekabet" unsurunun, yakın bir gelecekte demiryollarımızın da devreye girmesiyle, daha "adil" noktalara geleceği düşünülmektedir.

Bu noktada, Türkiye-Avusturya Kara Ulaştırma Komisyonu tutanaklarından alınan kara mizah örneği bir olaydan bahsetmek gerekir;

2007 Türkiye-Avusturya KUK Toplantısı Tutanağı Madde 4:

"Türk heyeti, RO-LA hatlarını kullanan taşıtların zaman zaman uzun bekleme sürelerine maruz kaldığını belirterek, Avusturya heyetinin bu konuda yardımcı olmasını rica etmiştir. Avusturya heyeti, en az 12 saat bekleme olması durumunda, esas itibariyle Türk taşıtlarının geçişlerinin sağlandığını, artık çok uzun bekleme sürelerinin günümüzde mevcut olmadığını ifade etmiştir."

Tutanakta, sadece Avusturya'da en az 12 saat bekleme süresinden bahsedilmektedir. Yukarıda verdiğimiz İspanya-Almanya narenciye trafiğinde, Türk kamyonu sınırda en az 12 saat beklerken bu süre zarfında İspanyol narenciyesi, yolun yarısını katetmiş olmaktadır!

Limanlar

Bu kadar karayolu ve demiryolundan bahsettikten sonra, bunların denizyoluna kombine edilmesi açısından birinci derecede önemli "limanlar" bağlamında da konuyu değerlendirmek gerekmektedir. Bilindiği gibi dış ticaret terminolojisinde "kombine taşımacılık" adıyla anılan bir taşımacılık konsepti bulunmaktadır. "Malın bir araçtan başka bir araca veya zincirleme olarak araçlara yüklenerek/aktarılarak sevkiyat" şeklinde tanımlayabileceğimiz kombine sevkiyat olgusu göz önüne getirildiğinde, TEN-T'nin, limanlardan soyutlanarak analizi mümkün olmamalıdır.

Türkiye bu alanda da, başta limanların özelleştirmesi olmak üzere önemli aşamalar kaydetmiştir. İhracatımız ve ithalatımızın sürati açısından TEN-T bağlamında limanlarımıza da özel bir "ihtimam" gösterilmesi kaçınılmazdır.

Serbest Bölgeler

TEN-T ile kombine düşünülmesi gereken bir başka unsur ise Serbest Bölgeler olmalıdır. Her ne kadar, serbest bölgelerle ilgili bazı avantajlar (çalışanların gelir vergisi, sigorta primleri, diğer vergi, resim ve harç istisnaları) 31 Aralık 2008'den itibaren kaldırılmış ve geriye kalan "gelir vergisi"(şahıs şirketleri, gerçek kişi tacir için) ve "kurumlar vergisi" (sermaye şirketleri için) avantajları da Avrupa Birliği'ne tam üye olacağımız tarih itibariyle kaldırılacaksa da, Ege, Antalya, Mersin, Atatürk Hava Limanı Serbest Bölgeleri gibi bölgelerde önemli bir üretim ve ticaret hacmi bulunmaktadır. Türkiye AB ile yürütülen müzakerelerde ve TEN-T ile kombine edilecek projelerde "Serbest Bölge" gerçeğini ve olanaklarını göz ardı etmemelidir.

Transit Ticaret

"Transit Ticaret" ile "Transit Taşımacılık" sistemlerinin birbirlerine karıştırılmaması gerekir.elim. Bilindiği gibi transit ticaret, başta Hong-Kong olmak üzere, Singapur, Dubai gibi ülkelerin son derece kurumsal bir şekilde uzun yıllardan beri yürüttükleri bir ticaret tarzıdır. 2013 rakamlarıyla Hong-Kong toplam 536 milyar dolarlık ihracat gelirinin % 96'lık bir bölümüne karşılık gelen 516 milyar dolarlık kısmını re-eksport ve transit ticaretten sağlamıştır (WTO, 2015).

Türkiye TEN-T olmadan da transit ticaret yapabilecek olanaklara sahip olmakla beraber, TEN-T, ister istemez Türkiye için "Acaba bir transit ticaret olanağı da sağlar mı?" sorusunu akla getirmektedir. Başta Ekonomi Bakanlığı olmak üzere ilgili kurumların bu konuda da çalışma yapmaları, proje geliştirmeleri yeni açılımları da beraberinde getirebilecektir.

Böyle bir yaklaşım, Yıllık Programın, atıfta bulunulan 836 numaralı maddesindeki; "Önemli ticaret merkezlerinden olmaya devam edecek AB'nin ulaştırma ağlarına (TEN-T) bağlantı sağlayacak projeler başta olmak üzere tüm komşu ülkelere ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verilecektir" şeklindeki önerisine de, yeni bir projeyle, "ticari boyutta" katkıda bulunulmuş olacaktır.

Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları

Ülkemizdeki yabancı sermaye yatırımlarının bilinen kompozisyonu :Alışveriş merkezleri, gıda zincirleri, mevcut üretim tesislerinin satın alınması, özelleştirme kapsamındaki satışlar, şeklinde özetlenebilir. Bunların hiçbiri uluslararası terminolojide, "Greenfield Investments" olarak adlandırılan, "yeni fabrika-üretim-istihdam-ihracat eksenindeki yatırımlar" kapsamına girmemektedir. Greenfield yatırım için, birçok başka unsur yanında, alıcı piyasalara ulaşım kolaylığı da öncelikli cazibe yaratan faktörlerdendir. Bunun yanına, doğrudan uluslararası yatırımları çekmek için kullandığımız "Türkiye, Orta Doğu, Asya ve Avrupa'nın en stratejik ticari noktasındadır" şeklindeki klişe söylem de, geçmiş yıllardaki, ticari yollar ile ilgili ulaşım kanallarındaki sıkıntılar nedeniyle, havada kalan bir söylem olmuştur. Son

yıllarda karayollarımız ve demiryollarımızdaki gelişmelere TEN-T'yi de eklediğimizde ülkemiz, yabancı sermaye yatırımları için, gerçek anlamda bir merkez konumuna gelecektir. Yabancı sermaye ve yatırımlardan sorumlu Ekonomi Bakanlığı'nın bu doğrultudaki projeleri de şimdiden hazırlaması, muhtemel fırsatları kaçırmama adına önemlidir.

İnsan kaynakları

"TEN-T'ye uyum ve lojistik potansiyel" eksenine insan kaynakları da eklendiğinde, konu daha karmaşık bir hale gelmektedir. Türkiye bu noktada TEN-T'ye uyuma "topyekûn" bir anlayışla hazırlanırsa, işin önemli bir bölümünü çözmüş olacaktır. İnsan kaynakları boyutunda "Topyekûn Anlayış"la kastedilen şudur: Eğer TEN-T ve ticaret olgusu içinde lojistik ana kavram olacaksa, ki genel yaklaşım bu yöndedir ve bu yönde olmalıdır, üretimdeki mavi yakalıdan, ihracattaki beyaz yakalıya, TIR şoföründen, gümrük memuruna, bankacısından, lojistikçisine, topyekûn ve donanımlı bir insan kaynağı hazırlığı içinde olunmalıdır. Bunu, 1970'lerde Hollanda Milli Takımı'nın futbol alanında "total futbol" sistemiyle yaptığı devrimsel yaklaşıma benzeterek, "total ticaret" benzetmesini yapmakta bir sakınca yoktur.

Ancak, TEN-T'ye, total futbol"dan esinlenerek iddialı bir şekilde "total ticaret" gözlüğü ile baktığımızda, uyum açısından süratle hazırlanmamız gereken alanın insan kaynakları olduğu görülecektir. Bu noktada, yukarıda da ifade edilen, ülke genelinde 50'yi aşkın fakülte ve yüksekokuldaki dış ticaret, uluslararası ticaret ve/veya lojistik öğretisinin TEN-T'ye uyum açısından değerlendirilmesi ve hatta yeniden yapılandırılması öncelikli konuların başında gelmektedir.

Ekonomi Bakanlığı'nın önerisi üzerine Yüksek Planlama Kurulu tarafından bir Hükümet belgesi olarak 13 Haziran 2012 tarih ve 28322 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "2023 İhracat Stratejisi ve Eylem Planı"nın dayanağını oluşturan Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin (TİM) "2023 Türkiye İhracat Stratejisinin Uygulamaya Aktarılması ve Sektörel Kırılımı Raporu"nda (TİM, 2012: 312) ihracatta ağırlığı olan 24 sektörde 2009'da 6.023.669 kişi olan istihdam seviyesinin 2013'te 7.115.938; 2018'de 8.665.886 ve 2023'te 10.256.720 çıkacağı öngörülmüştür. TİM'in 2013-2023 arasındaki istihdam artışı öngörüsü 3.140.782'dir. Bu rakamın % 90'ının mavi yakalı olacağı varsayımından hareketle, 2023 yılına kadar yaklaşık 315.000 beyaz yakalı ihtiyacı doğacaktır. Bu da yılda 30-32.000 civarında bir rakama denk gelmektedir. Bu grubun nitelikli ve donanımlı, "dış ticareti bilen insanlar" olarak yetiştirilmesi TEN-T'nin ticaret ayağına önemli katkılar sağlayacaktır.

Tırnak içinde ifade edilen "dış ticareti bilen insanlar" kavramı üzerinde biraz düşünmek gerekir. Gerçek uluslar arası ticaret yaşamında, bir "lojistik uzmanı" ile karşılaşıldığında: "ben lojistikçiyim, ama ihtisas konum gümrük işlemleri"

diyebilmekte, veya bir "dış ticaret uzmanı" ile karşılaşıldığında: "ben dış ticaretçiyim, ama dahilde işlemeyi iyi bilirim" diyebilmektedir. Bu elemanlara, dış ticaret kültürüne ilişkin çok basit bazı konulardaki bilgisi ve görüşü sorulduğunda, maalesef hiçbir yanıt alınamamaktadır. Örneğin, dört yıl dış ticaret okumuş bir dış ticaret uzmanına, "dünya ticaret hacmi", "ihracatın ithalatı karşılama oranı", "bavul ticareti", "tahkim-mahkeme ilişkisi" gibi uluslararası ticaretin temel kavramları sorulduğunda, cevap alınamayabilmektedir.

Meslek Kuruluşları

Dış ticaret konusunda faaliyet gösteren Birlik, Oda, Vakıf, Dernek gibi meslek kuruluşlarımız ile sivil toplum örgütlerimizin ve bunların çatı örgütlerinin faaliyetleri dikkate alındığında, ortada bir karmaşa olduğu görülmektedir. Her kurum, her konuda, her aklına geleni, herkesle tartışmaya açmakta, bu yapı da "uçuşan bir sürü doküman"la karşı karşıya kalmamıza neden olmakta, neticede önemli bir zaman ve emek israfı yaşanmaktadır.

TEN-T'nin alt yapı ile ilgili "tek elden yönetim" yaklaşımı paralelinde, uluslar arası ticaret bağlamında da "tek elden yönetim" kurgusu yapılmalı ve bir proje olarak hayata geçirilmelidir. Aksi takdirde, geç kalınması mukadderdir.

Kamu Kurumları ve Bürokrasi

Dış ticaret olgusuna Türkiye'nin idari yapısı bağlamında bakıldığında, Ekonomi Bakanlığı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı en önemli kamu kurumları olarak öne çıkmaktadırlar. Konu TEN-T bağlamında işin akışı olduğunda, "Gümrük ve Ticaret Bakanlığı", ticaret pratikleri açısından proje üretmek olduğunda da "Ekonomi Bakanlığı" ön planda yer almaktadır.

TEN-T'de işin akışı açısından bir değerlendirme yapıldığında, gümrük kapılarında, limanlarda, serbest bölgelerde görev yapan gümrük müdürlüklerindeki gümrük müdüründen kolcuya kadar tüm elemanların, bir şekilde "TEN-T Bilinci" ile eğitilmesi ve bu döneme hazırlıklı olmaları gerekmektedir. Konu bu noktada, "İnsan Kaynakları" başlığı ile birlikte değerlendirilmelidir. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 1999 yılında yeni Gümrük Kanunu'nun yürürlüğe girmesini takip eden dönemde, alt yapı ve mevzuat açısından çok başarılı büyük bir modernizasyon süreci gerçekleştirmiştir. Bu Bakanlığın TEN-T'ye de aynı titizlik ve bilinçle hazırlandığı düşünülmektedir.

"TEN-T ve uluslararası ticaret" bağlamında da Ekonomi Bakanlığının, satır başlarıyla ifade edilmeye çalışılan projeler ile benzer, diğer projelerde amiral gemisi rolünü üstlenmesi gerekmektedir. Ekonomi Bakanlığı'nın bu çerçevede , meslek kuruluşlarıyla ilgili olarak yapılan yorum ve öneri paralelinde öncü pozisyon alması yerinde olacaktır.

Özel Sektör

Burada öncelikle, KOBİ'ler özelinde bazı saptama ve öneriler sunulmaktadır. İhracat rakamlarına bakıldığında, ekonomimizin nicelik açısında % 99'unu oluşturan KOBİ'lerin (0-249 çalışan), TÜİK verilerine göre toplam ihracat içindeki payının % 59,6; büyük işletmelerin payının (250 + çalışan) ise % 40,4 olduğu görülmektedir. Bu oran, ilk bakışta KOBİ'ler açısından hiç de olumsuz olarak değerlendirilmemesi gereken bir tablo sunuyorsa da, değerlendirmei başka bir rakamsal pencereden yapıldığında şu tablo ortaya çıkmaktadır;

Toplam ihracatçı sayısı 60.000 civarındadır. İhracatın yaklaşık % 40'ını gerçekleştiren büyük ölçekli firmaların önemli bir bölümünü, sayıları 55 olan Dış Ticaret Sermaye Şirketleri/DTSŞ'ler gerçekleştirmektedir. Bunlara 50 kadar daha büyük ölçekli firma eklendiğinde, 157,6 milyar dolar olan 2014 ihracatımızın yaklaşık % 50'sini 100 firmanın, geriye kalan % 50'sini ise 59.900 firmanın gerçekleştirdiği sonucuna varılmaktadır. İşte KOBİ'lere odaklanılması gereken nokta da burada ortaya çıkmaktadır.

KOBİ'lerin, ihracattan daha fazla pay almaları, TEN-T'ye monte edilecek projelerden biri olmalıdır. 1990'ların ortalarında yaşama geçirilen Sektörel Dış Ticaret Şirketleri Modeli'nin geliştirilmesi veya yeni bir modelin devreye sokulması yanında, KOBİ'lerin TEN-T ile oluşacak, "Post Modern Ticaret Konsepti"ne, modern bir anlayışla hazırlanmaları gerekmektedir. KOBİ yöneticilerinin bilgiyi ön planda tutan, dünyayı tanıyan ve dış ticaretçi özellikleri ağır basan elemanları istihdamda çekingenlik ve çekimserlik göstermeden yeni döneme hazırlanmaları gerekecektir. Zira TEN-T ile bizi "Seri Ticaret Dönemi" beklemektedir.

SONUÇ

Türkiye'nin jeostratejik yapısı dikkate alındığında "lojistik", "taşıma" ve benzeri terminolojik ifadelerin kullanıldığı ortamlarda ülkemizin ön planda yer alması gerekmektedir. Buna, son on yılda "dış ticaret, uluslararası ticaret, lojistik" ve benzeri adlar altında Üniversitelerimizde, fakülte, yüksek okul veya meslek yüksek okulu formatlarında açılan bölümler de eklendiğinde, ülkemizin "lojistik" alanında alt yapının bir ölçüde gelişmekte olduğu sonucuna varılmaktadır. Bunlar yanında, serbest bölgeler, AB ile entegrasyon süreci, bu sürece bağlı olarak ülkemiz mevzuatının ve buna bağlı olarak uygulamalarının gelişmiş ülkeler pratiklerine çok yaklaşmış olması; hatta, Gümrük Kanunu özelinde, AB mevzuatı ve uygulamalarıyla tam uyum sağlanmış bulunması, karayolu taşımacılığındaki bilinen konumumuz, deniz yolu taşımacılığında ise yetersiz ama ümit veren gelişmeler, özelleşme sürecini takiben limanlarımızda ve liman idarelerimizde yaşanan gelişmeler, iç ulaşımdaki alt yapı yatırımları gibi

unsurlar, genelde lojistik, özelde ise makalemizin konusunu oluşturan "TEN-T" hususunda ümitlenmemizi haklı kılacak vakıalardır.

TEN-T bağlamında, deniz ticareti konusuna özel vurgu yapmakta ve bu konuda bir özeleştiri getirmekte yarar bulunmaktadır.

Dünya Ticaret Örgütü'nün verilerine göre 2014 yılında dünya ticareti 19 trilyon dolar olmuştur. Bunun yaklaşık % 80'i denizyoluyla gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin 2014 yılı ticaret hacmi, TÜİK verilerine göre 400 milyar dolar civarındadır. Yine TÜİK verilerine göre, bu hacmin de % 60'lık bölümü denizyolu taşımacılığına aittir. Ülkemizin en kapsamlı kanunu olan, 1535 maddelik Türk Ticaret Kanunu'nun 471 maddesi, başka bir değişle üçte birlik bölümü "Deniz Ticaret Hukuku"nu düzenlemektedir. Özetle belirtmek gerekirse, uluslararası ticarette, hukuksal düzenlemeler bakımından ve uygulama açısından denizyolu taşımacılığının mutlak bir üstünlüğü vardır. Ancak, istisnai durumlar bir tarafa bırakılacak olursa, gerek hukuk fakültelerimizde, gerekse üniversitelerimizin uluslararası ticaret bölümlerinde "deniz ticareti" gereken önemde anlatılmamaktadır. Sayıları bugün onlarca olan, 2025 yılında ise yüzü aşmasına kesin gözüyle bakılan 20.000 konteyner taşıyabilen gemilerin seyr-ü sefer yapacağı denizler, eğitim boyutu da dahil olmak üzere kesinlikle ihmal edilmemelidir. TEN-T'ye giden yolda, vurgu yaptığımız bu vakıa, üzerinde önemle durulması gereken bir başlıktır.

TEN-T ile Türkiye'nin önüne sadece bir ulaşım alt yapısı konmamaktadır. TEN-T, İpek Yolu ruhunu da canlandıracaktır. Ümidimiz ve hedefimiz bu defa sadece hizmet ticaretinden değil, mal ticaretinden de nemalanmak olmalıdır. TEN-T'nin sunduğu "Post Modern Ticaret Konsepti" olanaklarının, özellikle Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasındaki coğrafi konumu açısından rasyonel projelerle, zamanında değerlendirilmesi gerekmektedir. "Post Modern" teriminin mutlak surette denizyolu varyasyonlarını ve kombinasyonlarını da içermesi kaçınılmazdır. Konu, Başbakanların bizzat ilgilenmesini gerektirir ciddiyettedir. Türkiye, ticaret tarihi boyunca kaçırdığı ve maalesef şu veya bu nedenlerle değerlendiremediği fırsatları, TEN-T ile yakalamalıdır.

Bunun için de Hollandalıların 1970'lerdeki "Total Futbolu" gibi "Total Ticaret" anlayışı geliştirmelidir.

KAYNAKLAR

AB Bakanlığı, Resmi Web Sayfası,
(a)http://www.ab.gov.tr/index.php?p=86&l=1(05.04.2015)
(b)http://www.ab.gov.tr/files/ilerlemeRaporlariTR/2014_ilerleme_raporu_tr.pdf(06.04.2015)

AB Komisyonu Resmi Web Sayfası,
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/legal-basis_en.htm(=5.=4.2015)
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm(04.04.2015)
http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm(23.03.2015)
http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm(25.03.2015)

Kalkınma Bakanlığı, Resmi Web Sitesi,
http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu%20Kalkınma%20Planı.pdf(05.04.2015)

Dünya Ticaret Örgütü Web Sayfası,
https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its_e.htm(03.04.2015).

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) "2023 Türkiye İhracat Stratejisinin Uygulamaya Aktarılması ve Sektörel Kırılımı Raporu" Yüksek Planlama Kurulu'nun 2012/8 sayılı Kararı "2023 İhracat Stratejisi ve Eylem Planı" / Resmi Gazete Tarihi. 13 **Haziran 2012; Sayı: 28322,**
http://www.tim.org.tr/files/downloads/2023/tim%202023%20ihracat%20stratejisi%20raporu.pdf
http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/06/20120613-31-1.pdf
http://www.sasad.org.tr/uploaded/2023_ihracat(3).pdf

www.tuik.gov.tr

UN RO-RO İşletmeleri A.Ş., Web Sayfası,
http://www.unroro.com.tr/TR/INDEX/default.asp (28.03.2015)