

◀ mal vermesi çok zor. Elbette inşaa sürecinde birçok Türk inşaat firması bu projelerden iş alabilir. Ama konu esas nükleer teknolojinin kullanıldığı ve reaksiyonun gerçekleştiği yere ekipman verebilmek olunca işin içine çok fazla sertifikaya sahip olma gerekliliği giriyor. Bu sertifika süreci uzun bir üretim ve tecrübe sürecinden geçmeyi gerektiriyor. Güvenliğin son derece hassas olduğu bu projelerde dikkat çeken, bu denli fazla kişinin istihdamını ve fazla sayıda ekipmanın teminini gerektirdiği için yönetimi ve uygulamasının son derece zor olması. "Düzenlediğimiz zirvenin bir diğer adı Nükleer Ticari Eşleştirme Programı ve nükleer santrallere ekipman sağlayan küresel ölçekli şirketlerle Türk şirketlerini bir araya getiriyoruz. Böylece Türk şirketleriyle bu küresel şirketlerin birlikte üretim olanaklarını oluşturmaya çalışıyoruz" diyor Koray Tuncer ve devam ediyor: "Türkiye'de 10 kadar şirket, nükleer teknoloji transferiyle yakından ilgileniyor ve bunu gerçekleştirmek için fırsatları değerlendirmeye çalışıyor."

Akkuyu Nükleer Santral Projesi'ne bakıldığında yaklaşık 20 milyar dolarlık bir inşaat sürecinden Türk şirketlerinin 8 milyar dolarlık bir pay alması mümkün. Zira inşaat süresince kullanılacak beton, hafriyat ve yüksek teknoloji gerektirmeyen diğer ekipmanların Türk şirketleri tarafından sağlanması mümkün. Ama burada önemli olan yani nükleer teknolojiyi transfer edebilmek, geriye kalan işleri başarmaktan geçiyor. "Aslında yapılması planlanan santrallerdeki işlerin yarısı Türk şirketleri için çok uzak değil ama diğer yarısı için malzeme kalite yönetimi ve tasarım konularında ciddi bir hazırlık yapılması gerekiyor" diyor Şule Ergün.

Türkiye'nin katma değerli üretim ve ihracat hedefi için nükleer teknoloji bir fırsat olabilir. "Burada şirketlerin klasik iş anlayışından uzak olmaları ve bu alana odaklanmaları gerekiyor" diyor Koray Tuncer ve devam ediyor: "İzmirli bir şirket olan Gimaz, Çek ortaklarıyla, Fransızların Çin'de yaptıkları bir nükleer santrale ekipman sağlıyor. Buna benzer şirketlerin sayısı ve yaptıkları işin teknolojilerini artırmak mümkün."

Nükleer santral inşası Türkiye'de önümüzdeki yıllarda da çok tartışılacak bir konu. Şüphesiz Türk şirketlerinin katma değeri yüksek üretim ihracat yapması için nükleer teknoloji



iyi bir fırsat olabilir. Bu nedenle bir gün Türkiye'de nükleer santraller faaliyet gösterecekse mutlaka nükleer teknoloji transferinin sağlanması ve Türk şirketlerinin de nükleer santraller için yüksek teknolojili ekipman üretebilmesinin sağlanması şart. Aksi takdirde nükleer enerji, ithal edilen petrol ve doğalgazdan çok da farklı bir pozisyonda olmaz. — Mehmet Erdoğan Elgin

**Sözün Özü:** Nükleer santral teknolojisi transferi Türk şirketleri için büyük önem taşıyor.

#### Ulaştırma

## AB'den Türk TIR'larına Kota Uygulaması Tarife Dışı Bir Engel mi?

- ▶ Macaristan ve Romanya gibi bazı üye ülkeler tarafından ücretsiz verilen transit geçiş izni arzı, talebi karşılamıyor
- ▶ Avrupa Komisyonu Hukuk Servisi davaya müdafî olarak katıldı ve Türk tarafının dile getirdiği tezleri destekledi

9 Ocak 2017 tarihinde, Lüksemburg'da yaklaşık 20 kişiden oluşan bir heyet, AB Adalet Divanında (ABAD) bir Türk kara taşımacılığı firmasının Macaristan yetkilileri ile ilgili davasına şahit oldu. Türk heyetinde ilgili bakanlıklardan üst düzey

yetkililer; TOBB, TİM, UND ve İKV'nin temsilcileri hazır bulundu. Dava, ilk kez bir Türk karayolu taşımacılığı firmasının bir üye ülkeye karşı açtığı davanın ABAD'a taşınması nedeniyle büyük öneme sahip. Buna ek olarak Avrupa Komisyonu yetkililerinin Türk tezlerine paralel tezler sunmaları da Türk tarafında olumlu bir hava yaratmış durumda.

AB üye ülkeleri ile Türkiye arasında imzalanan anlaşmalarda, geçiş izinlerinin karma yapısı itibarıyla önemli farklılıklar bulunuyor. Bu anlaşmalardan bazıları transit ticaret ve ikili ticaret için farklı geçiş izin sınıfları düzenlerken bazıları ise düzenlemiyor.

İkili anlaşmaların temin ettiği geçiş izinlerinin yanı sıra Uluslararası Taşımacılık Forumu (International Transport Forum - ITF) ve Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (European Conference of Ministers of Transport - UBAC) üye ülkelerinden birinde, mukim taşımacılık şirketleri için uluslararası mal taşımacılığı çok taraflı geçiş izinleri temin eden bir kota sistemi tarafından işletiliyor. Söz konusu lisanslar, UBAC üye ülkeleri arasındaki mal taşımacılığına ya da bir veya birden fazla UBAC üye ülkesi üzerinden transit geçişler için uygulanıyor.

Türk taşımacıları için süregelen başlıca sorun, Macaristan ve Romanya gibi bazı üye ülkeler tarafından ücretsiz verilen transit geçiş izni arzının, talebi karşılamaması. Bu durum, Türk taşımacıları için ek maliyetlere yol açıyor. Bunun yanında bazı üye ülkeler için ikili geçiş izinleri yetersiz kalmaya devam ediyor. Türk operatörleri tarafından kullanılan ücretsiz serbest transit geçiş izni stoku tükendiğinde, bazı üye ülkeler transit geçiş izinlerini, belirli bir ücret karşılığında veriyor.

Türkiye'yi AB'deki en önemli ticaret ortaklarına bağlayan yollar, karayolu yük taşımacılarının üçüncü ülke topraklarından geçmesini gerektiriyor. Bu kısıtlamalara rağmen AB-Türkiye ticaretinde son 10 yıl içinde yaşanan büyüme de dikkat çekiyor. Bilindiği üzere Türkiye, AB'nin en önemli ticaret ortakları arasında bulunuyor. AB'nin Türkiye'ye ihracatı ve ithalatı 1995'ten bu yana hızla artış gösterdi. Avrupa Komisyonu Dış Ticaret Genel Müdürlüğü, Türkiye'yi AB'nin yedinci en büyük ithalat kaynağı ülkesi ve beşinci en büyük ihracat pazarı olarak tanımlıyor. Türkiye'nin diğer bölgelerle ticareti özellikle son beş yıl içinde, AB'ye oranla çok daha hızlı bir artış gösterdi. Çoğunlukla AB'nin doğusunda bulunan ülkelerin taşımacılık şirketleri, Türkiye-AB karayolu ▶



◀ taşımacılık pazarının üçte birini ele geçirmiş durumda.

#### Davanın Konusu

İstanbul Lojistik isimli bir firma, Macaristan topraklarından aldığı bir ceza sonucunda, söz konusu cezayı bir Macar mahkemesine taşımıştı. Ancak Macar hâkim konunun kendi yargı yetkisini aştığını dile getirerek topu Lüksemburg'da bulunan ABAD'a attı. Bu bağlamda 19 Ocak 2017 tarihinde konu ABAD'da ele alındı. Buna ek olarak Avrupa Komisyonu Hukuk Servisi davaya müdafî olarak katıldı ve Türk tarafının dile getirdiği tezleri destekledi.

Türkiye'nin ulaştırma ve lojistik sektörünün, AB üye ülkelere ve AB üye ülkelerinden karayoluyla mal taşırken karşı karşıya olduğu çok sayıda sorun bulunuyor. Bu sorunlar şöyle sıralanabilir:

● AB'nin doğusundaki bazı üye ülkeler (Bulgaristan, Romanya, Macaristan gibi), yollarından belirli sayıda Türk plakalı aracın ücretsiz geçmesine kota sistemi altında izin veriyorlar. Ancak izin verilen araç sayısı yani kota miktarı her zaman ihtiyaçtan daha az oluyor.

● Karayolu kotalarının aşılması halinde Türk araçlarından değişik isimler altında ilave transit geçiş ücretleri (örneğin, Bulgaristan'da dozvola) alınıyor.

● Türk taşımacıların kullandığı bazı yollarda ise geçiş tamamen yasaklanmakla beraber, araçlar bir noktadan diğerine zorunlu olarak, ücret ödemek kaydıyla trenle taşınıyor (örneğin, Slovenya'dan Avusturya'ya Ro-La hattı).

● Bazı dönemlerde sınırlar kapatılabiliyor

(Kapıkule Sınır Kapısında olduğu gibi), bu da gümrük geçişlerinin yavaşlamasına neden oluyor.

● Türk şoförlerden talep edilen vizeler de bir başka engel oluşturuyor.

Bu davada Türk tezlerinin Komisyon yetkilileri tarafından desteklenmesi, altı önemle çizilmesi gereken bir nokta. Macar yetkililerin, Komisyon yetkilisinin sorularına cevap vermekte zorlandıklarının yanı sıra söz konusu uygulamaların keyfi bir şekilde yapıldığını gizlemede zorlandıkları dikkat çekiyor.

Önümüzdeki dönemde sürecin şu şekilde gelişeceği öngörülüyor: 6 Nisan 2017 tarihinde ABAD'da davanın rapor-tör hakimi (Genel Avukat), mahkemenin izleyeceği prosedüre bağlı olarak yazılı görüşünü sunacak. Bunun ardından mahkemenin dava ile ilgili kararını yılsonundan önce açıklaması ve raportörün görüşünün büyük olasılıkla mahkemenin belirleyeceği tavrı için yol gösterici olacağı ifade edilebilir.

#### Davanın Gümrük Birliği'nin Modernizasyon Sürecine Olası Etkileri

Bilindiği üzere, 2017 yılı Türkiye ile AB arasında Gümrük Birliği modernizasyonunu öngören müzakerelerin başlangıç yılı olarak belirlenmişti. Türkiye'de karayolu taşımacılığı sektörü de bu süreci yakından takip ediyor. Ancak sektörün başlıca isimleri (örneğin UND) başta kota sorunu olmak üzere süregelen sorunların, söz konusu süreçten ayrı bir şekilde ele alınabileceğini ve bunun için tarafların

ayrı bir anlaşma imzalayabileceklerini ifade ediyorlardı. Buna karşın müzakerelerin başlaması ile hizmetlerin Gümrük Birliği mevzuatına olası entegrasyonunun, sektöre olumlu yansımaları olacağı da çeşitli etki analizlerinde dile getirildi. ABAD'daki davanın sektör için olumlu bir şekilde sonuçlanmasının Gümrük Birliği'nin modernizasyonu müzakerelerine katkı sağlayabileceği, belki de koz olarak kullanılabileceğini belirtmek gerekir.

Sonuç olarak düzenlemelerde yapılacak reformların ticaret, ekonomik verim ve iş artışında büyüme anlamında büyük yararlar getireceği söylenebilir. En büyük etki ise ticareti en fazla kısıtlayan kota uygulamaların kaldırılmasından gelecektir. Serbestleştirilmenin hem AB hem de Türkiye için yarar sağlayacağı ifade edilebilir. Kota sisteminin tamamen ya da kısmen kaldırılması halinde, AB'nin Türkiye'ye olan ihracatında daha da hızlı bir artış bekleniyor. Bu durumun AB içindeki istihdama ve refaha da katkıda bulunacağı tahmin ediliyor.

Türkiye'den AB'ye yapılan ithalatın ise AB ihracatından daha hızlı artması bekleniyor. Bu ithalat artışından Türkiye ekonomisinin yanı sıra, arz zincirindeki düzenleyici maliyetlerin azalması sebebiyle, daha ucuz olacak Türk mallarından AB tüketicileri ve Türkiye'deki üretim kolaylıklarından yararlanarak tekrar AB pazarına satış yapan AB firmaları da yararlanacak.

Bu bağlamda, ticari karayolu taşımacılığında mevzuatın, AB müktesebatına daha uyumlu hale getirilmesi önem taşıyor. Türkiye'nin AB kuralları ile kendi mevzuatını yakınlaştırmak için hızla bir biçimde yol aldığı görülüyor. Türkiye-AB yük taşımacılığında Ro-Ro'nun ileri seviyede kullanımı, ticari karayolları ile alternatif taşıma modlarının ne denli rekabet edebileceğini gösteriyor.

Ayrıca "tam serbestleşme"nin sağlanması durumunda Türkiye ile AB arasındaki ticarete 3,5 milyar euroluk bir artış yaşanacağı öngörülüyor. Türkiye'nin AB'ye yapacağı ihracat 1,9 milyar euro artarken, AB'nin Türkiye'ye ihracatında ise 1,6 milyar euro yükseliş kaydedilecek. —Deniz Servantie\*

**Sözün Özü:** ABAD'daki davanın sektör için olumlu bir şekilde sonuçlanmasının Gümrük Birliği'nin modernizasyonu müzakerelerine katkı sağlayabilecek.