Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerinin Lojistik Performans İndekslerinin Karşılaştırılması ve Bazı Çıkarımlar

A Comparison and some Suggestions for Turkey's and Eurasian Economic Community Countries' Logistic Performance Index Scores

Asst. Prof. Dr. Çiğdem Sofyaloğlu (Celal Bayar University, Turkey)

Asst. Prof. Dr. Burak Kartal (Celal Bayar University, Turkey)

Abstract

Turkey is a bridge between Asia and Europe and this fact provides an opportunity for Turkey, whose exports mostly go to Europe, to diversify its export markets. In this geography, cooperation and integration are needed to sustain and to flourish economic activities. In that sense, Eurasian Economic Community (EurAsEc) is one of the most important economic integrations in the world considering the initiatives of becoming a Customs Union. EurAsEc includes five member and three observer countries while some other Eurasian countries are expected to join this community in the years to come due to its potential advantages. The members of are positive towards a cooperation with Turkey which has a strategic role in many important transport corridors within the Western Europe-Asia transit transport framework. Anyway, the development of international trade depends on logistic performance, logistic infrastructure and effectiveness of logistic sectors of the countries in this region. Therefore, Turkey and EurAsEc countries need to cooperate in overcoming logistics problems to develop international trade. Bearing that in mind, we compared logistic performance indexes of Turkey and EurAsEc countries in our study and we discussed what can be done to improve logistic activities in the region within the framework of mutual cooperation. The findings indicate that a better logistics infrastructure should be available throughout the EurAsEC countries and it is essential to adopt transit pass by EurAsEc countries and to improve the information technology infrastructure to accelerate customs transition.

1 Giriş

Türkiye'nin 2012 yılı dış ilişkiler gündeminde Avrupa Birliği'ndeki ekonomik sarsıntılar önemli bir paya sahip olmuştur. Türkiye'nin en büyük ekonomik ortağı AB ülkelerinin uzun süredir borç sorunları yaşaması, bu ülkelerdeki dış talebin azalması, Türkiye'nin bölgeye yaptığı ihracatın da düşmesine neden olmuştur. Bu durum, geçmişte uyguladığı yanlış ihracat politikalarının (ihracatta coğrafi ve sektörel çarpıklıklar) farkında olan Türkiye'yi, (Bilgin, 2005) farklı pazarlara ağırlık verip ihracat pazarlarını çeşitlendirmeye zorlamıştır.

Nitekim 2008 yılında ekonomik krizin baş göstermesiyle birlikte ihracatında daralma yaşayan Türkiye, 2012 yılı itibarıyla ihracatını rekor bir seviyeye getirerek 150 milyar doların üzerine taşımış; bununla birlikte toplam ihracatında AB'nin payı % 46,2'den % 38,8'e gerilemiştir (Küresel Stratejik Araştırma ve Takip Portalı ,2013). Bu durumda söz konusu ülkelerde azalan pazar payının yeni ihracat pazarlarına kaydığını söylemek mümkündür. Bu bağlamda 2002 yılında ihracatımızdaki payı % 10 olan Ortadoğu'nun 2011 yılındaki payı % 21, 2012 yılındaki payı ise % 17.8 olarak gerçekleşmiştir. En önemli ticari ortağımız olan AB ülkelerinde etkisinin halen devam ettiği ekonomik krizin yanında Ortadoğu'da yaşanan siyasi karışıklıklar ve istikrarlı bir seyir izlemeyen petrol fiyatları dünya ekonomisinde belirsizlikleri de beraberinde getirmektedir. Ortaya çıkan bu istikrarsız sürecin Türkiye ihracatına olumsuz bir etki de bulunması muhtemeldir.

Bunun yanında Türkiye, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan bir köprü görevi görmek ve iki farklı kıtayı birleştirerek önemli bir avantaja sahip bulunmaktadır. Bu avantaj, bir yandan Türkiye üzerinden gelişmiş batılı ekonomilere ulaşılabilmesini sağlarken, diğer taraftan eski Sovyet coğrafyasına erişilebilmesini ve bu sayede Türkiye'nin dış pazarını çeşitlendirmesine fırsat vermektedir. (Resmi Gazete, 2013). Sovyetler Birliği döneminde merkezi planlama ile yürütülen ekonomik faaliyetlerin, dağılma sonrasında ortaya çıkan bağımsız devletlerde, yüksek enflasyon ve siyasi/ekonomik istikrarsızlık nedeniyle imkansız hale gelmesi etkin bir iktisadi işbirliği ihtiyacını doğurmuş ve bu dönemde çeşitli ekonomik işbirliği entegrasyonları ortaya çıkmıştır. 10 Ekim 2000 yılında kurulan Avrasya Ekonomik Topluluğu (AvET) en önemli entegrasyon girişimlerinden biridir. Rusya Federasyonu, Beyaz Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan Avrasya Ekonomik Topluluğunun üye, Moldova, Ukrayna ve Ermenistan ise gözlemci statüsündeki ülkeleridir. 2006 yılında Rusya ve Kazakistan öncülüğünde kurulmuş olan Avrasya Kalkınma Bankası ve 1 Ocak 2010 yılından itibaren Rusya Federasyonu, Beyaz Rusya ve Kazakistan arasında yürürlüğe giren Gümrük Birliği anlaşmaları da Merkez Asya ülkeleri arasında ekonomik işbirliğinin sağlanmasında, üye ve gözlemci ülkelere ihtiyaç duydukları desteğin verilmesinde önemli bir girişim olmuştur (Öngel, 2010). Gümrük Birliği üçüncü ülkeler ile yapılan ticareti de kapsamaya başlamıştır. Dünya ekonomisi ve uluslararası ticaret sistemine entegrasyonu kolaylaştırmayı amaçlayan bu işbirliğinin diğer hedefleri; ortak döviz politikası belirlemek, ortak ulaştırma ve altyapı sistemi

kurmak, mal ve hizmet ticaretine yönelik ortak politikalar belirlemek, yabancı sermaye yatırımları için eşit şartlar sağlamak, üye ülkelerin hukuk sistemleri arasında işbirliğini geliştirmek, eğitim ve sağlık hizmetleri açısından topluluk içinde standardizasyon sağlamak, üye ülkelerin üretim seviyelerini birbirine yakınlaştırmak ve ortak enerji piyasası kurmak şeklinde sıralanabilir (Şanlı, 2010)

Ekonomik entegrasyonlara dahil olmanın dış ticaret ilişkilerini geliştireceği yadsınamaz bir gerçektir. Jeopolitik ve jeostratejik önemi nedeniyle Kazakistan ve Rusya devlet başkanları yaptığı açıklamalarda Avrasya Birliği projesine Türkiye'nin de dahil olmasını istediklerini belirtmişler, bunun gerçekleşmesi durumunda çok büyük bir güce ulaşacaklarının altını çizmişlerdir. Bunda Türkiye'nin Batı Avrupa-Asya transit ulaşım çerçevesinde birçok önemli ulaştırma koridorunun içinde yer almasının önemli bir payı bulunmaktadır. Son yıllarda uluslararası ticaret çerçevesinde Asya Kıtası'nın öneminin artması nedeniyle Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım koridorlarının, özellikle demiryolu koridorlarının, kritik bir rol oynayacağı düşünülmektedir. Türkiye'nin bu gelişmelerin içerisinde yer alması kaçınılmazdır (Çekerol ve Kurnaz, 2011).

Türkiye'de bugün Batı yanlısı bir görüş hakim olmakla birlikte, Avrupa ülkelerinin ekonomik krizde olmalarına karşılık Avrasya ülkelerinin gelişmekte olduğu gerçeği birlikte Türkiye Avrasya'ya yönelmeye başlamıştır (Deutsche Welle, 2013). Gümrük Birliği anlaşması imzaladığı AB ile bütünleşme sürecinin devam ettiği bir dönemde, Türkiye'yi dışarıda bırakan bir Avrasya Ekonomik Birliği'nin kurulması, bölgede Türk ihracatçısının rekabet gücünü zayıflatacak ve bu durum ihracatın Avrupa pazarlarına sıkışması anlamına gelecektir. Bu yapıda, Avrasya girişiminin Avrupa'nın alternatifi değil, tamamlayıcısı olduğu unutulmamalı; bu süreçte başta Rusya, Ukrayna, Kazakistan ve Beyaz Rusya olmak üzere diğer ülkelerle de bölgesel işbirliklerinin artırılması gerekmektedir (Bilgin, 2005).

Bu yaklaşıma paralel olarak çalışmamızda Türkiye'nin dış ticaret pazarlarını farklılaştırması açısından diğer işbirliği entegrasyonları arasında daha iyi bir işlerliğe sahip olduğu düşünülen Avrasya Ekonomik Topluluğu ele alınmıştır.

Tablo 1'de 2012 yılı itibarı ile Türkiye'nin AvET üye ve gözlemci statüsünde yer alan ülkeleri ile gerçekleştirdiği dış ticaret rakamlarına yer verilmiştir.

Ülke Adı	İhracat (milyon \$)	Ülke Adı	İthalat (milyon \$)
Rusya Federasyonu	6681	Rusya Federasyonu	26625
Kazakistan	1069	Kazakistan	2056
Kırgızistan	257	Kırgızistan	45
Tacikistan	235	Tacikistan	345
Beyaz Rusya	264	Beyaz Rusya	190
Ukrayna	1829	Ukrayna	4394
Moldovya	225	Moldovya	135
Ermenistan	0	Ermenistan	0
Genel Toplam	10560	Genel Toplam	33790
Türkiye toplam ihracatı	152478	Türkiye toplam ithalatı	236545

Tablo 1. 2012 Yılı İtibarıyla Türkiye'nin AvET Üye ve Gözlemci Statüsündeki Ülkelerle Gerçekleştirdiği Dış Ticaret Rakamları. **Kaynak:** Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2013.

Tablo 1'de görüldüğü gibi Türkiye'nin bölge ülkeleri ile 2012 yılındaki ticaret hacmi 44,35 milyar \$ civarındadır. Ancak bu rakamın sadece 10,560 milyar \$'lık kısmı bölge ülkelerine ihracat, 33,790 milyar \$'lık kısmı ise bölge ülkelerinden ithalat şeklinde gerçekleşmiştir. Bölge ülkelerinden en önemli ithalat kalemleri ise petrol ve doğalgaz ve diğer doğal kaynaklar olmuştur. Topluluk içinde dış ticaret hacmi nispeten yüksek olan ülkeler sırasıyla Rusya Federasyonu, Kazakistan ve Ukrayna'dır. T.C Ekonomi Bakanlığı bünyesindeki çalışmalar sonrasında 2012-2013 dönemi için belirlenen 17 hedef ülkenin içinde Rusya, Kazakistan ve Ukrayna'nın da bulunması tesadüf değildir. 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planında Türkiye'nin uzun dönemli vizyonu "Orta ve yüksek teknolojlü ürünlerde Avrasya'nın üretim üssü olmak", genel amacı ise "Türk sanayisinin rekabet edebilirliğinin ve verimliliğinin yükseltilerek, dünya ihracatından daha fazla pay alan, ağırlıklı olarak yüksek katma değerli ve ileri teknolojlü ürünlerin üretildiği, nitelikli işgücüne sahip ve aynı zamanda çevreye ve topluma duyarlı bir sanayi yapısına dönüşümünü hızlandırmak" olarak belirlenmiştir. (TC Ekonomi Bakanlığı, 2013). Tüm bu gelişmeler paralelinde Türkiye'nin uzun dönem hedeflerine ulaşmak üzere ihracat pazarlarını farklılaştırmasında Avrasya Ekonomik Topluluğu'nun önemi yadsınamaz.

2 Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksinin Değerlendirilmesi

İhracat pazarlarının farklılaştırılmasında Avrasya ülkeleri yükselen bir pazar olması nedeniyle sadece Türkiye'nin değil, diğer tüm Batı ülkelerinin de dikkatini çekmektedir. Batı ekonomisinin başta enerji olmak üzere yeni kaynaklara ulaşabilmesinde ve başka potansiyel pazarlar bulabilmesinde Avrasya bir cazibe merkezi haline gelmiştir (Yazıcı, 2003). Ancak Avrasya bölgesinin lojistik yapısı incelendiğinde, açık denizlere kıyısının olmaması ve ulaştırma alt yapısı sorunları bölgenin entegrasyonu açısından olumsuz bir etki yaratmaktadır (Şanlı, 2010). Hammadde ve malzemelerin tedarikinden ürün/hizmetin teslimatına kadar geçen süreçte katlanılan maliyetler ve süreler firmaların dış pazarlarda rekabet gücünü etkileyen önemli faktörler arasında sayılabilir. Firmaların lojistik performansları ve dış ticaret işlemlerinde katlandıkları maliyetler kuşkusuz ülkenin lojistik alt yapısına ve lojistik sektörünün etkinliğine bağlıdır (Ulu ve Aracı, 2012). Dolayısıyla karşılıklı dış ticaretimizin gelişebilmesi, sadece Türkiye'nin değil söz konusu Avrasya ülkelerinin de lojistik alanda karşılaşılan sorunların üstesinden gelebilmek için gerekli iyileştirmeleri yapabilmelerine bağlıdır.

Rekabetçi bir çevrede lojistik kalitesi firmaların hangi ülkelerde konumlanacağı, hangi tedarikçilerden satın alacağı ve hangi pazarlara gireceği ile ilgili kararlarda önemli bir etkiye sahiptir. Yüksek lojistik maliyetleri ve düşük lojistik hizmet düzeyi ticaret, doğrudan yabancı yatırımlar ve dolayısıyla ekonomik büyüme önünde bir engel teşkil etmektedir. Bu nedenlerden dolayı lojistik performansın iyileştirilmesi önemli bir kalkınma politikası hedefi haline gelmiştir. Dünya bankası ülkelerin ticaret yeteneği ve rekabet gücünü arttırmada lojistik reform programları geliştirmesine yardımcı olmak amacıyla lojistik performans indeksini (LPI) geliştirmiştir (Arvis vd., 2008). Bu endeks sayesinde ülkeler uluslararası lojistik faaliyetleri açısından kendilerini diğer ülkelerle karşılaştırma imkânı bulmakta, önlerindeki fırsat ve engelleri görmektedirler. Endeks bu açıdan 155 kadar ülkeye performanslarını geliştirmek için hangi temel alanlara yönelmeleri gerektiği hususunda da bir takım işaretler vermektedir (Çevik ve Gülcan, 2011). Lojistik Performans İndeksi (LPI) ilk olarak 2007 yılında, sonra sırasıyla 2010 ve 2012 yıllarında yayınlanmıştır.

LPI, ülkelerin özellikle öne çıkan aşağıdaki altı performans boyutu açısından değerlendirilmeleri ve bunların istatistiksel olarak birleştirilmeleri ile elde edilmektedir:

- Gümrüklerin ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği
- Ticaret ve ulaştırma altyapısının lojistik açıdan kalitesi
- Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı ve maliyeti
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik
- Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi
- Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması

Tablo 2'de Türkiye'nin her üç yıl boyunca almış olduğu genel LPI ve alt bileşenlerine ait puanları ve dünya ülkeleri arasındaki sıralaması yer almaktadır. Endeks genel değerlendirmesinde Türkiye, 2007 yılında 34. sırada yer almış, 2010 yılında 39. sıraya gerilemiş ve en son 2012 yılı endeksinde ise gözlemlenen olumlu yönde değişiklik ile sıralamada 27. sıraya yükselmiştir. Bu gelişmede LPI alt bileşenlerindeki performans gelişmelerinin etkisi olduğu söylenebilir. Bu iyileşmeyle birlikte Lojistik performans indeksinin alt bileşenlerinde sürekli iyileştirme çabaları kuşkusuz önümüzdeki yıllarda Türkiye'yi endeks sıralamasında daha da üst sıralara taşıyacaktır. Bu kapsamda aşağıdaki bölümde Türkiye'nin her bir alt bileşende mevcut durumu, sorunları incelenecek ve çözüm önerileri getirilmeye çalışılacaktır.

		2007		2010		2012	
TÜRKİYE		Sıralama	Puan	Sıralama	Puan	Sıralama	Puan
LPI ALT BİLEŞENLERİ	Lojistik Performans Endeksi (LPI)	34	3,15	39	3,22	27	3,51
	Gümrük	33	3,00	46	2,82	32	3,16
	Alt yapı	39	2,94	39	3,08	25	3,62
	Uluslararası Sevkiyatlar	42	3,07	44	3,15	30	3,38
	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Lojistik Yetkinlik	30	3,29	37	3,23	26	3,52
	Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi	34	3,27	56	3,09	29	3,54
	Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması	52	3,38	31	3,94	27	3,87

Tablo 2. Türkiye'nin 2007, 2010 ve 2012 Yılları İtibarıyla Genel LPI ve Alt Bileşenlerine Ait Puan ve Sıralamaları. *Kaynak:* World Bank, 2013.

Tablo 2 incelendiğinde **Gümrük işlemlerinin etkinliği** açısından her ne kadar Türkiye önceki yıllara göre önemli bir gelişme kat etmiş olsa da, ele alınması gereken en önemli kriterin gümrük işlemlerinin hızı ve etkinliği olduğu görülmektedir. Bu alanda yaşanan sorunları gümrük işlemlerinin yapıldığı alanlardaki fiziki alt yapı yetersizliği ve gümrük BELGE otomasyon sisteminde zaman zaman yaşanan teknik alt yapı arızalarına bağlı sorunlar nedeniyle iş akışının yavaşlaması olarak saymak mümkündür. Ayrıca gümrüklerin ihracat ve ithalat işlemlerinde son nokta olarak yer alması, tüm mevzuatları uygulayıcı kurum olması, ilgili diğer kurumların yaptığı işlemler ve bu kurumlarla ilgili yasal yükümlülüklerin takibinin de gümrüklerde yapılması nedeniyle tüm sorunların gümrüklerden kaynaklandığı algısı artmaktadır (Koban, 2013).

Gümrük işlemlerinin hız ve etkinliğini arttırmak amacıyla Gümrük ve Ticaret Bakanlığının bazı yeni uygulamaları söz konusudur. Bunlar “yetkilendirilmiş yükümlü statüsü”, “ihracatta yerinde gümrükleme” ve “izinli gönderici” uygulamalarıdır.

“**Yetkilendirilmiş yükümlü**”; kurallara uyan, kayıtları düzenli ve izlenebilir olan, kendi öz denetimini yapabilen, mali yeterliliğe ve yeterli güvenlik standartlarına sahip firmalar ile gümrük idaresi arasında stratejik bir işbirliği girişimidir. Yetkilendirilmiş yükümlü statüsünü alan firma güvenilir olduğunu ispatlamıştır. “Yerinde Gümrükleme” ve “İzinli Gönderici” haklarından sadece yetkilendirilmiş yükümlüler faydalanırlar. Uygulama ile güvenilir firmaların malları gümrüğe gelmeyecek ve gümrüklerde sadece güvenilir olup olmadığı tam olarak bilinmeyen firmaların malları incelenecektir. “Yerinde gümrükleme” ile güvenilir firmalar gümrük işlemlerini yapmak için gümrüğe gitmeyecek, kendi tesislerini gümrükleme mekanı olarak kullanabilecektir (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği, 2013). “İzinli Gönderici”; güvenilir olduğu onaylanmış taşıyıcı firmaların işlemlerinin kolaylaştırıldığı ve ihraç edilecek ürünlerin gerekli kontrollerinin taşıyıcı firmalar tarafından yapıldığı bir uygulamadır. “izinli gönderici” haklarından sadece “yetkilendirilmiş yükümlü” belgesine sahip ve uygulamaya ilişkin ilgili ek koşul veya koşulları sağlayan kurumlar yararlanabilmektedir. İzinli gönderici, eşyanın transit işlemlerini kendi tesislerinde basitleştirilmiş usuller çerçevesinde yapmak suretiyle, eşyayı hareket gümrük idaresine sunmaksızın doğrudan çıkış gümrük idaresine sevk etme yetkisine sahip olacaktır.

Ayrıca Türkiye 1 Aralık 2012 itibarıyla “Ortak Transit Sözleşmesi”ne de taraf olmuştur. Ortak Transit Sisteminin amacı bir AB üyesi ülkede açılan transit beyannamesinin, verilen teminatın ve tanınan basitleştirmelerin AB’ye üye olmayan ancak Ortak Transit Rejimine taraf olan bir ülkede de geçerli olması ve bu ülkeye girişte ayrıca bir transit beyanında bulunulmasına gerek kalmadan ortak transit işleminin kesintisiz bir şekilde tamamlanmasıdır. Aynı durum bir EFTA ülkesinde başlatılan her ortak transit işlemi için de söz konusudur. Ortak transit uygulamasıyla, gerek Türk gümrük idarelerinde gerek AB gümrük geçişlerinde daha az bürokrasi ile zamandan tasarruf sağlanacaktır (İktisadi Kalkınma Vakfı, 2013).

Tablo 2’de Lojistik Performans Endeksi’nin iyileştirilmesi gereken diğer bir kriterinin de uluslararası sevkiyatların kolaylığı ve maliyeti olduğu görülmektedir. Türkiye uluslararası sevkiyatların düzenlenmesiyle ilgili olarak 2012 yılında performansını iyileştirerek 3,38 puanla 30. sıraya yükselmiştir. Dış ticaretinin önemli bir kısmının karayolu üzerinden yapılması nedeniyle, bu alanda zaman zaman meydana gelen tıkanmalar Türkiye’nin dış ticaretini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Türkiye’nin yurt dışı taşımalarda yer alan belli başlı güzergahları Avrupa ve Kuzeye yönelik güzergahlar (Batı kapıları), Doğuya yönelik güzergahlar (Doğu kapıları) ve Güneye yönelik güzergahlar olmak üzere üç grup altında toplanmaktadır. Söz konusu güzergahlarda gerçekleşen taşımalarda taşıyıcıların karşılaştıkları başlıca sorunlar vize sorunları, geçiş belgesi sorunları, geçilen ülkenin gümrük ve yerel mevzuatıyla ilgili sorunlar olarak sıralanabilir. Türkiye uluslararası planda taşımacılığı kolaylaştıran 16 önemli konvansiyondan sadece yedisine taraftır. Bu alanda diğer dokuz anlaşmaya da taraf olunması taşımacılara önemli kolaylıklar getirecektir (Keçeci, 2006).

Türkiye lojistik hizmet kalitesi ve yeterlilik alt bileşeninde de performansını geliştirerek 3,52 puanla 26. sıraya yükselmiştir (Tablo 2). Günümüz küresel ve bölgesel pazarlarında varlık gösterebilmek için düşük üretim maliyetleri ile mal ve hizmet kalitesi firmalar açısından bir zorunluluk haline gelmiş, teslim hızı ve teslim güvenilirliği rekabette ayırt edici bir özellik olmuştur. Firmaların lojistik hizmet kalitesini geliştirebilmesi ülkenin lojistik ve bilgi teknolojisi alt yapısı ile sektörde kalifiye elemanların varlığına bağlıdır. Dolayısıyla bilgi işlem teknolojisi kullanımının yaygınlaştırılması, lojistik eğitim niteliğinin artırılması, lojistik meslek standartlarının oluşturulması, meslek içi eğitimin teşvik edilmesi, sektörde güven ortamı sağlamak için kurumsallaşma ve profesyonelleşmenin sağlanması, lojistik şirketlerin akreditasyonu, lojistik çalışanların sertifikasyonu, yeşil ve tersine lojistik faaliyetlerinin yaygınlaştırılması çalışmalarına odaklanmalı ve destek verilmelidir (Müstakil sanayici ve İşadamları Derneği, 2013). Türk lojistik sektörüne son yıllarda giren yabancı firmaların sayısının artması hem sektörde sunulan lojistik hizmetlerinin kalitesini, hem de sektörde yer alan diğer firmalarla kalite temelindeki rekabeti arttırmaya başlamıştır. Lojistik firmalarının hizmet kalitelerini iyileştirmesi için belirli bir ürün lojistiğinde uzmanlaşması, seçtiği ürün bazında hizmet çeşitliliğini geliştirmesi, insan kaynağına, eğitime ve bilgi teknolojilerine önem vermesi, kurumsallaşması ve profesyonel yönetime geçmesi, kalite yönetim standartlarına sahip olması, fırsat ve tehditleri iyi izlemesi gerekir (İhracat, Ticaret ve Ekonomi Sitesi, 2013).

Tablo 2’de Türkiye’nin sevkiyatların takibi ve izlenebilirliği kriterinde 2012 yılında ise 29. sıraya yerleştiği görülmektedir (3,54/5 puan). Bu performans artışında bilişim alt yapısındaki iyileştirmelerin önemli payı

bulunmaktadır. Günümüzün giderek karmaşıkleşan lojistik ve tedarik zinciri sistemleri “**sevkiyatların sürekli olarak izlenmesi ve yönetilmesini**” gerektirmektedir. Son yıllarda meydana gelen teknolojik gelişmeler şirketlerin mallarını tüm yaşam döngüleri boyunca izleyebilmesini ve tedarik zincirlerini yönetebilmelerini sağlamaktadır. Otomatik tanımlama teknolojileri (akıllı taşıma sistemleri, ITS teknolojileri) lojistik zincirinde malzeme akışının izlenmesinde yaygın olarak kullanılmaktadır (Shamsuzzoha vd., 2013). Bu sistemler işletmelerin giderek artan mobil operasyonlarını daha iyi yönetmelerine olanak sağlamaktadır. Takip ve izleme sistemleri birçok işletme için en yaygın kullanılan bilişim teknolojisine dayalı iş uygulamalarından birisi olmuştur. Bu sistemler maliyet düşürücü, müşteri memnuniyetini sağlayan katma değerli uygulama alanları yaratmaktadır (Pagani, 2005). Takip ve izleme sistemlerinin avantajlarını aşağıda olduğu gibi sıralamak mümkündür (Ünlü, 2007).

Haberleşme giderlerinin azalması,

Rekabet avantajının artması,

Etkin filo yönetimi,

Araçların hızlarının, rotalarının anlık olarak takip edilebilmesi,

Müşterilerin bilgilendirilmesiyle müşteri memnuniyetinde artış sağlanması,

Araçlardaki yüklerin takibi ve yeni yüklerin sipariş anında en yakınındaki araçlara yönlendirilmesiyle esneklik sağlanması,

Güvenliğin artırılabilmesi,

Ürünlerin talep edilen noktalara varış sürelerinin belirlenebilmesi

Sevkiyatların takibi ve izlenebilir performansının daha da iyileştirilebilmesi için internet altyapısı sürekli geliştirilmeli, e-devlet, e-belge uygulamaları (e-vergi, e-tescil, e-sözleşme, e-imza, e-beyanname vd.) ve e-ticaret uygulamaları yaygınlaştırılmalı, lojistik bilişim ve iletişim standartları oluşturulmalı, BT yatırımları Tedarik Zinciri Yönetimi kapsamında gerçekleştirilmeli, araç, yük, taşıma kabı ve doküman izlenebilirliği (uydu haberleşmesi, akıllı ulaştırma sistemleri vd.) artırılmalı ve son olarak lojistik merkezler arasında iletişim, planlama, koordinasyon ve izlenebilirliğin sağlanmasına yönelik bir yapılanma gerçekleştirilmelidir (Tanyaş, 2010)

Türkiye’nin “**ticaret ve taşımacılık ile bağlantılı alt yapı kalitesinde**” ciddi bir artış olduğu ve bu konuda dünya ülkeleri arasında 25. sıraya yükseldiği (3,62/5 puan) görülmektedir. Ancak yine de lojistikle ilgili alt yapısında ivedilikle çözülmesi gereken sorunlar bulunmaktadır. Türkiye’de demiryolu ve denizyolu işletmelerindeki alt yapı eksikliği karayolu taşımacılığına daha da yük binmesine neden olmuştur. Bu durumun önüne geçmek üzere ulaşım sektörünün demir, deniz ve karayolları arasında daha dengeli bir biçimde dağılması konusunda çözüm arayışları üzerinde durulmaktadır. Bu kapsamda yük taşımacılığında karayolu taşımacılığı ile işbirliği halinde demiryolu ve denizyolu taşımacılığının daha da yaygınlaştırılmasının yanı sıra, birden fazla modu içeren kombine yük taşımacılığının da özendirilmeye başlaması dikkat çekicidir (Keçeci, 2006 ; Kutlu ve Amil Gür, 2008; Kaya 2008).

Türkiye’nin puanını yükselten ve iyileşen bir diğer kriter de, “**zamanında teslim**” olup, üç dönemde de yükselme görmüş, 2012 yılında ise 3,87 puanla 27. sıraya yerleşmiştir. Zamanında teslim performansının iyileştirilmesi diğer kriterlerin performansı ile yakından ilişkilidir. Dolayısıyla bu kriterlerin iyileştirilmesi uluslararası lojistikte zamanında teslim kriterini daha da geliştirecektir.

3 Türkiye İle Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerinin Lojistik Performans Endekslerinin Karşılaştırılması

Daha önce de değindiğimiz gibi genel olarak Avrasya bölgesinde özelde ise AvET ülkeleri ile dış ticaretin geliştirilmesi, her iki tarafında lojistik alt yapısıyla ilgili sorunları çözme çabalarına ve bu yönde karşılıklı işbirliğine bağlıdır. Tek yönlü çabalar sorunun çözümüne yeterli katkı sağlamayacaktır. Bu kapsamda Türkiye’nin ve AvET ülkelerinin Dünya bankası tarafından geliştirilen lojistik performans endekslerini karşılaştırmak yararlı olacaktır.

Türkiye ve diğer AvET üye ve gözlemci ülkelerinin 2012 lojistik performans indeksleri ve bu indeksin hesaplanmasında dikkate alınan kriterlerdeki performans ve sıralamaları Tablo 3’de yer almaktadır. Tablo 3 incelendiğinde Türkiye’nin 2012 yılı itibarıyla LPI sıralamasında 155 ülke arasında 27. sırada yer aldığı (3,51/5,00 puanla), AvET ülkeleri arasında da gerek LPI gerekse LPI kriterleri bakımından açık ara ilk sırada yer aldığı görülmektedir. AvET üye ve gözlemci statüsündeki ülkelere bakıldığında ise hiçbir ülkenin üst üste birlik dilime giremediği, Ermenistan, Kırgızistan, Moldova ve Tacikistan’ın ise en alt üçte birlik dilimde yer aldığı söylenebilir. Bu dört ülke ekonomilerinin iyi gelişmemiş olması bölge içi ticaretin düşük olmasının temel nedeni olarak görülebilir (Primpayev ve Ganiyev, 2010). Bunun dışında kara ve demiryollarının etkin ve iyi durumda olmaması, gümrük prosedürlerinin çok zaman alması, gümrük kontrol ve ülke içi mal kontrollerinin uyumlu yürütülmemesi, bilgi (enformasyon) değişiminde etkin sistemin olmayışı, transit vergilerin yüksek olması, resmi

olmayan ödemeler ve altyapının iyi gelişmemiş olması, uluslararası ödeme sisteminin olmaması AvET ülkelerinin LPI endeksi sıralamasında alt sıralarda yer almalarının temel nedeni olarak görülebilir.

ÜLKELER	Sıralama	LPI Puanı	Gümrük		Altyapı		Uluslararası Taşımacılık		Lojistik Kalitesi ve Yeterlilik		Sevkiyatların Takibi		Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması	
			Sıralama	Puan	Sıralama	Puan	Sıralama	Puan	Sıralama	Puan	Sıralama	Puan	Sıralama	Puan
Türkiye	27	3,51	32	3,16	25	3,62	30	3,38	26	3,52	29	3,54	27	3,87
Ukrayna	66	2,85	88	2,41	70	2,69	83	2,72	61	2,85	50	3,15	68	3,31
Kazakistan	86	2,69	73	2,58	79	2,60	92	2,67	74	2,75	70	2,83	132	2,73
Beyaz Rusya	91	2,61	121	2,24	65	2,78	107	2,58	89	2,65	98	2,58	114	2,87
Rusya Federasyonu	95	2,58	138	2,04	97	2,45	106	2,59	92	2,65	79	2,76	94	3,02
Ermenistan	100	2,56	116	2,27	110	2,38	96	2,65	115	2,40	99	2,57	92	3,07
Kırgızistan	130	2,35	84	2,45	90	2,49	147	2,00	129	2,25	132	2,31	135	2,69
Moldovya	132	2,33	129	2,17	98	2,44	145	2,08	142	2,15	116	2,44	126	2,74
Tacikistan	136	2,28	85	2,43	138	2,03	135	2,33	130	2,22	143	2,13	146	2,51

Tablo 3. Türkiye ve AvET Üye ve Gözlemci Statüsünün deki Ülkelerin LPI ve Alt Kriterlerine Ait Puan ve Sıralamaları. **Kaynak:** World Bank, 2013

Diğer önemli bir sorun da, ülkeler arası bilgi değişim sisteminin yokluğu ve istatistikî verilerdeki hata ve noksanlar, yani ülkeler arasında istatistikî verilerin uyumsuz olmasıdır. Bunun nedeninin yolsuzluk olduğu öne sürülmektedir (Primpayev ve Ganiyev, 2010). Bölgede söz konusu ülkelerle dış ticareti daha da geliştirebilmek için lojistik ve ulaştırma alanında sağlanacak işbirliği de çok önemlidir. Bölgedeki ulaştırma ilişkilerinin, mevcut sorunları ortadan kaldırma ve bütün taraflara avantaj sağlamaya yönelik bir işbirliği yaklaşımıyla ele alınması gerekmektedir. Ulaştırma alanında bölge ülkeleri arasında;

Karayolu kullanımında, ortak ücret ve tarife politikasının uygulamaya konulması,

Gümrük altyapısında rehabilitasyon çalışmalarına hız kazandırılması,

Avrupa ülkeleri arasında uygulanmakta olan, belirli bir kota sistemine göre, serbest ve sorunsuz geçiş imkânı sağlayan sistemin benzerinin oluşturulması,

Bazı ülkelerde uygulanan yüksek geçiş ücretlerinin düşürülmesi,

Eşit rekabet şartları içinde, ortak kara taşımacılığı şirketleri kurulmasının teşvik edilmesiyle,

büyük faydalar temin edilecektir (TOBB, 2006).

Ayrıca Orta Asya ekonomilerinde, özellikle hizmet ve lojistik sektörlerinde, bölgesel entegrasyonun ve rekabetin gelişmesini sağlamak için, tarihsel İpek Yolu'nun canlandırılması ulaştırma alanındaki sorunların çözümüne katkı sağlayacaktır. Avrasya Bölgesinde Kuzey, Orta ve Güney olmak üzere Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan üç tane koridor bulunmaktadır. Bu koridorlardan Orta ve Güney koridoru Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktadır. Orta koridorunda demir ve denizyolu ile etkin bir taşımacılığın yapılabilmesi için öncelikle Hazar Denizi limanlarında gerekli alt yapı yatırımlarının tamamlanması, ülkeler arası transit anlaşmaların imzalanması ve demiryolu ağındaki teknik eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir. Güney koridoru üzerinde ise demiryolu ve karayolunu kullanarak konteynır taşımacılığı yapılabilmesi için demiryolu alt yapısının tamamlanması, güvenlik sorunlarının aşılması ve ülkeler arası anlaşmalara gerek duyulmaktadır. Modern İpek yolunun bu sayede hayata geçirilmesi mümkün olabilecektir (Kulaklıkaya, 2013). Bu bağlamda Türkiye'nin artık sona yaklaşan Kars-Tiflis demiryolu projesini hızlı bir biçimde tamamlanması, İstanbul-Almaata konteynır demiryolu hattının etkin kullanımını sağlaması, Gümrük Birliğine olan sorumluluklarını unutmadan karşılıklı gümrük tarifesi ve kota muafiyetlerini sağlayabilmesi dış ticarete lehine bir durum olacaktır (Öngel, 2010). Türkiye'nin Gümrük Birliğine olan sorumluluklarını unutmadan karşılıklı gümrük tarifesi ve kota muafiyetlerini sağlayabilmesi dış ticarete lehine bir durum olacaktır (Öngel, 2010).

Ayrıca Türkiye'nin gerek kendi gerek Avrasya coğrafyasında stratejik noktalarda lojistik üslerin kurulması ve kombine taşımacılığın yaygınlaştırılabilmesi için gerekli yatırımları yapabilmesi lojistik maliyetlerin azalmasına katkı sağlayacaktır.

4 Sonuç

Dış ticaret hacmini arttırmak için alternatif ihracat pazarları bulmanın önemini fark eden Türkiye, Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan bir köprü olması nedeniyle bu avantajı bir üstünlüğe dönüştürmek üzere Avrasya bölgesi için Avrupa ülkeleriyle rekabet edebilecek ekonomik bir yapıya, karayolu, demiryolu, denizyolu ve boru hatlarından oluşan uygun bir ulaşım ve lojistik alt yapısına sahip olmak zorundadır. Dünya Bankası

tarafından hazırlanan lojistik performans endeksinde Türkiye 2012 yılı itibarıyla 155 ülke arasında 27. sıraya yükselmiştir. Lojistik alanda Türkiye'nin sürekli iyileştirme çabaları yanında endeks sıralamasında oldukça alt sıralarda yer alan AvET ülkeleriyle karşılıklı işbirliği çabalarının da büyük önem taşıdığı unutulmamalıdır. Türkiye AvET ülkelerine ve diğer ülkelere en uygun taşımacılık sistemini kullanarak bağlanmak zorundadır. Bu bakımdan Orta ve Güney koridorları, üzerinde çalışılması gereken bağlantılardır (Kaynak, 2004). Bu bağlantıların iyileştirilmesi, Türkiye'nin bölgesel lojistik güç olma potansiyelini güçlendirmiş olacaktır. AvET ülkeleriyle ticari faaliyetlerini arttırmaya çalışan Türkiye, özellikle Rusya ile denizyolu taşımacılığını güçlendirmek durumundadır. Ayrıca topluluğa gelecekte üye olması muhtemel Azerbaycan limanlarının iyileştirilmesi de; Türkiye açısından söz konusu bölgeye önemli bir yatırım fırsatı sunmaktadır. Orta ve Güney koridorlarında etkin bir kombine taşımacılığın desteklenebilmesi için mevcut demiryolu altyapısının modernize edilmesi, projelerin hızlı bir biçimde tamamlanması gerektiği unutulmamalıdır. Doğu-Batı ticaretinde Türkiye'yi transit geçiş noktası yapacak olan Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattının bitirilmesiyle bu hattan her yıl 3 milyon ton yük akışı hedeflenmektedir.

Sonuç olarak AvET ülkeleriyle dış ticareti geliştirebilmek için gerekli şartların oluşturulması önem taşımaktadır. Karayolları ve demir yollarında söz konusu ülkelerde fiziki standartlar geliştirilmelidir. Fiziksel altyapı standartlarının ülke bazında iyileştirilmesi yeterli olmamaktadır. Standartların uluslararası düzeyde, güzergâh bütününde geçerli hale getirilmesi gereklidir. Ayrıca bu ülkelerde gümrük geçişlerinin hızlandırılması için gerekli bilgi teknolojisi alt yapısının iyileştirilmesi, gümrükle ilgili transit geçiş belgelerinin de topluluğa üye ülkelerce uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir.

Kaynakça

- Arvis, J.F., Mustra, M. A., Panzer, J., Ojala, L. and Naula, T. (2008), "Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy", *The Global Enabling Trade Report 2008, 2008 World Economic Forum*
- Bilgin, Mert (2005): "Türkiye'nin İhracata Yönelik Ekonomi Politikalarında Avrasya'nın Stratejik Önemi", *Uluslararası İlişkiler*, **2(7)**, ss. 87-124.
- Çekerol, Gülşen S. ve Kurnaz, Niyazi (2011): "Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, **25**, ss. 48-59.
- Çevik, Osman ve Gülcan, Bayezid (2011), "Lojistik Faaliyetlerin Çevresel Sürdürülebilirliği ve Marco Polo Programı", *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, **13(20)**, ss. 35-44
- Deutsche Welle, 2013. Rusya Şangay Çıkışı Nasıl Yorumluyor? , <http://www.dw.de/rusya-%C5%9Fanghay-%C3%A7%C4%B1k%C4%B1%C5%9F%C4%B1n%C4%B1-nas%C4%B1-yorumluyor/a-16624248>
- İhracat, Ticaret ve Ekonomi Sitesi, 2012. Lojistikte Pazar Büyüklüğü 120 Milyar Dolar, <http://www.ihracat.info.tr/lojistikte-pazar-buyuklugu-120-milyar-dolar-1235h>
- İktisadi Kalkınma Vakfı, 2013. Ortak Transit Yönetmeliği Yenilendi, <http://www.ikv.org.tr/icerik.asp?konu=haberler&baslik=ORTAK%20TRANS%DDT%20Y%D6NETMEL%DD%D0%DD%20YEN%DDLEND%DD&id=3009>
- Kaya, Sait (2008), "Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları", *Ar&Ge Bülten, Şubat*, ss. 31-38
- Kaynak, Muhteşem, A. (2004), "Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye", *Ekonomik Yaklaşım*, **15(52-53)**, ss. 3-33
- Keçeci, Adnan (2006), "Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı", *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi*, **20, Şubat**, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa
- Koban, Emine (2012), "Gümrük-Lojistik Aşkı", *Transport Dergisi*, Sayı: 100, <http://www.transport.com.tr/akt4,100@2200.html>
- Kulaklıkaya, Ömercan (2013), "Modern İpekyolu: Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı", *Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, Şubat*, ss. 1-7
- Kutlu, Serap ve Amil Gür , Furkan (2008), "Lojistik Master Planı ve Bir Lojistik Üs Olarak Türkiye", *Mevzuat Dergisi*, **11(129)**, ISSN 1306-0767, <http://www.mevzuatdergisi.com/2008/09a/02.htm>
- Küresel Stratejik Araştırma ve Takip Portalı, 2013. Türkiye'nin 2012 Ekonomik Performansı Üzerine Bir Değerlendirme", <http://www.straturk.com/2013/05/09/turkiyenin-2012-ekonomik-performansi-uzerine-bir-degerlendirme/>
- Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği, 2010. Lojistik Sektörü Raporu 2010, http://www.musiad.org.tr/img/arastirmalariyayin/pdf/arastirma_raporlari_70.pdf

- Öngel, Volkan (2010), “Türkiye İçin Alternatif Bir Dış Ticaret Pazarı: Avrasya Ekonomik Topluluğu”, International Conference on Eurasian Economies, ss. 86-91, 4-5 Kasım, İstanbul
- Pagani, Margherita (2005), Mobile and Wireless Systems Beyond 3G: Managing New Business Opportunities, IRM Press, Italy
- Pirimpayev, Cusup ve Ganiyev, Culus (2010), “Avrasya Ekonomik Topluluğu: Bir İktisadi İşbirliği Alternatifi”, International Conference on Eurasian Economies, ss. 82-85, 4-5 Kasım, İstanbul.
- Resmi Gazete, 2012. 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planı, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/06/20120613-31-1.pdf>
- Şanlı, Bahar (2010), “Ekonomik Entegrasyon Teorisi Çerçevesinde Avrasya Birliğinin Olabilirliği”, edergi.atauni.edu.tr/index.php/IIBD/article/view/3756/3585 , ss.13-29
- Tanyaş, Mehmet (2010), “Türkiye Lojistik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri”, YAEM, 1 Temmuz, Sabancı Üniversitesi, İstanbul
- TC Ekonomi Bakanlığı, 2012. 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planı, [http://www.sasad.org.tr/uploaded/2023_ihracat\(3\).pdf](http://www.sasad.org.tr/uploaded/2023_ihracat(3).pdf)
- TOBB, 2011. Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, http://www.karid.org.tr/upload/data/Image/TOBB_ulasirma_kitap_2012.pdf
- Türkiye İhracatçıları Meclisi, 2013. “31.12.2012” Tarihi İtibariyle Ülke Bazında Aylık İhracat Rakamları, <http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-ihracat-rakamlari-tablolar.html>
- Ulu, Cenk ve Aracı, Cem (2012), Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları, Yayın No: TÜSİAD-T/2012-03/526, ISBN: 978-994-405-80-5, İstanbul
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği, 2013. Yerinde Gümrükleme ile Her Tesis Gümrük Haliyle Geliyor, <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10921>
- Ünlü, Zehra Filiz (2007), Tedarik Zinciri Yönetimi, Lojistik ve Taşımacılıkta Bilişim Teknolojileri ve Uygulamaları, Yayınlanmamış YL Tezi, İTÜ FBE, İstanbul
- World Bank, 2007. LPI Full Report 2007, <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>
- World Bank, 2010. LPI Full Report 2010, http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf
- World Bank, 2012. LPI Full Report 2012, http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf
- TOBB, 2006. Avrasya Odaları Zirvesi, <http://www.tobb.org.tr/Documents/Konusmalar/Avrasya%20Odaları%20Zirvesi.doc>.
- Yazıcı, Erdinç (2003), “Yirmi birinci Yüzyılın Başında Avrasya ve Türkiye’nin Avrasya Vizyonu”, Kamu-İş, 7(2), ss. 1-12.