

Derleme

LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ KAPSAMINDA LOJİSTİK ÜSLERİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ ÜZERİNE BİR İNCELEME*

Ahmet PINAR¹ ORCID ID: 0000-0002-3312-0813
Ahmet DİKEN² ORCID ID: 0000-0002-6455-9749

ÖZET

Günümüzde şirketlerin ulusal ve uluslararası ticaretinin büyümesine paralel olarak lojistik işinin artık daha hızlı, daha ekonomik, daha kaliteli ve daha güvenilir biçimde gerçekleştirilmesi beklenmektedir. Bu nedenle “lojistik üs” kavramı son yıllarda en çok araştırılan ve faaliyete geçirilmeye çalışılan organizasyon yapılarından biri olarak görülmektedir. Küresel ticarete büyük pay sahibi olan ülkeler incelendiğinde bu tarz yapıları son derece verimli kullandıkları ve tüm lojistik süreçleri bünyesinde barındıran ve bunu etkin ve verimli bir şekilde kullanabilen lojistik temelli ülkeler olarak ön plana çıktıklarını görmek mümkündür. Son yıllarda da Türkiye'nin, lojistik üsler kurarak sektörde gelişmiş ülkelerle rekabet edebilecek hale gelmesi için planlama ve yatırım çalışmalarına başlanmıştır. Bu kapsamda çalışmada, Lojistik Performans Endeksi ile birlikte Türkiye'nin lojistik üslerle ilgili durumu bir kısım ülkelerle karşılaştırmalı olarak incelenmiş ve ülkemizin sektöre ilgili daha iyi duruma gelebilmesi için nelerin yapılması gerektiği makale sınırları içerisinde irdelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Lojistik, Lojistik Üs, Lojistik Performans Endeks*

Review

A REVIEW ON THE IMPACT OF LOGISTICS BASES ON TURKISH ECONOMY WITHIN THE SCOPE OF LOGISTICS PERFORMANCE INDEX

ABSTRACT

Today, in parallel with the growth of national and international trade, logistics business is expected to be carried out faster, more economically, higher quality and more reliably. For this reason, the concept of the "logistics base" has been seen as one of the most researched and operational organizations in recent years. When examining countries that have a large share in global trade, it is possible to see that they use such structures very efficiently and come to the fore as logistics-based countries that incorporate all logistics processes and can use it in the most efficient way. In recent years, planning and investment efforts have been started to make Turkey able to compete with developed countries in the sector by establishing logistics bases. Work in this context was discussed in Logistic Performance Index with Turkey's Logistics Base examined under the relevant conditions in comparison with some countries and what the article limits that need to be done in order to create a better situation for the sector in our country.

Keywords: *Logistics, Logistics Base, Logistics Performance Index*

*Bu makale, Necmettin Erbakan Üniversitesi SBE bünyesinde 31.5.2019 tarihinde savunması yapılan Yüksek Lisans Tezinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

¹ *Doktora Öğrencisi, Necmettin Erbakan Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi İşletme Bölümü, ahmetpinars@gmail.com*

² *Prof. Dr., Necmettin Erbakan Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi İşletme Bölümü, adiken@erbakan.edu.tr*
Makale Geliş Tarihi/Received: 26.06.2020, Makale Kabul Tarihi/Accepted: 29.10.2020.

1. GİRİŞ

Küreselleşmenin de etkisiyle beraber şirketler ve ülkeler arasında yaşanan rekabetin şiddeti, gün geçtikçe daha da sertleşmektedir. Organizasyonların rekabet etme gücüne sahip olabilmeleri; ekonomik, sosyal ve teknolojik olarak yaşanan hızlı gelişime ne kadar uyum sağladıkları ölçüsüne bağlı olmaktadır. Artık rekabet koşulları mal ve hizmet sağlayıcılarını en hızlıyı ve en kaliteliyi yakalamaya mecbur bırakmaktadır. Dolayısıyla müşteriler, işletmeleri; satın aldıkları ürünlerin ne kadar kaliteli olduğuna ve ürünlere ne kadar hızlı sahip olabildiklerine göre zihinlerinde konumlandırırmaktadırlar. Nitekim müşterilerin ürünlere hızlı ve güvenli bir şekilde sahip olmalarını sağlayan unsurların başında lojistik gelmektedir. Bu durum işletmeler açısından lojistiğin rekabet üstünlüğü yaratacak faaliyetler arasında görülmesine sebep olmakta ve sürekli iyileştirilmesi gereken bir süreç olarak değerlendirilmektedir.

Lojistik, küreselleşmeyle birlikte özellikle ekonomik, sosyal ve beşerî alanda sürekli bir değişime uğramaktadır. Zamanla ulaşım ve taşıma türleri değişmekte ve ayrıca beşerî faktörlerin potansiyelleri ve uzmanlaşma seviyeleri sektöre göre farklılaşmakta, çağdaş lojistik uygulamaların kullanılma oranları da bu faktörlere göre artmaktadır. Lojistik sektörüyle ilgili son gelişmelere bakıldığında, lojistik üslerin ön plana çıktığı görülmektedir. Önemli oranda yatırım gerektiren lojistik üslerle ilgili zamanında hareket eden ve yatırımlarını gerçekleştiren ülkelerin, konuyla ilgilenmeyen ya da geç kalan rakiplerine karşı günümüzde oldukça avantajlı bir durumda oldukları gözlemlenmektedir. Son yıllarda iktisadi anlamda önemli gelişmelere imza atan Türkiye'nin, söz konusu yatırımları gerçekleştirmesi durumunda ve jeo-stratejik konumunun da yardımıyla lojistik açısından en fazla avantaj sağlayabilecek ve bu anlamda bölgesinde merkezi bir otorite olabileceği öngörülmektedir. Fakat bu öngörülerin ve gerçekleştirilmesi olağan hayallerin bahsedilen lojistik organizasyon yapılarının bir an önce hayata geçirilmesiyle mümkün olacağı, hatta bunun da yeterli olmayıp bu yapılar içerisinde yer alan birçok mekanik ve organik süreci doğru yönetmek gerekecektir. Gerekli adımlar doğru ve zamanında atıldığı takdirde Türkiye'nin bölgesel ve küresel birçok lojistik üssü bünyesinde barındıran küresel bir lojistik servis sağlayıcı ülke olma potansiyelinin yüksek olacağı öngörülmektedir (Babacan, 2003, s.8).

Bu bağlamda çalışmada lojistiğin Türkiye'de Avrupa Birliği'nde ve Dünya'da yaşamış olduğu değişimlerden bahsedilmiş olup, devamında 2019-2020 pandemi (Covid-19) etkilerinin lojistik sektörüne yansımaları irdelenmeye çalışılmıştır. Bu anlamda yerli ve uluslararası literatür incelenmeye çalışılmış olup, özellikle uluslararası kuruluşların ve devlet kurumlarının raporları doğrultusunda hem ülkemizin hem de Avrupa kıtasının lojistik alanında gerçekleştirdiği lojistik üs yatırımlarına yer verilmeye çalışılmıştır. Son kısımda Dünya Bankası tarafından belirli aralıklarla düzenlenen Lojistik Performans Endeksi kapsamında Türkiye için bir durum analizi ortaya konulmaya çalışılmıştır. Çalışmamızın ana gayesi lojistik performans endeksinde üst basamaklarında yer alan rakip

ülkelerin lojistik alanında gerçekleştirmiş oldukları yatırımları incelemek, söz konusu yatırımlarla alakalı ülkemizde ne ölçüde faaliyete geçildiğini ortaya koyabilmektir. Bu bakımdan lojistik üslerin Türk lojistik sektörüne kazandırılması tarafımızca büyük önem arz etmektedir. Nitekim bu doğrultuda cumhuriyetimizin kuruluşunun 100. yılında hedef 2023 vizyonu ile ortaya konulan dış ticaret hedeflerini gerçekleştirebilmek için titizlikle ele alınması gereken konular arasında lojistik üst sıralarda yer almaktadır.

2. KÜRESELLEŞME VE TÜRKİYE EKONOMİSİ

Ülkelerin gelişmesi, ticaret hacimlerinin artması ile gelişmiş bir lojistik sektörü arasında doğru orantılı bir ilişki bulunmaktadır. Çünkü ihraç edilen ürünlerin taşınması, müşteriye sağlam bir şekilde teslim edilmesi gelişmiş bir lojistik sektörüyle mümkün olmaktadır. Küreselleşmeyle birlikte lojistiğin önemi daha da artarken, adeta sınırlar kalkmış, hitap edilen pazarlar büyümüş ve firmaların önü açılmıştır. Artan talebi karşılamak için ürünlerini müşterilerine nasıl ulaştıracaklarını düşünen işletmelerin imdadına lojistik firmaları yetişmektedir. Türkiye de son yıllarda gerçekleştirilen yatırımların ve makroekonomide sağlanan iyileşmelerin etkisiyle birlikte rekabet piyasasında yer alan oyuncuların biri olabileceğini göstermiştir. Türkiye açısından, yakın çevresinde yer alan pazarın büyüklüğü dikkate alındığında ve üç kıtanın birbirine en çok yaklaştığı jeostratejik bir konumda bulunan Türkiye'nin, küreselleşmenin doğurduğu sonuçlara çok hızlı adapte olup bu durumdan karlı çıkabileceğini öngörmek mümkündür (Pamir, 2011, s.7-8).

1980'li yıllarda başlayan ve özellikle 2000'li yıllarda hızlanan küresel değişimle birlikte dünyada yeni ve yapısal dönüşümler yaşanmıştır. Bu değişim ve dönüşüm sürecinde rakiplerimiz yol alırken Türkiye'nin bazı denemeleri olsa da daha çok içe kapanmalı bir süreç yaşadığı bilinmektedir. Sonraki süreçte ise mevcut gelişmelere ayak uydurabilmek için 24 Ocak ekonomik kararların alınması, özelleştirme çalışmaları, ithal ikameci politika yerine üreten ve ihracat yapan dolayısıyla istihdam oluşturan gelişmeler Türkiye'nin küreselleşme fotoğrafını doğru okuduğunu göstermektedir. Bu çalışmalar ve gelişmeler sonucunda Türkiye, korumacı ekonomik model yerine serbest pazar ve ihracat teşviklerine dayalı bir modele geçerek belirli ölçüde mesafe kat ettiği söylenebilir. Ancak ülkemizde reform çalışmalarının kısmen yavaş ilerlemesi ve zaman zaman iç ve dış politikanın etkisi ile duraklaması, değişimin gerektirdiği parametrelere hızlıca adapte olan ve değişime ayak uyduran ülkeleri Türkiye'nin birkaç adım önüne taşımıştır (Bayar, 2008, s.32-34).

Bu kapsamda TÜİK raporlarından yararlanılarak hazırlanan sayısal veriler konu hakkında yapılan yorumları ve yararlanılan kamu ve özel sektör kurum raporlarını destekler niteliktedir. Türkiye'nin geçmiş ve güncel dış ticaret verileri incelenerek daha spesifik bilgiler verebilmek ve sonuçlar elde edebilmek mümkün olacaktır. Bu doğrultuda TÜİK tarafından hazırlanan ve geriye dönük 25 yılı kapsayan veriler beşer yıllık arayla aşağıda tablo 1'de düzenlenmiştir. Tabloda verilen ihracatın ithalatı karşılama oranı sütununda

gösterilen verilerdeki sürekli artış, yukarıda Türkiye'nin küreselleşmenin gerektirdiği parametrelere geç odaklandığını fakat son yıllarda yerli üretime sağlanan destekler, kamu ve özel sektör kuruluşlarıyla beraber hayata geçirilen lojistik üs yatırımları, ithalata yönelik vergi kısıtlamaları ve ihracata yönelik teşvikler gibi hamlelerle bu açığı kapatma gayretinde olduğu tahmin edilmektedir. Özellikle lojistik süreçlerde kullanılan teknolojik materyallerin iyileştirilmesi, süreçlerin daha güvenilir ve hızlı hale getirilmesiyle birlikte daha fazla tercih edilebilir bir konuma gelmesi öngörülen Türkiye, söz konusu lojistik üs yapılarıyla birlikte istenilen ticaret rakamlarına daha hızlı ulaşabileceği düşünülmektedir. Bu doğrultuda çalışmanın ana temasını oluşturan lojistik disiplini açısından ele alınan lojistik üs yatırımlarının Türk ekonomisine 40 milyar dolarlık bir katkı sağlayacağı öngörüldüğünde (Baki, 2018: s.154; TOBB, 2012: s.21), dış ticaret açığının orta ve uzun vadede kapanması beklenmektedir.

Tablo 1. Türkiye Dış Ticaret Verileri (Bin ABD Doları)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
1995	21.637.041	35.709.011	14.071.970	57.346.052	%60,6
2000	27.774.906	54.502.821	26.727.914	82.277.727	%51
2005	73.476.408	116.774.151	43.297.743	190.250.559	%62,9
2010	113.979.452	158.541.37	71.561.585	299.520.489	%61,4
2015	143.838.871	207.234.359	63.395.487	351.073.230	%69,4
2018	167.945.418	223.046.124	55.100.706	390.991.542	%75,3
2019	171.468.132	202.702.548	31.234.415	374.170.680	%84,6

Kaynak: www.tuik.gov.tr, 2019

Dış ticaret verileri üzerinde büyük bir etkiye sahip olduğu düşünülen lojistik üslerin kurulumu ve tam kapasiteyle faaliyetlerini sürdürmeleri sonucunda (UTİKAD, 2017: s.31-32), konumu itibarıyla transit ülke olma özelliğini taşıyan Türkiye'nin mal ve hizmetleri daha hızlı, güvenilir ve işlem maliyetleri açısından risk analiz kriterleri yapılmış bir şekilde (UTİKAD, 2020: s.13) taşınmasıyla birlikte iktisadi rakamların ülke ekonomisine daha olumlu yansıtacağı öngörülmektedir. Bu öngörü ışığında yukarıda bulunan tablo 1 incelendiğinde, TÜİK verilerine göre Türkiye'nin 2019 yılında 374 milyar dolarlık bir dış ticaret hacmine sahip olup, bu rakamın 171 milyar doları ihracattan, 202 milyar dolarının ise ithalattan oluştuğu görülmektedir. Özellikle 2000 ve 2019 yılları arası incelendiğinde, Türkiye ihracat rakamları yaklaşık olarak 21 milyar dolardan 171 milyar dolara ulaşarak bu alanda dünya ortalamasının üzerinde bir büyüme seyri izlemiştir. Özellikle 2017, 2018 ve 2019 yılları dünya ekonomisi büyüme tahminleri incelendiğinde sırasıyla bu oranlar

yüzde 3,2, 3,0 ve 2,9 iken, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler açısından bu oranlar aynı yıllara göre yüzde 4,5, 4,4 ve 3,7 gibi daha yüksek seviyelerde seyretmiştir (Türkiye İhracatçılar Meclisi [TİM], 2020, s.14-15). Ayrıca coğrafi konum itibarıyla bölge ülkeleri açısından son derece önemli bir etken olan siyasi istikrarın devam etmesi, 2023 yılı hedefleri kapsamında 500 milyar dolar ihracat gerçekleştirme hedefinin motivasyonu, hayata geçirilen yenilikçi çalışmalar neticesinde daha önce ithal edilen katma değeri yüksek ürünlerin yerli olarak üretilmesi tablo 1 de yer alan rakamları Türkiye açısından daha olumlu hale getirmesi beklenmektedir. Bunun için yerli üretimi ve aynı zamanda ihraç edilen kaliteli mal ve hizmetleri artırma çabasına girilmesi gerektiği ve tüm vatandaşların bu bilinçle hareket etmeleri önem arz etmektedir. Öte yandan Türkiye, ithalat rakamlarında yaşanacak düşüşlerle birlikte dış ticaret dengesi rakamlarında da pozitif yönlü bir artış gözetmek için yerli üretimde yapacağı başarılı Ar-Ge faaliyetleri ile birlikte kaliteli markalar yaratma yoluna girmesi gerektiği açıktır.

3. PANDEMİ DÖNEMİNDE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DÖNÜŞÜMÜ

2003 yılında ilk kez Asya kıtasından bildirilen SARS virüsü ve 2012 yılında Ürdün'den bildirilen MERS virüsüne benzer şekilde, özellikle solunum yollarını etkileyen ve ölümlerle sonuçlanan salgınların ardından, 2019 yılının son günlerinde Asya kıtasında yer alan Çin'in Vuhan eyaletinde sonraki dönemlerde yaklaşık olarak 185 ülkede (UTİKAD, 2019: s.16) görülecek ve küresel ölçekte dünyayı derinden etkileyecek olan bir koronavirüs vakası daha bildirilmiştir. Başlangıçta "2019-nCov" olarak ifade edilen hastalık, sonraki süreçte "Covid-19" olarak ifade edilmiş ve yaklaşık üç ay gibi kısa bir sürede tüm dünyada etkisini göstermiştir (Budak ve Korkmaz, 2020, s.62). Covid-19 pandemi tehlikesine karşı dünya ekonomisi üzerinde söz sahibi olan ülkeler dahi birçok eylem planı açıklamalarına karşın yaşanan sürecin önüne geçilememiş, göstereceği etki öngörülemediği ve yayılma hızı tahmin edilememiştir (Department of Health, 2011: s.9). Öte yandan 2019 yılının son çeyreğinde etkisi hissedilmeye başlanan küresel ekonomik durgunlukla beraber Covid-19 salgını, tüm dünyayı etkilemiş, sosyal ve ticari anlamda köklü bir değişimin habercisi olmuştur. Bu dönemde ülkelerin sınırlarını kapatmaları, ihracat ve ithalat işlemlerini durdurma noktalarına gelmeleri ve insanların haklı olarak sosyal anlamda etraflarına setler çekmeleri tüm sektörleri derinden etkilerken, özellikle lojistik sektörünü köklü değişimlere uğratmıştır. Yine bu dönemde tır şoförlerinin 14 gün karantinaya alınması, ulusal ve uluslararası uçuşların sınırlandırılması ve bu doğrultuda uçuş kapasitelerinin azalması, demiryolunun bu süreçte daha çok kullanılması gibi faktörler lojistik hacmini olumsuz anlamda etkilemiştir. Türkiye'nin ihracat rakamlarında önemli yer kaplayan Irak ile olan ihracat rakamlarında %50, İran ile olan ihracat rakamlarında ise %80'e varan düşüşler yaşanması olumsuz etkenlere verilebilecek örneklerden bazılarıdır (UTİKAD, 2019: s.19).

Lojistik sektörü, sağlık ve güvenlik sektörleriyle beraber hayati önem taşıdığı gerekçesiyle pandemi döneminde ürün ve hizmet tedarikinin aksamaması açısından pandemi öncesi

döneme göre daha fazla mesai yapan sektörler arasında yer almıştır. Özellikle sağlık alanında yaşanan aşırı talep lojistik süreçlerinin önemini bir kez daha vurgulamış olup, ihtiyaç sahibi ülkelere hızlı bir şekilde sağlık ekipmanları çeşitli ülkeler tarafından tedarik edilmiştir. Pandemi sonrası yeni dönemde ülkelerin artık lojistik faaliyetlerini yakın ülkeler üzerinde sağlayacakları ve bu durumun da Türkiye açısından, Çin'den büyük pay alarak, pazarını büyütebileceği bir fırsat olarak değerlendirilmektedir. Öte yandan pandemi sürecinin iklim değişikliği kadar önemli olduğuna değinilmekte ve devletlerin almış olduğu önlem paketlerinde lojistik sektörünün öncelikli sektörler arasında yer aldığı belirtilmektedir (UTİKAD, 2019: s.20-21). Ayrıca bu dönemde lojistik sektörünün, lojistik süreçlerin uzaması ve maliyetlerin artmasına bağlı olarak birçok zorlukla karşılaştığı belirtilirken, bu dönemde teknoloji ve lojistik 4.0 çalışmalarının ne denli önemli olduğu bir kez daha anlaşılmıştır. Öncelikle pandemi nedeniyle etkilenen lojistik sağlayıcılarının ve küresel üretim ağının kir kısmının Çin'den Türkiye'ye döneceği konusunda olumlu görüş benimseyen çalışmalar, virüsün Türkiye'de de görülmesi ve etkisini yoğun bir şekilde hissettirmesiyle tersine döndüğünden bahsedilebilmektedir (Tanyaş ve Karlı, 2019: s.180).

4. DÜNYA'DA, AB'DE VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

Lojistik sektörü ülkelerin özellikle dış ticaret fazlasını oluşturan rakamlarını artırmaları açısından dolaysız bir yol olduğu vurgulanmaktadır. Öyle ki, lojistik sektörünün her yıl %5 ile %10 arası bir büyüme sağladığı, yalnızca 2016 yılında lojistik faaliyetlerden elde edilen gelirin yaklaşık 4 trilyon dolar olduğu (Robinson, 2015) ve bu rakamın IMF'ye göre dünya GSMH miktarının yaklaşık olarak %30'una tekabül ettiği belirtilmektedir (Şen, 2014: s.87). Bu rakamları gerçekleştiren servis sağlayıcıların büyük bölümünü bünyesinde barındıran Amerika Birleşik Devletleri bu alanda lojistik sektörüne yön veren ülkelerin başında gelmektedir. Avrupa kıtasında ise Almanya ve Fransa gibi ülkelerin lojistik faaliyetler için küresel çapta tercih edildikleri bilinmektedir. Öte yandan küresel ölçekte büyük bir güç sahibi olan Çin'in yanı sıra Japonya ve Singapur gibi ülkelerde lojistik pastasından büyük paylar alan Asya kıtası ülkeleri olarak öne çıkmaktadırlar. Amerika ve Batı Avrupa bölgelerinin artan maliyetlerine nazaran, Asya, Doğu Avrupa ve Orta Doğu ülkelerinin gelecekte lojistik faaliyetler açısından önemli bir ivme kazanacağı da düşünülmektedir (Süzer, 2005).

Avrupa kıtasında lojistik sektörünün gelişimi incelendiğinde ise özellikle çevre kirliliklerine karşı geliştirilen çalışmalar ile karşılaşmaktadır. Bu doğrultuda kıtada bu amaç doğrultusunda geliştirilen Beyaz Kitap, Yeşil Kitap, Mavi Kitap, TEN-T, Marco Polo ve EUROMED gibi çalışmalarla; kıtada bulunan denizleri ve okyanusları temizlemek, araçları tam kapasite kullanmak, taşımacılık türleri arasındaki dengesizlikleri gidererek trafik akışını düzenlemek ve ekosistemi bozmadan lojistik süreçleri kullanabilmek amaçlanmıştır (İktisadi Kalkınma Vakfı [İKV] 2011, s.4). Ayrıca iletişim ve ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişmelere de ayak uydurulması Avrupa ülkelerinin

dış ticaret rakamlarını artırıcı etki göstererek sektörde küresel ölçekte söz sahibi konumuna gelmişlerdir. Avrupa kıtasında 60'lı yılların sonunda kurulması gündeme gelen lojistik üsler (Tanyaş, 2015: s.60-61) konusunda öncü ülke Fransa olmuş olsa da bölgede en fazla lojistik üsse sahip olan ülke olarak Almanya göze çarpmaktadır (Galloni, 2006).

Söz konusu gelişmelerin Türkiye'ye yansımaları ise 1985 ve 2000'li yıllar arasında olmuştur. Bu dönemde taşıma türleri ve kombine taşımacılığının altyapıları oluşturulmuş, 2000'li yıllarla birlikte yerli firmalar desteklenerek uluslararası arenada yer almaları teşvik edilmiştir. Ayrıca ülkede bulunan bölgesel ve ulusal kalkınma ajansları ve üniversitelerin de katkılarıyla birlikte lojistik sektörü daha analitik olarak incelenmiş, ülkenin gelişmesine katkı verecek en önemli iş kollarından birisi olarak tanımlanmıştır. Küreselleşme ile birlikte savunulan ticaretin tamamen serbestleşmesi fikri çerçevesinde, lojistik sektörünün ülkelerin kişi başı gelirlerine olumlu etki sağlayacak en önemli sektör olacağı da vurgulanmaktadır (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı [DMKA] 2015, s.42).

Yine Avrupa Birliği çalışmalarına benzer olarak ülkemizde gerçekleştirilen ve uygulamaya konulan çalışmalar arasında ise; TÜBİTAK "Vizyon 2023 Planı", 10. Ulaştırma Şurası "Hedef 2023" Raporu ve TCDD "2023 Vizyonu" Gelişim Planı çalışmalarından bahsedilebilir. Ayrıca son dönemde Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından düzenlenen Kalkınma Planları doğrultusunda yıllardan beri süregelen lojistik iyileştirme çalışmaları, özellikle 2014-2018 yıllarını kapsayan Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı "Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi" özel ihtisas komisyonu raporunda lojistik üsler ele alınmış, Lojistik Master Planının hazırlanması gündeme getirilmiş, ülke yararı için bu alanda her türlü faaliyetin ivedilikle yapılması gerektiği kaleme alınmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2014. s.21-22). On Birinci Kalkınma Planında "Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi" özel ihtisas komisyonu raporuna göre kombine taşımacılığının geliştirilmesi, lojistik hizmetlerin etkinliğinin artırılması, ulaştırma altyapısının en iyi şekilde kullanılması, lojistik sistemlerde teknolojik gelişim ve dijitalleşmenin desteklenmesi, sektörün yetkin işgücü ile desteklenmesi, uluslararası koridorların güçlendirilmesi, kent içi lojistik faaliyetlerinin desteklenmesi ve e-ticaret faaliyetlerinin desteklenmesi hedefleri belirtilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2018: s.44-46). Öte yandan İstanbul Havalimanı, Marmaray, Bakü-Tiflis-Kars gibi altyapısal yatırımların yanı sıra, Türkiye Lojistik Master Planı çalışmalarında önemli mesafe kat edilmiş olması, Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması kapsamında sürdürülen çalışmalar gibi gelişmeler gerek ulusal gerekse uluslararası taşımacılık faaliyetleri üzerinde kolaylaştırıcı rol oynayacak etkenlerdir (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği [UTİKAD] 2019, s.27).

5. TÜRKİYE'DE VE AVRUPA'DA LOJİSTİK ÜSLER

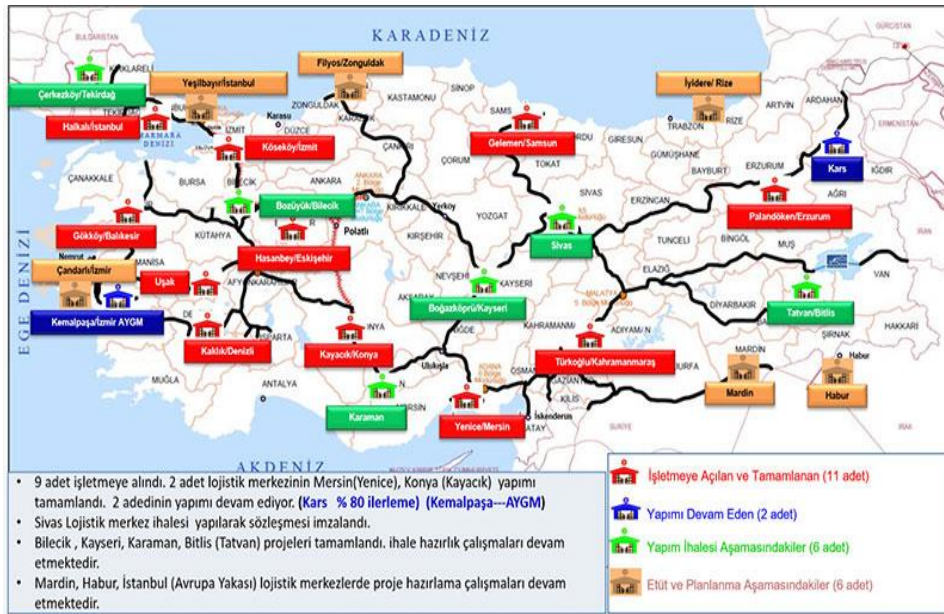
Lojistik üs tanımları genellikle buldukları bölgelere göre farklı adlandırılmışlardır. Çoğunlukla; lojistik köy, lojistik merkez, lojistik park, yük terminali vb. isimlerle bilinmektedir (Higgins ve Ferguson, 2011: s.25-26; Meidute, 2005: s.106). Tsamboulas ve Kapros'a göre intermodal taşımacılığı desteklemek amacıyla farklı taşımacılık modlarının entegrasyonunu sağlayan yerler olarak tanımlanırken (Tsamboulas ve Kapros, 2003: 141), Konings'e göre ise taşıyıcı tarafından geliştirilen ve işletilen bütünleşmiş bir taşımacılık zincirinin bir parçası olarak içerisinde çoğunlukla karayolu ile beraber demiryolu, denizyolu ve havalimanlarına yakın konuşlandırılmaya çalışılmış merkezler olarak tanımlanmıştır (Konings, 1996: 3). Diğer bir tanımla yüksek kalitede hizmet imkânları bulunan, bir noktadan yönetilen, güvenli merkezlerde bütünleşen alanlardır (Bamyacı, 2008: 76). TCDD'ye göre ise lojistik üsler; içinde bir malın dağıtımını, ulusal ve uluslararası taşımacılığı ve lojistiği ile ilgili bütün faaliyetlerin çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği belirli yerler olarak tanımlanmaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları [TCDD] 2010, s.57). Bir diğer tanıma göre lojistik üsler; taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, ayırıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşmiş lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir (Erdal, 2009, s.14).

Türkiye kapsamında 2000'li yılların başlarında gündeme gelen lojistik üs çalışmalarına, ne yazık ki yatırım oluşturma konusunda bazı gelişmiş ülkelerden geri kalınmıştır. Söz konusu yapılanmalarla ilgili bir yasal mevzuatın olmaması yatırımların birbirinden kopuk bir şekilde ilerlemesine neden olduğu vurgulanmaktadır (Tanyaş, 2015: s.79-80). Özellikle TCDD ve çeşitli teşviklerle özel sektör tarafından yürütülen kurulum çalışmaları bu alanda gelişmiş ülkeleri yakalamaya ve bölgede bu alanda söz sahibi olmaya yönelik önemli adımlar olarak değerlendirilmektedir (Kurt, Çelik ve Ercan, 2008, s.1485). Bu doğrultuda TCDD tarafından faaliyete açılmış, yapım aşamasında olanlar ve henüz ihale aşamasında yer alan üslere aşağıda şekil 1'de yer verilmiştir. Buna göre şehirlerin yoğun yaşam alanlarında kalan ve şehir içi trafik akışına olumsuz etkide bulunan garların, daha çok şehir dışında ve taşıma türlerinin birleştiği alanlarda kurulmaları konusunda fikir birliğine varılarak, üslerin amaçlarına uygun bir şekilde yeni yerleşelerde kurulması planlanmıştır (Ercan, Çelik ve Atılcan, 2006, s.1006). Ayrıca demiryolu, denizyolu ve karayolu ulaşımını açısından etkinlik kriterleri gözetilerek kurulması planlanan lojistik üsler, uluslararası ölçekte ticaret potansiyeli olan kentlere yakın olmaları da istenilen bir başka özellikleridir.

Türkiye, bulunmuş olduğu jeopolitik konumundan dolayı Avrupa Birliği ülkeleri ile yoğun bir rekabet içerisinde yer almaktadır. Bir taraftan Avrupa Birliği üyesi olma yolunda çalışmalarını sürdüren Türkiye, ayrıca Avrupa Birliği ülkeleri ile rekabet edebilecek ve kendisi bölgesel bir lojistik merkez haline getirecek lojistik üs

yapılanmalarını hayata geçirmeye çalışmaktadır. Bu süreç içerisinde Türkiye'nin bölgesel bir lojistik üs olabilmesi için fiziksel bazı eksikliklerinin giderilmesi gerektiği vurgulanmaktadır (Baki, 2018: s.156). Söz konusu eksikliklerin büyük bölümü taşıma modları arası dengesizliklerden kaynaklanmaktadır. Özellikle karayolu ağırlıklı taşıma türünün yükü hafifletilmeli, taşıma modları uyumlu hale getirilmeli ve kombine taşımacılık anlayışı geliştirilmelidir. Bu durumun gerçekleşmesinin ise en uygun yolu lojistik üsler olarak ifade edilmektedir (Kara ve diğ., 2009: s.80-82).

Aşağıda şekil 1'de Türkiye'de faaliyete geçirilen ve geçirilmesi planlanan lojistik üslere yer verilmiş olup, Türk lojistik üslerinin dünyadaki diğer örneklere nazaran daha çok benzediği Avrupa Birliği ülkelerinde ki lojistik üslere ve sayılarına ise tablo 2'de yer verilmiştir.



Şekil 1. Türkiye'de Faaliyete Geçirilen ve Geçirilmesi Planlanan Lojistik Üsler

Kaynak: www.tcdd.gov.tr/content/33, 2020

Türkiye, üç tarafının denizlerle çevrili olması ve kıtaları birleştirici özelliğinin bulunması gibi coğrafi üstünlüklerini en etkin şekilde kullanmak amacıyla lojistik faaliyetlerine ağırlık vermesi gerektiği açıktır. Bu doğrultuda yatırımları gerçekleştirilen şekil 1'deki lojistik üslerin, şehirlerin organize sanayi bölgelerine yakın olmaları göz önünde bulundurulmuştur (KUDAKA, 2010: s.73-74). Planlanan projelerin tümünün hayata

geçmesiyle birlikte sektöre yıllık 40 milyar dolarlık bir katkı sağlayacağı, 27 milyon tonluk ilave taşıma kapasitesiyle birlikte yaklaşık 10 bin kişiye istihdam sağlayacağı belirtilmektedir (Baki, 2018: s.154).

Aşağıda tablo 2’de Avrupa lojistik üslerinin nicel olarak oldukça fazla oldukları gözlemlenmektedir. Avrupa’da 60’lı yılların sonunda gündeme gelen lojistik üs yapılanmalarının Türkiye’de 2000’li yılların başında gündeme geldiği düşünüldüğünde arada bulunan rakamsal farkın doğal olduğu düşünülebilir. Özellikle 1950-2010 yılları arasında Türkiye’de ve coğrafyasında yaşanan siyasi ve ekonomik dalgalanmalar nedeniyle ülke ticaret verilerinde lokomotif görevi üstlenen lojistik ve benzeri sektörleri derinden etkilemiş, bu durumun ise Türkiye’yi özellikle lojistik alanında gelişmiş ülkeler seviyesinden uzak tuttuğu yorumu da yapılabilmektedir. İki kıta arasında köprü vazifesi gören ve tarihi İpekyolu üzerinde olan Türkiye’nin önemi gün geçtikçe artarken, günümüzde Türkiye’nin bu şansını yeterince kullanamadığı için tabloda gördüğümüz Avrupa lojistik üsleri, Asya kıtasında Çin’den, Hindistan’dan ve Singapur gibi ticaret merkezlerinden gelen yükleri tüm dünyaya dağıtmaktadırlar (Erdal, 2009, s.23-27).

Tablo 2. Avrupa’da Yer Alan Büyük Lojistik Üslerin Ülkelere Göre Dağılımları

Ülke	Lojistik Üs Sayısı	Ülke	Lojistik Üs Sayısı
Almanya	35	Avusturya	5
İspanya	33	Finlandiya	5
Fransa	26	Hırvatistan	4
İtalya	21	Lüksemburg	4
Hollanda	15	İrlanda	4
Çekya	11	Litvanya	3
İsveç	10	Estonya	3
Birleşik Krallık	9	Güney Kıbrıs	3
Danimarka	7	Yunanistan	2
Belçika	7	Slovenya	2
Macaristan	7	Letonya	2
Portekiz	6	Malta	2
Polonya	6	Romanya	1
Slovakya	6	Bulgaristan	1

Kaynak: Europlatforms, 2015

Küresel lojistik üslerde en önemli faktörlerden birinin limanlar olduğu göze çarpmaktadır. Bu nedenle söz konusu üslerin yapımında dikkat edilen en önemli unsurun limanlara yakınlık derecesi olduğu görülmektedir. Bununla birlikte akıllı ulaştırma sistemleri

konusundaki eksiklikler göz ardı edilmeden gerçekleştirildiği, müşteri odaklı anlayış çerçevesinde malların ve hizmetlerin en kısa zamanda güvenli bir şekilde alıcılara teslim edildiği dikkat çekmektedir (Erdumlu, 2006, s.37-43). Küresel lojistik üslerin bir diğer önemli özelliği ise üst düzey bir kümelenme stratejisinin uygulanması olarak karşımıza çıkmaktadır. Kısaca kümelenme stratejisi, aynı coğrafyada yer alan, aynı sektörde faaliyet gösteren, benzer üretim makinelerini ve hammaddelerini kullanan işletmelerin ortak amaçlar uğruna iş birliği yapmaları şeklinde ifade edilebilmektedir (Swords, 2013, s.376). Gelişen dünya ekonomisine bağlı olarak özellikle Avrupa birliği ülkelerinde yer alan ve yukarıda tablo 2’de sunulan lojistik üsler, lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların maliyetlerden kaçınma üssü olarak da tasarlanmış olup faaliyetlerine devam etmektedirler (Prozzi ve diğ., 2002; akt. Bezirci ve Dündar, 2011: s.300).

6. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ (LPE) KAPSAMINDA LOJİSTİK ÜSLER

Günümüzde firmaların sağlıklı bir şekilde rekabet edebilmeleri açısından performans ölçüm tekniklerini kullanmaları zorunlu bir hal almaktadır. Organizasyonların kendilerini tanımaları, müşterilerin talepleri doğrultusunda organizasyon davranışlarını şekillendirmeleri ve geri bildirimler aracılığıyla sağlıklı bir performans değerlendirmesi yapmaları önemli olmaktadır (Ener, 2010, s.50-51). Bu bağlamda, küreselleşmenin etkisi ile beraber küresel ölçekte ülkelerin mevcut durumlarını analiz eden ve bir yol haritası oluşturan "Lojistik Performans Endeksi" (LPE) ilk olarak 2007 yılında Dünya Bankası tarafından yayınlanmıştır. Devamında çalışma raporu, 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında yine Dünya Bankası tarafından güncellenmiştir.

Lojistik Performans Endeksi, ülkelerin ticaret lojistiğindeki performanslarında karşılaştıkları zorlukları, fırsatları ve performanslarını artırmak için neler yapabileceklerini belirlemelerine yardımcı olmak için oluşturulmuş etkileşimli bir karşılaştırma aracıdır. Yine bu amaçla düzenlenen LPE 2018, 160 ülke arasında karşılaştırma yapılmasına olanak tanımıştır. LPE, ticari lojistik faaliyeti gösteren ülkelerin "lojistik dostu" ilkesi hakkında geri bildirim sağlayan, dünya çapında faaliyet sağlayıcıların gerçekleştirdiği ve Dünya Bankası tarafından düzenlenen bir ankete dayanmaktadır. Kurum, lojistik faaliyet gösteren ülkelerin derinlemesine bilgilerini, ticaret yaptıkları ülkeleri ve küresel lojistik ortamının deneyimleriyle diğer ülkelerin özelliklerini nitel bir değerlendirmeye birleştirmeyi amaçlamaktadır. Lojistik hizmet sağlayıcılarından gelen geri bildirimler, söz konusu çalışma ülkesindeki lojistik zincirinin temel bileşenlerinin performansı hakkında nicel verilerle de desteklenmektedir. Bu nedenle LPE hem nitel hem de nicel yöntemlerden oluştuğu ve söz konusu ülkeler için lojistik dostu profillerin oluşturulmasına yardımcı olduğu söylenebilmektedir. LPE, bir ülke içindeki lojistik zinciri boyunca performansı ölçerek, uluslararası ve ulusal boyut olmak üzere araştırmacılara, şirketlere ve ülkelere iki farklı bakış açısı da sunmaktadır (The World Bank, 2019).

6.1. LPE'nin Metodolojisi

Daha önce yayınlanan raporlarla aynı metodolojiyi izleyen 2018 yılı Lojistik Performans Endeksi, ulusal ve çalışmamızın konusunu oluşturan uluslararası alan olmak üzere iki ana bölümden oluşan standart bir anketten meydana gelmektedir. 2018 yılında, lojistik profesyonelleri tarafından raporun uluslararası alanında 160 ülke, ulusal alanında ise 100 ülke değerlendirilmiştir. 2018 yılı raporu öncekilerden farklı olarak lojistikte siber güvenlik tehditleri ve nakliyeciler tarafından elektronik ticaret platformlarının kullanımı hakkında yeni bilgiler de sunmaktadır (Logistics Performance Index And Its Indicators [LPI] 2018, s.10). Lojistik Performans Endeksinin incelenen uluslararası boyutu söz konusu ülkeleri altı temel bileşen altında incelemektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı [GTB] 2016, s.1). Bunlar;

- Gümrükler
- Altyapılar
- Uluslararası Sevkiyatlar
- Hizmetlerin Kalitesi
- Takip ve İzleme
- Zamanında Teslimat

Yukarıdaki temel altı bileşen, teorik araştırmalara ve uluslararası alanda faaliyet gösteren lojistik profesyonellerinin deneyimlerine dayanılarak seçilmiştir. Söz konusu altı temel bileşen puanlanarak ülkelerin Lojistik Performans Endeksi skorları belirlenmektedir.

Uluslararası Lojistik Performans Endeksi;

Lojistik Performans Endeks anketinin ilk bölümü uluslararası ham verileri içermektedir. Bu kısımda katılımcılardan, deniz aşırı ticaret ortaklarını altı temel bileşene göre değerlendirmeleri istenmektedir. Söz konusu ticaret ortakları anket katılımcılarının bulunduğu ülkelerin en önemli ithalat ve ihracat pazarlarına dayanarak rastgele seçilmektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı [GTB] 2016, s.1). Uluslararası Lojistik Performans Endeksi, katılımcılar tarafından puanlanan altı temel bileşeni birleştirip, tek bir ölçütte toplayarak lojistik hizmetlerin performansının genel bir özetini sunmaktadır. Anket soruları, (1) çok düşük ile (5) çok yüksek seçenekleri arasında puanlanmaktadır. Araştırmanın uluslararası kısmı ülkeleri rekabet ettikleri ülkelerle kıyaslama ve hedef stratejileri belirleme konusunda önemli rol oynarken, araştırmanın ulusal kısmı ise ülkelerin daha çok kendi bünyelerinde ki lojistik alanlarının verimliliklerini ortaya koymaktadır.

6.2. LPE'ye Göre Dünya'nın Durumu

Lojistik performans endeksinde ülkeler toplam ülke sayısına göre %20'lik kısımlara ayrılarak; birinci dilimde lojistik dostu ülkeler, ikinci dilimde istikrarlı performans sergileyen ülkeler, üçüncü ve dördüncü dilimde kısmen performans gösteren ülkeler ve son dilimde ise lojistik dostu olmayan ülkeler olarak sınıflandırılmaktadırlar. Bu bilgilere göre aşağıda tablo 4'de, yukarıda bahsedilen dilimlerdeki ülke örneklerine son iki Lojistik Performans Endeksi temel alınarak yer verilmeye çalışılmıştır. Buna göre ilk 5 sırada lojistik dostu ülkelere, ikinci 5 sırada istikrarlı performans sergileyen ülkelere, üçüncü 5 sırada kısmen performans sergileyen ülke örneklerine ve son 3 sırada ise lojistik dostu olmayan ülke örneklerine yer verilmiştir.

Tablo 3. LPE 2018

Ülkeler	2018 LPE Sıra	2018 LPE Puan	2016 LPE Sıra	2016 LPE Puan
1. Almanya	1	4,20	1	4,12
2. İsveç	2	4,05	3	4,20
3. Belçika	3	4,04	6	4,11
4. Çin	26	3,61	27	3,66
5. Polonya	28	3,54	33	3,43
6. İsrail	37	3,31	28	3,66
7. Yunanistan	42	3,20	47	3,24
8. Türkiye	47	3,15	34	3,42
9. Romanya	48	3,12	60	2,99
10. Hırvatistan	49	3,10	51	3,16
11. İran	64	2,85	96	2,60
12. Ukrayna	66	2,83	80	2,74
13. Bosna Hersek	72	2,81	97	2,60
14. Rusya	75	2,76	99	2,57
15. Uruguay	85	2,69	65	2,97
16. Libya	154	2,11	137	2,26
17. Angola	159	2,05	139	2,24
18. Afganistan	160	1,95	160	2,14

Kaynak: <https://lpi.worldbank.org/international>, 2018

2018 yılında yapılan lojistik performans endeksinde göre Almanya 4,20 puanla birinci sırada lojistik dostu ülkeler içerisinde zirvede yer alırken, Afganistan 2018 verilerinde son sırada lojistik dostu olmayan ülke konumunda yer almıştır. 2018 yılı LPE verileri değerlendirildiğinde en iyi performans gösteren ülkeler ile en kötü performans gösteren

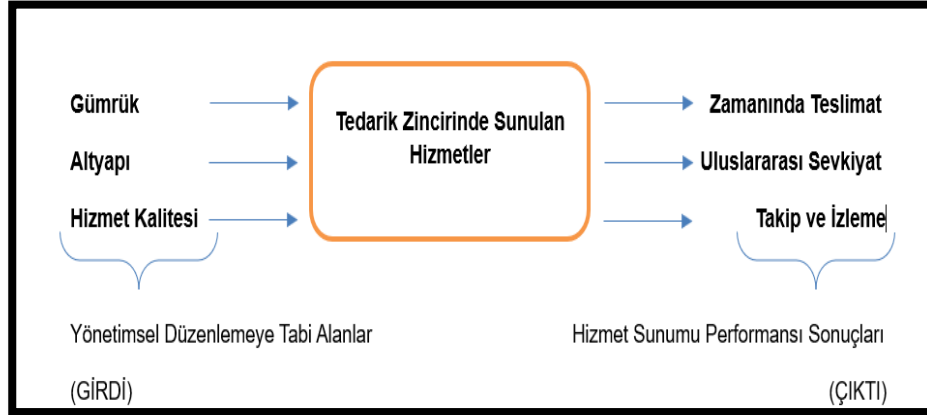
ülkelerin puanları arasındaki makas farkının 2016 yılına göre açıldığı görülmektedir. Buradan gelişmiş ülkelerin imkânları dâhilinde lojistik altyapı ve yatırımlarının küreselleşmeye bağlı olarak arttığını, gelişmemiş ülkelerin ise yatırım alanlarında mevcut olan eksikliklerinin halen gerçekleşmediğinden bahsedilebilir. 2016 yılı verilerine göre gelişmiş 10 ülkenin LPE puanlarında dalgalanmalar olduğu fakat yine de artışlar meydana gelerek 2018 yılı LPE puanlarına yansıdığı görülmektedir. Bunun tam tersi ise gelişmemiş ülkelerin LPE puanlarında göze çarpmaktadır. Lojistik alanında en iyi performans sergileyen 15 ülke değerlendirildiğinde, hem 2018 hem 2016 hem de 2014 yılı raporlarına göre çok düşük değişiklikler olduğu gözlemlenmektedir. Bu durumun nedeninin ise, söz konusu ülkelerin küresel ölçekte lojistik sektöründe geçmişten beri baskın olmaları ve ülkelerindeki ekonomik istikrarın düzenli olmasıyla açıklanabilmektedir.

Tüm lojistik performans endekslerinde son 10 basamakta yer alan bölgeler Afrika ve Orta Doğu bölgesinde yer alan düşük gelirli ülkelerden oluşmaktadır. Bahsedilen ülkeler coğrafi dezavantajlar, doğal afetler ve ülke içerisindeki siyasi huzursuzluklardan etkilenen kırılgan ekonomilerden oluştukları için kendilerini ticari alanda ön plana çıkaramamaktadırlar. Üst ve orta gelirli ekonomiler arasında yer alan Türkiye, özellikle bulunduğu coğrafyanın ekonomik ve siyasi dengesizliklerinden fazlasıyla etkilenmesi nedeniyle sıralama ve skor bazında düşüşler yaşamaktayken Çin, Tayland ve Güney Afrika'nın bu gruba liderlik ettiği gözlemlenmektedir. Düşük ve orta gelirli ülkelere göz atıldığında ise, büyük ulaşım merkezlerine yakınlıkları ve deniz ulaşım imkânları bulunması nedeniyle Hindistan ve Endonezya gibi önemli ekonomiler, bu grupta en iyi performans gösteren ülkeler olarak ön plana çıkmaktadırlar (The Logistics Performance Index and Its Indicators [LPI] 2018, s.11).

6.3. LPE Uluslararası Boyutu ve Türkiye

Raporun uluslararası alanını oluşturan kısmında bahsedilen altı temel bileşen aşağıda şekil 2'de verilmiştir.

Şekil 2: LPE Uluslararası Boyutu Temel Alt Bileşenleri



Şekil 2. LPE Uluslararası Boyutu Temel Alt Bileşenleri

Kaynak: Arvis, Saslavsky, Ojala, Shepherd, Busch, & Raj, 2014: s. 52

Yukarıda şekil 2’de Lojistik Performans Endeksini oluşturan ve katılımcılar tarafından oylanarak sıralamayı teşkil eden temel altı bileşen verilmiştir. Söz konusu bileşenlerden gümrükler, altyapılar, lojistik kalite ve yeteneği girdiler bölümünde yer alırken, zamanlama, uluslararası sevkiyatlar, takip ve izleme bileşenleri çıktılar bölümünde yer almaktadır. Girdiler bölümünde yer alan bileşenler devlet tarafından düzenlenen politikaları içererek, çıktılar bölümünde yer alan bileşenlerden en iyi sonuçları almayı mümkün kılmayı amaçlamaktadır (Ünal ve Yapraklı, 2016, s.315).

Türkiye'nin 2016 ve 2018 yıllarını kapsayan lojistik performans endeksini oluşturan altı temel bileşenden aldığı puanlar ve sıralamaları aşağıda tablo 4’de verilmiştir.

Tablo 4. Türkiye 2016 ve 2018 LPE Temel Bileşenleri

LPE Alt Bileşenleri	2018 LPE Sıra	2018 LPE Puan	2016 LPE Sıra	2016 LPE Puan
Gümrükler	58	2,71	36	3,18
Altyapılar	33	3,21	31	3,49
Uluslararası Sevkiyatlar	53	3,06	35	3,41
Lojistik Kalite ve Yetenek	51	3,05	36	3,31
İzleme ve Takip Edebilirlik	42	3,23	43	3,39
Zamanlama	44	3,63	40	3,75
LPE GENEL	47	3,15	34	3,42

Kaynak: ipi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/TUR/2018#chartarea

Türkiye 2016 yılı lojistik performans endeksi sıralamasına göre 3,42'lik puanı ile 160 ülke arasından 34. sırasıyla istikrarlı performans sergileyen ülkeler arasında ilk başta yer alırken, 2018 yılı performansında 3,15'lik puanı ile 47. sıraya gerileyerek yine istikrarlı performans sergileyen ülkeler arasında orta kısımda yer almıştır. Son iki yıllık süreç içerisinde yaşanan söz konusu gerilemenin nedeni en başta gümrük süreçleri ile ilgili olduğu, daha sonra ise Türkiye'den gelir bakımından daha üst basamaklarda yer alan gelişmiş ülkelerin küreselleşmenin gerektirdiği yeniliklere daha çabuk ayak uydurabildikleri ve lojistik üs yatırımlarını zamanında gerçekleştirdiklerinden kaynaklandığı söylenebilir. Ayrıca Orta Doğu'da Türkiye çevresinde yaşanan politik ve ekonomik olumsuzlukların Türkiye'nin lojistik performansını olumsuz etkilediğinden rahatlıkla bahsedilebilmektedir.

7. LPE AÇISINDAN LOJİSTİK ÜSLERİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ

Türk lojistik üslerinin ülke ekonomisi üzerindeki etkilerinin incelenebilmesi için öncelikle ülkenin ekonomik verilerinin ve bu veriler üzerindeki lojistik faaliyetlerin ağırlıklarının bilinmesi gerekmektedir. Bu bakımdan çalışma içerisinde daha önce bahsedilen Türkiye dış ticaret verilerine tekrar göz atıldığında 2019 yılı için gerçekleşen dış ticaret hacmi 374 milyar dolar iken, bunun 171 milyar dolarının ihracattan, 202 milyar dolarının ise ithalattan oluştuğunu hatırlatmak faydalı olacaktır. Özellikle son 25 yıla bakıldığında, dış ticaret hacminde yaklaşık 7 katlık (57 milyar dolardan 374 milyar dolara) bir büyüme göze çarpmaktadır. Dış ticaret rakamları içerisinde ihracat ve ithalat rakamlarının da aynı oranla büyüdüğü fakat ihracatın ithalatı karşılama oranının düzenli olarak arttığından bahsetmek mümkündür. Ayrıca 2018 yılında %2,6 büyüyen Türkiye ekonomisinin bir önceki yıl 3 trilyon TL olan GSYH miktarı 2018 yılında 700 milyar TL artarak 3 trilyon 700 milyar TL seviyesine çıkmıştır. Türk lojistik sektörü büyüklüğü 2017 yılı verilerine göre yaklaşık 372 milyar TL iken 2018 yılında yaklaşık 400 milyar TL olduğu tahmin edilmektedir (Tanyaş, 2016: s.68). Ayrıca önceki bölümlerde bahsedilen lojistik üslerinde kurulmalarıyla beraber 250-300 milyar TL'lik bir payın ekonomiye kazandırılması hedeflenmektedir. Böylece yaklaşık 400 milyar TL olan Türk lojistik sektör büyüklüğü, lojistik üslerinde faaliyete geçmeleriyle birlikte yaklaşık 700 milyar TL'lik bir sektöre dönüşeceği beklenmektedir. Son 17 yılda 145 milyar ABD doları tutarındaki ulaştırma altyapı yatırım ve harcamalarının temel hedefinin Türkiye'yi lojistik bir üs haline getirmek ve Asya ile Avrupa arasında hızlı ve kesintisiz bağlantı sağlamak olduğu belirtilmektedir. Üretim ve tüketim merkezleri olarak kabul gören doğu ve batı ülkeleri, Avrupa ve Asya ülkeleri arasında yer alan Türkiye'nin üzerinden gerçekleştirilecek taşımacılık faaliyetlerinin ve sunulan lojistik hizmetlerin kesintisiz, rekabetçi ve uluslararası standartlarda olması elverişli altyapı olanaklarından ve mevzuat sisteminden geçtiği de belirtilmektedir (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretkenleri Derneği [UTİKAD] 2020, s.17).

İncelenen rakamsal bilgiler doğrultusunda Türk lojistik sektörünün, özellikle son yıllarda faaliyete geçirilen ve geçirilmesi planlanan lojistik üslerle beraber dünya standartlarına ulaştırılması Türkiye ekonomisine büyük katkılar sağlayacağı bilinmektedir. Bu bakımdan Türkiye'nin hem sahip olduğu coğrafi konumuyla hem de sahip olduğu genç ve dinamik nüfusuyla lojistik hizmetlerden en üst seviyede yararlanması gerekmektedir.

8. SONUÇ VE ÖNERİLER

2023 yılı hedefleri doğrultusunda 500 milyar dolarlık ihracat hedefiyle dünyanın ilk 10 büyük ekonomisi arasına girmeyi amaçlayan Türkiye (Bloomberght, 2019), özellikle lojistik sektörü açısından büyük önem arz eden jeo-stratejik konumunun sağladığı avantajları eksiksiz kullanma çabasına girmesi gerektiği bilinmektedir. Özellikle LPE sonucundan hareketle gümrükler, altyapılar, lojistik kalite ve yeteneği, izleme ve takip edilebilirliği ve uluslararası sevkiyatlar nezdinde iletişim altyapılarını güncelleyerek öncelikle bölgesinde daha sonrasında küresel ölçekte iddialı bir ülke olabilecektir. Ayrıca lojistik sektörünün daha modern araçlarla donatılması ve daha çevreci bir lojistik anlayışının benimsenmesi hem kalıcı hem de donanımlı personelin istihdam edilmesi ile kalite unsurlarında ve gümrüklerde geçirilen süre konusunda iyileştirme sağlanarak Türkiye'nin daha üst sıralara yükselmesi öngörülmektedir. Ayrıca Tanyaş (2016)'ya göre ise; karayolu ağırlıklı taşıma türünün diğer türlere yayılması gerektiği, serbest piyasa ekonomisinin tam olarak uygulanması, tüm taşıma modları altyapı eksikliklerinin giderilmesi gerektiği Türkiye lojistik sektörü için önemli görülmektedir. Bununla birlikte kurumsallaşmada ki yetersizlikler, yetersiz sertifikasyon sistemi ve profesyonel yönetim eksiklikleri de Türkiye'nin lojistik dostu ülkeler arasında olmasını etkileyen ve mutlaka geliştirilmesi gereken diğer nedenler olarak belirtilmektedir (Tanyaş, 2016, s.68).

Lojistik Performans Endeksinde ilk 32 (160/5) basamak içerisinde yer alan lojistik dostu ülkeler arasına girmeyi hedefleyen Türkiye (47), özellikle "Gümrükler", "Altyapılar", "Uluslararası Sevkiyatlar", "Lojistik Kalite ve Yeteneği", "Sevkiyatların İzlenebilirliği ve Takip Edilebilirliği" ve "Zamanlama" boyutlarında aşağıda önerilen çalışmaları yaparak daha üst basamaklara çıkması olası olacaktır.

Türkiye, özellikle rakiplerine kıyasla lojistik performans endeksi sonuçları açısından 160 ülke arasından 58. sırasıyla en kötü olduğu gümrükler alanında, gümrük mevzuatlarının lojistik süreçlerin maliyetlerini azaltıcı şekilde tasarlanması ve özellikle sınır kapılarının modernizasyon işlemlerinin yerine getirilmesi bu alanda Türkiye'yi daha üst basamaklara taşıyacaktır. Ayrıca yine bu noktada şifrelenmiş işlem takibi sağlayan dağıtık bir veri kayıt sistemi olan blokzincir teknolojisi (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019: s.23) ile geliştirilecek yazılımlar sayesinde gümrük süreçlerinin kısaltılabileceği de vurgulanmalıdır.

Lojistik performans endeks çıktılarından bir diğeri olan altyapılar alanında ise Türkiye'nin 33. basamaktaki yeri ile diğer bileşenlere göre nitekim olumlu bir tablo çizmediğinden bahsedilebilir. Fakat Türkiye'nin bir üst gelir grubunda yer alan Almanya, İsveç, Belçika ve Singapur gibi LPE sıralamasının ilk 32 basamağında yer alan lojistik dostu ülkelerle rekabet edebilmesi açısından söz konusu alanda da bazı iyileştirme çalışmaları yapması gerektiği açıktır. Bu çalışmalar arasında; taşımacılık altyapısında yer alan faaliyetlerdeki kalite ve kapasite yetersizlikleri giderilerek, taşıma türleri arasındaki bağlantılar güçlendirilip aralarında bir denge oluşturulması gerekliliği örnek verilebilir. Ayrıca içerisinde bulunduğumuz çağa uygun lojistik üsler kurularak, uluslararası taşımacılığa uygun modernizasyon ve standardizasyon çalışmaları eksiksiz tamamlanmalıdır. Nitekim taşıma türlerinin dengelenmesi aktarma olanakları açısından oldukça önemlidir. Bu durumun gerçekleşmesi de lojistik üsler açısından önem arz etmektedir.

Uluslararası sevkiyatlar boyutu kapsamında 160 ülke arasında 53. basamakta yer alan Türkiye, gümrükler alanından sonra en çok yatırımlarını ve çalışmalarını bu alana kaydırmalıdır. Özellikle Avrupa Birliği standartlarına uygun yönetmeliklerle hem araçların uygunluğu hem vergilerin hem de sınır süreçlerinin düzenlenmesi gerekmektedir. Ayrıca bölgede lojistik faaliyetler alanında güçlü olan ülkelerle lojistik birliklikler kurulması yoluna gidilebilir.

Lojistik performans endeksinin bir diğer çıktısı olan lojistik kalite ve yeteneği boyutu aslında diğer tüm boyutları etkileyen bir güce sahip olmaktadır. Bir ülkenin coğrafi konumu ne kadar avantajlı olursa olsun eğer lojistik açıdan kalite ve yetenekten yoksunsa lojistik dostu ülkeler arasına girmesi oldukça zor olacaktır. Bu sebepten dolayı lojistik performans endeksinde söz konusu boyutta 160 ülke arasında 51. basamakta yer alan Türkiye, lojistik hizmetlerini çağın gerektirdiği ölçüde sürekli olarak güncellemelidir. Özellikle lojistik dostu ülkelerin veri tabanlarından yararlanılarak lojistik eğitimi kapsamında karşılıklı iş birlikleri kurulmalıdır. Müşteri memnuniyeti kapsamında özellikle yeşil ve tersine lojistiğe önem vermek bu alanda Türkiye'yi daha iyi noktalara taşıyacaktır.

Lojistik üsler açısından sürecin önemli bir kısmını oluşturan sevkiyatların izlenebilirliği ve takip edilebilmesi boyutunda Türkiye, 2018 yılı lojistik performans endeksinde 160 ülke arasında 42. basamakta yer almaktadır. Süreç, aksaklıklara ve hatalara yer verilmeden gerçekleştirilmesi gereken faaliyetleri kapsamaktadır. Bu nedenle, internet altyapılarının sürekli geliştirilerek zaman ve maliyet tasarrufu açısından elektronik belge kullanımları artırılmalıdır. Özellikle ulusal ve uluslararası lojistik üsler arasında sağlıklı ve sürekli bir koordinasyon sağlanmalıdır.

Diğer yandan müşteriler açısından lojistik faaliyetler arasında en önemli ölçüt zamanlama olarak kabul edilmektedir. Zamanında teslim edilemeyen bir ürün müşteriler nazarında lojistik hizmet sağlayıcısına karşı oldukça fazla olumsuz görüş beslemelerine neden

olmaktadır. Söz konusu boyutta 2018 yılı lojistik performans endeksinde 160 ülke arasında 44. basamakta yer alan Türkiye bu alanda gelişimini sürekli hale getirerek sıralamada daha iyi yerlere geleceği öngörülmektedir. Bu alanda özellikle yurtiçi ve yurtdışı lojistik üslerle olan bağlantılar güçlendirilmelidir. Lojistik üsler bu aşamada lojistik süreçlerin kısaltılmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Sonuç olarak, incelenen LPE raporu doğrultusunda Türk lojistik üslerinin küresel lojistik üslerde bulunan ve avantaj yaratan tüm süreçleri kendi bünyelerinde profesyonelce gerçekleştirmeleri gerekmektedir. Ayrıca hem özel sektör çalışmalarında hem de akademik çalışmalarda konuyla ilgili fırsat ve tehdit unsurları üzerinde durularak Türk lojistik üslerinden en iyi sonuç alınacak şekilde konuşlandırılmalıdırlar. Genel olarak LPE raporu sonucu doğrultusunda incelenen lojistik sektörü ve devamında lojistik üsler, Türkiye açısından rekabet avantajı yaratma konusunda en gözde alanların başında geldiği söylenebilir.

KAYNAKÇA

- Arvis, JF., Saslavsky, D., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, C. & Raj, A. (2014). Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy - The Logistics Performance Index and its Indicators. Washington DC: The World Bank.
- Babacan, M. (2003). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu, Ege Akademik Bakış Dergisi, C:3, S:1, ss: 9-15. İzmir.
- Baki, R. (2018). Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye'deki Lojistik Köy Uygulamaları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 5 (2), 148-162
- Bamyacı M. (2008). Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli, (Yayımlanmamış doktora tezi). İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bayar, F. (2008). Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinde Türkiye, T.C. Dış İşleri Bakanlığı, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, Sayı:32, ss:25-34. Ankara.
- Bezirci, M. & Dündar, A. O. (2011). Lojistik Köylerin İşletmelere Sağladığı Maliyet Avantajları, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:13, Sayı:1, ss:292-307. Edirne.

Bloomberght. (2019, 30 Nisan). Erdoğan: 2023 yılında 500 milyar dolar ihracat hedefliyoruz. Habertürk Gazetesi. Erişim, 22.6.2020.
<https://www.bloomberght.com/erdogan-2023-yilinda-500-milyar-dolar-ihracat-hedefliyoruz-2215822>

Budak, F. & Korkmaz, Ş. (2020). Covid-19 Pandemi Sürecine Yönelik Genel Bir Değerlendirme: Türkiye Örneği, Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi, S:1, ss:62-79

Department of Health. (2011). United Kingdom Influenza Pandemic Preparedness Strategy. Erişim Tarihi: 09.10.2020
https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20130104205734/http://www.dh.gov.uk/prod_consum_dh/groups/dh_digitalassets/documents/digitalasset/dh_125346.pdf

Doğu Marmara Kalkınma Ajansı. (2015). Düzce Bölgesi Lojistik Pazarı Strateji ve Potansiyel Belirleme Raporu, Kocaeli-İzmit.

Ercan, N., Çelik, İ. & Atılcan, M. (2006). Yük Köyleri Kavramı ve TCDD'de ki Yük Köyü Uygulamaları, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, ss:1001-1010, Ankara.

Erdumlu, M. (2006). Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ener, T. (2010). Küresel Lojistik Performans İndeksi: Mersin'de Faaliyet Gösteren Lojistik Firmalarının Sektörel Performanslarının İncelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.

Erdal, M. (2009). Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi, Erişim, 19.4.2020.
www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf

EUROPLATFORMS, (2015). European Association of Transport & Logistics Centres, Corporate Presentation, Final-October 2015. Erişim, 10.10.2020
http://www.europlatforms.eu/wp-content/uploads/2016/01/Corporate-Presentation-2015-Europlatforms-Final_20151229.pdf

Galloni, G., (2006). President Of Europlatforms The European Association Of Freight Villages, Best Practices in Europe: The Example Of Freight Villages, Thessaloniki, Erişim: 10.10.2020
https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/2006_02_17_tent_consultation/doc/stakeholders_contributions/freight/03europlatforms.pdf

Görgülü, H. (2012). Lojistik Köyler ve Konya Uygulaması, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2017). Ekonomik Analiz ve Değerlendirme Dairesi, Lojistik Performans Endeksi 2016, Yayın No: 895, Ankara.

Higgins, C. D., ve Ferguson, M. R., (2011). An Exploration of the Freight Village Concept and its Applicability to Ontario, Ontario: McMaster Institute of Transportation and Logistics.

İKV. (2011). İktisadi Kalkınma Vakfı, Sorularla AB Politikaları ve Türkiye: Ulaştırma Politikası, Yayın No: 245, İstanbul. Erişim, 13.4.2019
https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=250&anahtar=AB%20POL%C4%B0T%C4%B0KALARI%20VE%20T%C3%9CRK%C4%B0YE

Kalkınma Bakanlığı, (2014). Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018, Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara Erişim Tarihi: 10.10.2020
https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/10_LojistikHizmetlerininGelistirilmesi.pdf

Kalkınma Bakanlığı, (2018). On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023, Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara Erişim Tarihi: 10.10.2020 <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/LojistikHizmetlerininGelistirilmesiOzelIhtisasKomisyonuRaporu.pdf>

Kara, M., Tayfur, L. Ve Basık, H. (2009). Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6 (11), 69-84.

Konings, J. W., (1996). Integrated Centres For The Transshipment, Storage, Collection And Distribution Of Goods; A Survey Of The Possibilities For A High-Quality Intermodal Transport Concept, Transport Policy, 3/1-2, s. 3-11

KUDAKA, (2010). Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı, Cazibe Merkezlerini Destekleme Programı Erzurum Öneri Projeleri, Erzurum. Erişim: 03.10.2020
https://www.kudaka.org.tr/ekler/83bdf-cazibe_merkezlerini_destekleme_programi.pdf

Kurt, V., Çelik, İ., & Ercan, N. (2008). TCDD Lojistik Köyü Çalışmaları, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiri Kitabı, ss:1483-1493, İstanbul.

Pamir, D. İ. (2011). Ekonomik Küreselleşme Sürecinde Türkiye'nin Küresel Lojistik Üs ve Lojistik Mükemmeliyet Merkezi Olmasına Yönelik Bir Araştırma, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Robinson, A. (2015). Interesting Fact & Financial Breakdown Of The Global Logistics Market, Erişim, 29.5.2019. <https://cerasis.com/logistics-infographic/>

Süzer, H. D. (2005). Potansiyel Büyük, Büyüme Hızlanacak, *Capital Dergisi*, Erişim, 23.5.2019. www.capital.com.tr/capital-dergi/capitalde-bu-ay/potansiyel-buyuk-buyume-hizlanacak

Swords, J. (2013). Michael Porter's Cluster Theory As a Local And Regional Development Tool: The Rise And Fall Of Cluster Policy In The UK, Northumbria University, Local Economy, 28(4), pp. 369-383. United Kingdom.

Şen, K. İ. (2014). Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları, Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi, C:4, S:1, ss. 83-106. Çankırı.

Tanyaş, M. (2015). İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu, MÜSİAD Araştırma Raporları, Sayı:95, İstanbul.

Tanyaş, M. (2016). Lojistik Sektörü Analizi, Ekovitrin Dergisi, Kasım, ss:64-74, İstanbul.

Tanyaş, M., ve Karlı, H. (2019). Pandemi Durumunda Tedarik Zinciri Risk Yönetimine İlişkin Öneriler, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Covid-19 Sosyal Bilimler Özel Sayısı, Sayı: 37, s. 174-190

The World Bank. (2018). The Logistics Performance Index and Its Indicators, Connecting to Compete. Washington DC. Erişim, 8.9.2019. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

The World Bank. (2018). Domestic LPI, Environment and Institutions: Turkey 2018, Washington DC. Erişim, 02.5.2019. https://lpi.worldbank.org/domestic/environment_institutions/2018/C/TUR#chartarea

TCDD. (2010). Lojistik Sektöründe Demir Yollarının Yeri ve Lojistik Merkezler Projesi, Standart Ekonomik ve Teknik Dergi, Yıl:49, S:573, ISSN:1300-8366, Türk Standartları Enstitüsü, Ankara.

TİM. (2020). Türkiye İhracatçılar Meclisi, İhracat 2020 Raporu Yeni Vizyon, Yeni Yol Haritası, İstanbul. Erişim, 09.10.2020. <https://tim.org.tr/tr/raporlar-strateji-raporlari>

Tsamboulas, D. A., ve Kapros, S., (2003). Freight Village Evaluation Under Uncertainty With Public and Private Financing, Trasport Policy, 10/2, s. 141-156

TOBB. (2012). Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011, Ankara. Erişim, 12.10.2019. https://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/TOBB_ulasirma_kitap_2012.pdf

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2019). Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve 2020-2023 Eylem Planı, Ankara.

UTİKAD, (2017). Türkiye, E-Ticaret ve E-Lojistik Üssü Olacak, UTİKAD Dergisi Ekim-Kasım-Aralık Ayı Eki, S: 10, İstanbul.

UTİKAD, (2019). Lojistik Ticarete Yeni Yollar Arıyor, UTİKAD Dergisi Nisan-Mayıs-Haziran Ayı Eki, S: 20, İstanbul.

UTİKAD, (2020). Lojistik Sektörü Raporu 2019, S:2020/25, ISBN: 978-605-69452-1-2, İstanbul.

UTİKAD, (2020). Türkiye’de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları Raporu, UTİKAD Transit Taşımacılık Gelişim Odak Grubu, Erişim 09.10.2020
<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadturkiyedetransittasimacilik-gelisimalanlariraporu-86082.pdf>

Ünalın, M. & Yapraklı T. Ş. (2016). Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi, Atatürk Üniversitesi İİBF Dergisi, C:31, S:3, ss. 312-324, Erzurum.