

Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu'nun Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması ¹ *Comparison of Turkey, China and Russian Federation According to The Logistic Performance Index*

Ercan KILINÇ

Doktora Öğrencisi, Gaziantep Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, kilinceran27@gmail.com

Osman FİDAN

Doktora Öğrencisi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, fidan.osman@gmail.com

Hanifi Murat MUTLU

Doç. Dr., Gaziantep Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, mmutlu@gantep.edu.tr

MAKALE BİLGİSİ

Makale Geçmişi:

Geliş 13 Mart 2019
Düzeltilme Geliş 28 Mart 2019
Kabul 22 Mayıs 2019

Anahtar Kelimeler:

Türkiye, Rusya Federasyonu, Çin,
Lojistik Performans Endeksi, LPE

© 2019 PESA Tüm hakları saklıdır

ÖZET

Ülkelerin lojistik performansı, rekabet ve gelişen teknoloji ile birlikte uluslararası ticaretin önemli bir parçası olma özelliği kazanmıştır. Bu çalışma Dünya Bankası tarafından 2007 yılından beri ölçülen “Küresel Lojistik Performans Endeksi (LPE)” verileri ile Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu'nun temel lojistik aktivitelerini değerlendirmeyi ve yıllara göre gelişim stratejilerini araştırmayı amaçlamaktadır. Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu birbirleri için stratejik öneme sahip ticari ortaklar arasında yer almaktadır. Her üç ülke arasında artan yoğun ticari gelişmeler lojistik faaliyetler kapsamında yüksek performans sergileyerek rekabet avantajı elde etmeyi gerektirmektedir. Bu kapsamda üç ülkenin yıllara göre LPE performansları, “gümrükleme, altyapı, uluslararası sevkiyatlar, lojistik kalite ve yetkinlik, takip ve izleme ve zamanlama” olmak üzere 6 başlık altında karşılaştırılmıştır. Çalışmada Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu açısından lojistik performansı endeksinin mevcut durumu, üç ülke açısından fırsatlar, işbirliği alanları ve ortak tehdit alguları avantajları ve dezavantajları ile birlikte ele alınarak, çözüm önerileri ortaya konulmuştur.

ARTICLE INFO

Article History:

Received 13 March 2019
Received in revised form 28 March 2019
Accepted 22 May 2019

Keywords:

Turkey, Russian Federation, China,
Logistics Performance Index, LPI

© 2019 PESA All rights reserved

ABSTRACT

The logistics performance of the countries has gained the distinction of being an important part of international trade together with competition and developing technology. This study by the World Bank as measured since 2007 "Global Logistics Performance Index (LPI)" data with Turkey, China and Russian Federation basic logistics activities, assessment and development strategy over the years aims to research. Turkey, China and Russian Federation is located in a strategically important trading partners for each other. The intense commercial developments among all three countries require a high level of competitive advantage in logistics activities. In this context, LPI performances in three countries are compared under six headings: customs, infrastructure, international shipments, logistic quality and competence, follow-up and monitoring and timing. This study were put Turkey, China and Russian Federation the current situation of the logistics performance index for the, the three countries in terms of opportunities, taken together with the cooperation and common threat perceptions of the advantages and disadvantages, forward suggestions for solutions.

¹ Bu çalışma 22-25 Kasım 2018 tarihinde düzenlenen “Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresinde” sunulan “Türkiye ve Rusya Federasyonu'nun Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması” ve “Türkiye ve Çin'in Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması” bildirilerinin birleştirilmiş ve geliştirilmiş halidir.

GİRİŞ

İletişim ve bilginin hızlı olduğu bu dönemde, ekonomik stratejilerinde hizmetler sektörü ön plana çıkmaktadır. Haberleşme ve haberleşme teknolojisinin gelişmesi ile, bilgiye ulaşma kolaylaşmış olmasına rağmen, bilgiyi hızlı ve amaca uygun kullanmak daha önemli hale gelmiştir. Teknoloji, iletişim ve bilgi sistemlerindeki gelişmeler bir iletişim ağı üzerinde dünyada dolaşan bilgiler, yaşamı kolaylaştırmakta ve bilgi üretim kapasitelerini hızla artırmaktadır. Mal ve hizmetin bilgi ve üretim tekniği neredeyse eş zamanlı olarak üreticiler tarafından kullanılıyor ve global ticarete yön veriyor. Bilgi iletişim teknolojileri dünya ticaretinde, yani uluslararası ticarete iş yapış şekillerini değiştirmekte ve kolaylaştırmaktadır. Yeni yaklaşım ve teknoloji ile birlikte bırakın şirketleri, devletleri, bireyle bile ticaret yapabilmektedir. Keşfedilen her yenilik, ticaret koşullarını hızlı bir şekilde değiştirmektedir. Rekabet, artık küresel bir olgu olup, ölçek ekonomisi, maliyet, hız vb. öğeler teknoloji ve iletişim teknoloji sayesinde, ticareti geliştirmektedir. Teknoloji, bilgiyi üreten veya geliştiren ülkeler, şirketler ticarete yön vermektedirler. Dolayısı ile altyapı, uluslararası mevzuat, hız, takip ve izleme ile bu gelişmeler küresel bazda ticarete ivme kazandırmaktadır. Bu çalışma, Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu arasındaki ticaret ve LPE durumlarının karşılıklı olarak incelemeyi amaçlamaktadır. Yeni rekabet ortamında özellikle uluslararası ticaret için ülkelerin lojistik performans durumu sürekli bir şekilde elden geçirilmesi ve geliştirilmesi için çalışmalara ağırlık vermesi önemli bir hal almıştır. Türkiye, Çin Rusya Federasyonu arasında altyapı yatırımları arttırması, gümrükleme işlemlerinde gerekli düzeltmeleri yapması, teknolojik yeniliklere ayak uydurması, hızlı ve zamanında ürün teslimatı gerçekleştirilmesi, lojistik kalite ve yetkinliği sağlaması, çevreci ve sürdürülebilir bir lojistik anlayışı ile yatırımları yönlendirmesi gerekmektedir. Bu çalışma kapsamında lojistik kavramı, lojistik performans endeksi ve önemi, Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu'nun lojistik performans göstergeleri verilmiştir. Daha sonra Dünya Bankası tarafından açıklanan verileri ile 6 başlıkta Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu ülkelerinin lojistik kabiliyetleri ve lojistik sektörünün büyüklüğünü gösteren veriler karşılaştırılmıştır.

1.Lojistik Kavramı

Türk Dil Kurumuna göre lojistik; “askerlik geri hizmet, askerlik geri hizmetle ilgili, kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması, mantık modern mantık” olarak tanımlanmaktadır.

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (CSCMP)'ye göre lojistik; “Müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak için malların ve hizmetlerin tüm ürünlerin ve üretimin başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar etkili ve verimli bir biçimde taşınması ve depolanması için gerekli prosedürleri planlayan, uygulayan ve kontrol eden süreçtir.” (<https://cscmp.org/> 06.11.2018).

Lojistik kelimesi sonuçla ilgili veya aritmetiğe ilişkin yetenek anlamına gelen yunanca “lojistikos” kelimesinden türetilmiştir (Kayabaşı, 2007:49). Lojistik insanlık tarihi kadar geriye doğru götürülebilir. Lojistiğin amacı; işletmede meydana gelen tüm lojistik faaliyetleri maliyeti minimuma indirmek, etkin ve verimi maksimize ederek, müşteri memnuniyetini sağlamak ve bunu başarılı bir biçimde yerine getirilmesidir (Terzi ve Bölükbaş, 2016:207). İlk olarak askeri bir terim olarak karşımıza çıkan lojistik kavramı ticarete başlarda pazarlama ve üretimin bir fonksiyonu olarak açıklanırken 1950'li ve 1960'lı yıllarda pazarlama talep yaratma üzerine odaklanırken; lojistik pazarlama kaynaklı talepleri karşılayarak satışları destekleyen bir işletme fonksiyonu olarak tanımlanmıştır (Mutlu ve Ölmez, 2016:100). Özellikle 1960'lı yılların başından itibaren lojistik kavramı iktisadi literatüre girmeye başlamıştır.

Lojistik, üretim-tüketim noktasına kadar, tüm süreçlerde geçen, ürün, bilgi ve para akışının yönetilmesine yardımcı olan faaliyetlerin tümüdür (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015:96). Lojistik, nakliye, satın alma, depolama, eleçleme, satış, ithalat-ihracat, enformatik, iş hazırlama, yer değiştirme, düzenlenme ile ilgili bütün işlemleri kapsamaktadır (Yapraklı ve Ünalın, 2017:592).

Lojistiğin bilinen yedi doğrusu (7D); doğru ürün, doğru kaynaktan, doğru miktarda, doğru biçimde, doğru zamanda, doğru yolla, doğru fiyata sağlanmasıdır (Yavaş, 2013:5).

Genel anlamda değerlendirdiğimizde ise “lojistik faaliyetlerin tarihsel süreç içerisinde askeri alanda kullanıldığı dönemden, ticaret alanında kullanıldığı döneme buradan da modern lojistik dönemi olarak adlandırabileceğimiz yönetsel lojistik (tedarik ve lojistik yönetimi) ve operasyonel lojistik (materyal ve

üretim-operasyon yönetimi) dönemine geçiş yaptığı söylenebilir” (Akiş, 2016:3). Lojistik faaliyetleri müşterilerin ihtiyaçlarını gidermek amacıyla mal ve hizmetlerin ilk noktadan son tüketim noktasına kadar olan taşıma, depolama ve dağıtım süreçlerini kapsayan fiziksel hareketliliğin planlanması, uygulanması ve kontrolünün yapılması olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.Küresel Lojistik Performans Endeksi (LPE) ve Önemi

“Lojistik Performans Endeksi; Dünya Bankası tarafından her iki yılda bir yayımlanan, Dünya’daki lojistik profesyonelden anket yoluyla toplanan nitel verilere dayalı olarak oluşturulan ve yaklaşık 160 ülkenin lojistik performansını gösteren endeks” olarak tanımlanmaktadır (LODER, Kasım, 2018). Küreselleşme süreci ile beraber çok uluslu şirketlerin ve uluslararası ticaretin gelişmesi ile birlikte lojistik faaliyetler önemli bir konuma yükselmiştir. Uluslararası Lojistik Performans Endeksi ise ülkelerin ticaret yapma kabiliyetlerini ölçen bir endekstir (Demirbilek, 2017:2). Ulus ötesi ticaret beraberinde lojistik sektörünü de etkilemiş ve ülkeleri lojistik performansını rekabet avantajı sağlayacak düzeye çıkarmasını yönlendirmektedir. 2007 yılında ilk defa 150 ülkenin 7 alt gösterge değerlendirilmesi ile başlayan LPE daha sonraki yıllarda “Yurt içi lojistik maliyetler” alt göstergesinin çıkarılması ile 6 alt gösterge ile ölçümlenmiştir. Dünya Bankasının hazırladığı “Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Göstergeleri” adlı rapor son olarak 2018 yılı içerisinde açıklanmıştır. Bu rapora göre ülkeler; gümrükler, altyapı, lojistik kalite yetkinlik, zamanlama, uluslararası sevkiyat, takip ve izleme izlenebilmesi, zamanında teslim ve yurtiçi lojistik sektörünün yetkinliği başlıklarına göre değerlendirilmektedir.

LPE, lojistik performansın çok boyutlu bir değerlendirmesi olup ülkelerin lojistik konusunda karşılaştıkları zorlukları ve fırsatları belirlemelerine yardımcı olmaktadır. Diğer bir ifade ile LPE makro açıdan lojistik verimliliği ölçmektedir (Akdoğan ve Durak, 2017:625).

Ülkeler LPE puanları dağılımına göre dört grup altında değerlendirilmektedir. Bunlar;

- LPE 1: Lojistikte kötü olan ülkeler,
- LPE 2: Lojistikte kısmen iyi performans gösteren ülkeler,
- LPE 3: Lojistikte istikrarlı performans gösteren ülkeler ve
- LPE 4: Lojistik dostu ülkelerdir (Bayat ve Özdemir, 2016:2).

Lojistik performansı açısından yapılan değerlendirmeler sonucunda performansı iyi olan ülkeler 4 ve üzeri puan almakta ve lojistik dostu ülke olarak adlandırılmakta, lojistik performansı kötü olan ülkeler ise 1 ve altında puan almaktadır.

Günümüzde performans yönetimi, uluslararası ticaretin küreselleşmesi ile birlikte rekabet ortamında olan ülkelerin, şehirlerin ve işletmelerin gerçekleştirdikleri faaliyetlerde çok önemli bir konuma sahip alanların başında gelmektedir. Lojistik performans, ekonomik gelişmişlik göstergesi ve belirleyicisi olmak yanında, ekonomik gelişme düzeyinin ölçülmesinde bir araç olarak değerlendirilmektedir. Artık devletler, bölgeler ve şehirler lojistik altyapı gelişmişliğine göre de sıralanmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015:96). Bir ülkenin lojistik performansını etkileyen unsurların başında hem ekonomik hem de toplumsal gelişmeler önemli bir rol oynamaktadır. Bununla birlikte ulusal ve küresel ticaret lojistik sektörünün en önemli iki bileşenleri olarak karşımıza çıkmaktadır. (Uca vd., 2016:37). Global lojistik performans ölçümü, malların uluslararası piyasaya ne ölçüde rahat ve düşük maliyetle çıkabildiğini belirlemektedir. “Malların uluslararası pazara ulaştırılma kapasitesi” ya da “ticaret lojistiği”; gelişmekte olan devletler açısından rekabet gücünün iyileşmesi globalleşmenin sağladığı avantajlardan yararlanma ve giderek entegre hale gelen küresel dünyada yoksullukla mücadele için yaşamsal önem taşımaktadır (Kara vd., 2009:78). Etkin, verimli ve sürdürülebilir bir lojistik performans yönetimi ülkelere, şehirlere ve firmalara küresel rekabet ortamında önemli kazanımlar sağlayacaktır. Lojistik performansın geliştirilmesi için “maliyet etkinliği, kârlılık, zamanında teslim, verilen sözlerin tutulması, esneklik, müşteri memnuniyeti vb.” hedeflerin sağlanması gerekmektedir.

3.Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye

Türkiye, Avrupa, Asya, Orta Doğu, Kuzey Afrika arasında bir köprü ve aktarma merkezi oluşturması avantajlı konumu ile birçok kuruluş tarafından lojistik üssü olma iddiası veya ideali ile tanımlanmaktadır

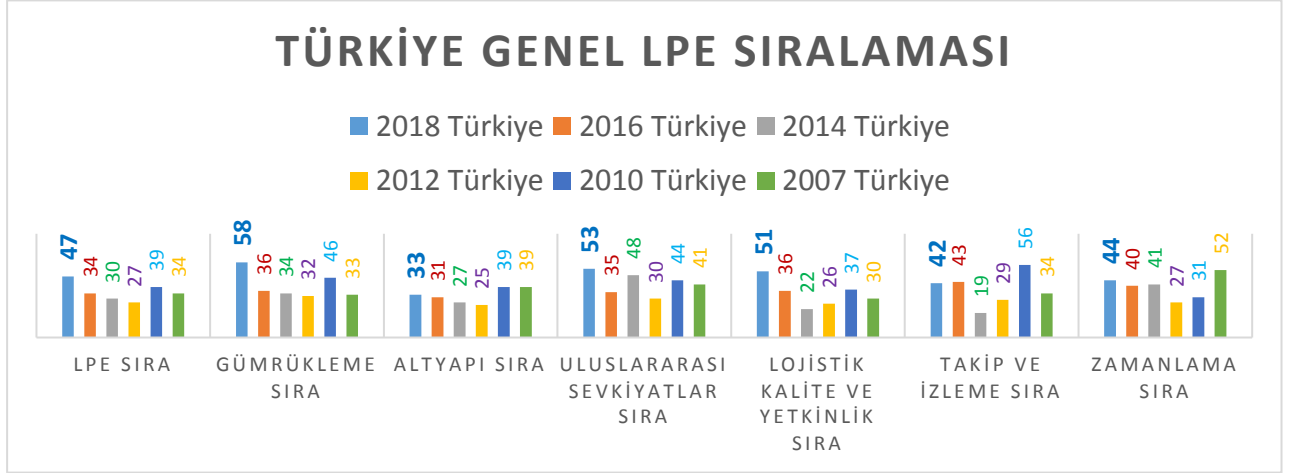
(Ataçay, 2016:48). “Türkiye; Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu arasında transit bir köprü konumunda olması sebebi ile taşımacılık noktasında sahip olduğu büyük potansiyel özellikle denizyolu ile fazlası ile giderilmektedir (Sacar, 2018,15). Türkiye lokasyonu lojistik bakış açısıyla önemli üstünlükleri vardır. Türkiye, sahip olduğu genç ve dinamik nüfusu, dünya coğrafyası üzerindeki konumu ve lojistik sektörüne verilen önem ve yatırımlar sayesinde lojistik sektöründe önemli bir lojistik üs konumuna gelebilecek bir potansiyele sahiptir (Terzi ve Bölükbaş, 2016:207). Lojistik sektörü, Türkiye'nin stratejik sektördür (Akçetin, 2010, s.11). Akçetin (2010), lojistik sektörünün Türkiye'nin stratejik önceliğe sahip sektörlerinden biri olarak görülmesi gerektiğini vurgulamış ve bunu şu 3 temele dayandırmıştır. Bu durum üç temel sebebe bağlanırsa; birincisi, 3 tarafının denizlerle çevrili olması, deniz kıyılarının liman yapmaya müsait olması, lojistik sektörünün Türkiye'de stratejik sektör olmasının 2. Sebebi; jeopolitik konumu Kıta Anadolu'nun geniş ovalara sahip olmasıdır. Stratejik olma yolunda 3. sebep ise Türkiye'nin geçmişinden gelen ve kültür haline gelmiş olan lojistik yeteneğidir.

Tablo 1: Türkiye'nin Yıllara Göre LPE Kriterlerine Göre Sıralama ve Puanları

	Yıl	LPE Puan	Gümrükleme	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Kalite ve Yetkinlik	Takip ve İzleme	Zamanlama
Türkiye	2018	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63
Türkiye	2016	3,42	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
Türkiye	2014	3,5	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
Türkiye	2012	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
Türkiye	2010	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
Türkiye	2007	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
Türkiye	Kümülatif	3,29	2,94	3,36	3,19	3,23	3,37	3,68

Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

Tablo 1 üzerinde Türkiye'nin yıllara göre LPE kriterlerine göre sıralama ve puanları yer almaktadır. 2018 yılında Türkiye'nin LPE sıralamasında bir düşüş olmasına karşın LPE puanlamasında değişimin olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla milli göstergeler bazında algısal olarak bir ilerleme göstermiş olsak da sıralamalarda başka ülkeler bizden daha iyi performans göstererek üst sıralara yerleşmiştir. Türkiye LPE sıralamasında 2007 yılında 34. sırada yer alırken, 2018 yılında 160 ülke içinde 47. sırada ve kümülatif değerlendirmede ise 37. sırada yer aldığı görülmektedir. Türkiye en iyi LPE performansını 2012 yılında göstererek 27. sırada yer almıştır. 2018 yılı verilerine baktığımızda LPE alt başlıklarında en iyi sıralamayı; “Zamanlama 3,63 puan”, “Takip ve İzleme 3,23 puan” ve “Altyapı 3,21 puan” olarak gerçekleştirmiştir. Türkiye'nin 2018 yılı verilerine baktığımızda LPE kriterlerine göre en zayıf olduğu başlıklar; “Gümrükleme 2,71 puan”, “Lojistik Kalite ve Yetkinlik 3,05 puan” ve “Uluslararası Sevkiyatlar 3,06 puan” seviyesinde gerçekleşmiştir. Türkiye'nin LPE performansında en iyi kriteri “Zamanlama” olarak göze çarpmaktadır. Yıllara göre baktığımızda zamanlama başlığında istenilen verimliliğin sağlandığı görülmektedir. Türkiye'nin LPE performansında tablodan hareketle en fazla gelişme göstermesi gereken başlığın “gümrükleme” kriteri olduğu söylenebilir. Genel olarak baktığımızda yıllara göre gümrükleme başlığında istenilen verimliliğin yakalanamadığı görülmektedir. Genel LPE puanı da bu durumdan dolayı olumsuz etkilenmekte ve aşağıya düşmektedir. Diğer kriterlerde zaman içerisinde gelişme göstermiş ancak istenilen seviyeye ulaşamamıştır.

Şekil 1: Türkiye'nin Yıllara Göre LPE Kriterlerine Göre Sıralaması

Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

Şekil 1’de Türkiye’nin yıllara göre LPE kriterlerine göre sıralamaları verilmektedir. Burada Türkiye 2007 yılında “gümrükleme kriterinde” 33. sırada iken, 2018 yılında 58. sıraya gerilemiş, “altyapı kriterinde” 2007 yılında 39. sırada iken 2018 yılında 33. sıraya yükselmiş, “uluslararası sevkiyatlar kriterinde” 2007 yılında 41. sırada iken 2018 yılında 53. sıraya gerilemiş, “lojistik kalite ve yetkinlik kriterinde” 2007 yılında 30. sırada iken 2018 yılında 51. sıraya gerilemiş, “takip ve izleme kriterinde” 2007 yılında 34. sırada iken 2018 yılında 42. sıraya gerilemiş ve “zamanlama kriterinde” 2007 yılında 52. sırada iken 2018 yılında 44. sıraya yükselmiştir. Şekilde görüldüğü üzere LPE kriterlerinde sadece iki başlıkta Türkiye ilerleme gösterirken diğer 4 başlıkta gerileme göstermiştir.

Genel olarak altyapıdaki eksiklikler ve kurumsal yapı eksikliklerine karşın, Türkiye lojistik sektörü, coğrafi konumu mevcut ve potansiyel pazara hizmet verebilecek düzeylere gelmiştir. Rekabette lojistik hizmetlerin artan önemi ise lojistik sektörünü girişimciler açısından cazip bir yatırım alanı durumuna getirmiştir. Ulusal, yerel birçok firma lojistik hizmeti verme yolunda önemli adımlar atmıştır. Bunların yanında uluslararası ve küresel firmalar Türkiye pazarına yönelmiş, satın alma, birleşme ya da doğrudan sermaye yatırımları ile sektörde rol almaya başlamıştır. Mevcut eksikliklerin giderilmesi durumunda, sektörün Türkiye ekonomisine katkısı çok önemli düzeylere çıkabilecektir. Türkiye’nin dünya coğrafyasındaki konumu da, Türkiye lojistik sektörünü, küresel düzeyde belli başlı oyuncular arasına girmede üstünlük sağlayan, en önemli doğal rekabet üstünlüğü yaratan, faktörlerden birisidir (Sahavet, 2006: 48).

4.Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Çin

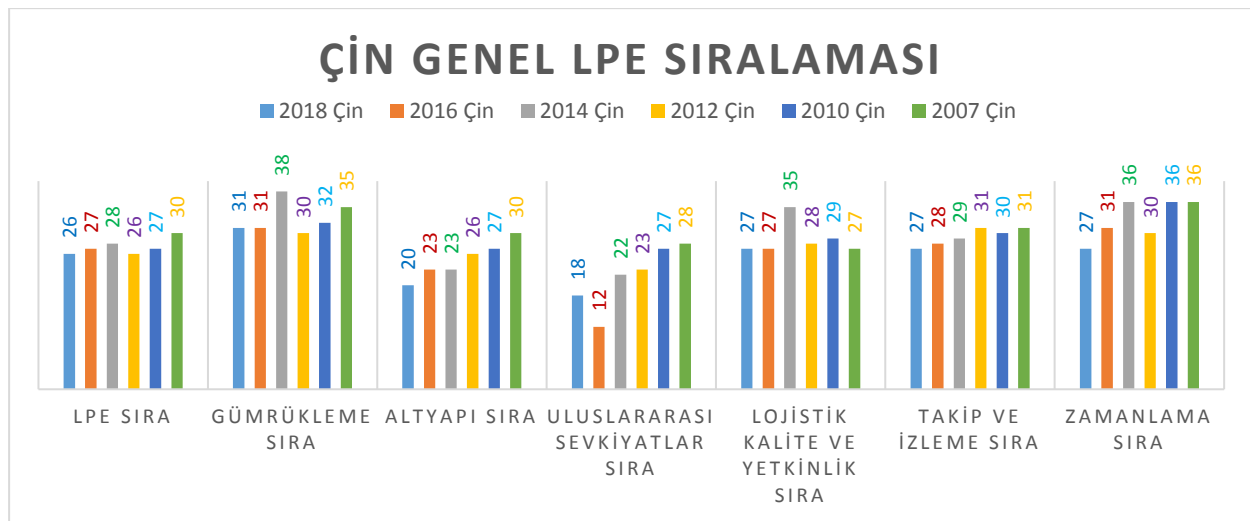
Çin Halk Cumhuriyeti’ni en iyi tanımlayan kavram büyüklüktür. Çin Halk Cumhuriyeti 9,6 milyon km²’lik coğrafi alanıyla Rusya ve Kanada’dan sonra dünyanın en geniş üçüncü ülkesidir (Sezen, 2016). Çin Halk Cumhuriyeti kendine özgü medeniyet yapısı, zengin tarihi geçmişi, dünyanın en kalabalık nüfus yapısı ve özellikle son yıllarda sürekli kalkınan ekonomisi ile birlikte dikkatleri üzerine çeken önemli bir ülke konumundadır. Dünyanın en hızlı büyüyen ekonomisine sahip olan Çin, istikrarlı bir şekilde büyüme hızını sergilemeye devam ederse gelecek yıllarda ABD’yi de geçerek dünyanın en büyük ekonomisi haline geçebilir. Çin Halk Cumhuriyeti’nde lojistik sektörü ekonomik büyüme ile birlikte gelişme göstermiştir. Lojistik sektörü, gelişme ortamı, ulaşım tesisleri, teknolojinin gelişmesi ve hizmet yönü ile birlikte yerini almıştır. Ekonomik büyümesi ile birlikte lojistik sektöründe de hızlı bir gelişme göstermiş ve dünya sıralamasında yerini almıştır. Çin Halk Cumhuriyeti’nin ekonomik büyümesindeki en önemli faktörlerden biri de yabancı yatırımlardır. Çin Halk Cumhuriyeti günümüzün dünyanın en büyük ihracatçısı, ikinci büyük ithalatçısı konumundadır. 124 ülkenin en büyük ticaret ortağıdır (Tuerxun, 2017:1).

Tablo 2: Çin'in Yıllara Göre LPE Kriterlerine Göre Sıralama ve Puanları

	Yıl	LPE Puan	Gümrükleme	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Kalite ve Yetkinlik	Takip ve İzleme	Zamanlama
Çin	2018	3,61	3,29	3,75	3,54	3,59	3,65	3,84
Çin	2016	3,66	3,32	3,75	3,70	3,62	3,68	3,90
Çin	2014	3,53	3,21	3,67	3,50	3,46	3,50	3,87
Çin	2012	3,52	3,25	3,61	3,46	3,47	3,52	3,80
Çin	2010	3,49	3,16	3,54	3,31	3,49	3,55	3,91
Çin	2007	3,32	2,99	3,20	3,31	3,40	3,37	3,68
Çin	Kümülatif	3,60	3,28	3,73	3,57	3,58	3,63	3,86

Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

Tablo 2 üzerinde Çin'in yıllara göre LPE kriterlerine göre sıralama ve puanları yer almaktadır. Genel olarak baktığımızda Çin'in LPE sıralamasında ve LPE puanlamasında küçük de olsa yükseliş olduğu görülmektedir. Çin 2007 yılı LPE sıralamasında 30. sırada yer alırken, 2018 yılı LPE sıralamasında 26. sırada ve kümülatif lojistik performans endeksinde göre ise 27. sırada yer almıştır. Tablo 2'ye baktığımızda Çin'in en iyi LPE performansını 2016 ve 2018 yıllarında gösterdiği görülmektedir. Çin'in 2018 yılı verilerine baktığımızda LPE kriterlerine göre en iyi olduğu başlıklar; "Zamanlama 3,84 puan", "Altyapı 3,75 puan" ve "Takip ve İzleme 3,65 puan" iken, Çin'in 2018 yılı verilerine baktığımızda LPE kriterlerine göre en zayıf olduğu başlıklar ise; "Gümrükleme 3,29 puan", "Uluslararası Sevkiyatlar 3,54 puan" ve "Lojistik Kalite ve Yetkinlik 3,59 puan" olduğu görülmektedir. Çin'in LPE performansında en fazla gelişmiş olduğu kriter "Zamanlama" olduğu görülmektedir. Yıllara göre baktığımızda zamanlama başlığında istenilen verimliliğin sağlandığı görülmektedir. Çin'in LPE performansında tablodan hareketle en fazla gelişme göstermesi gereken başlığın ise "gümrükleme" olduğu görülmektedir. Yıllara göre baktığımızda "zamanlama", "Altyapı" ve "Takip ve İzleme" başlığında verimlilik sağlandığı görülmektedir. Genel anlamda diğer kriterlerde zaman içerisinde gelişme göstermiş ancak istenilen seviyeye ulaşamamıştır.

Şekil 2: Çin'in LPE Kriterlerine Göre Sıralamaları

Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

Şekil 2'de Çin'in yıllara göre LPE kriterlerine göre sıralamaları verilmektedir. Burada Çin'in 2007 yılında "gümrükleme kriterinde" 35. sırada iken 2018 yılında 31. sıraya yükselmiş, "altyapı kriterinde"

2007 yılında 30. sırada iken 2018 yılında 20. sıraya yükselmiş, “uluslararası sevkiyatlar kriterinde” 2007 yılında 28. sırada iken 2018 yılında 18. sıraya yükselmiş, “lojistik kalite ve yetkinlik kriterinde” 2007 yılında 27. sırada iken 2018 yılında 27. sırada kalmış, “takip ve izleme kriterinde” 2007 yılında 31. sırada iken 2018 yılında 27. sıraya yükselmiş ve “zamanlama kriterinde” 2007 yılında 36. sırada iken 2018 yılında 27. sıraya yükselmiştir. Şekilde görüldüğü üzere LPE kriterlerinde yıllara göre Çin’in sadece “lojistik kalite ve yetkinlik kriterinde” sıralamasını muhafaza etmiş ve diğer 5 başlıkta ilerleme göstermiştir. LPE kriterlerine göre belirlenen 6 başlıkta da istenilen verimi sağladığı söylenebilir.

5.Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Rusya Federasyonu

Asya’nın kuzeyinde Kuzey Buz denizini çevreleyen Rusya, Avrupa’dan Kuzey Pasifik okyanusuna uzanarak 17.098.242 km² alana yayılmıştır. Rusya; Kuzey Avrupa, Batı Asya, Orta Asya ve Uzakdoğu gibi altı jeopolitik bölge ile çevrelenmiş bir ülkedir. Toprak bakımından dünyanın en büyük ülkesi olan Rusya’nın 14 ülke ile sınır komşuluğu vardır. (Eser, 2017:6). Rusya Federasyonu, büyük bir ekonomik gücün temeli olan doğal kaynaklara ve insan gücüne sahip dünyadaki belli başlı ülkelerden biri konumundadır. Sovyetler Birliği’nin dağılmasından bu yana merkezi planlı bir ekonomiden piyasaya dayalı bir sisteme doğru ilerleyerek önemli değişiklikler geçirmiştir. Son yıllarda ekonomik büyüme ve reformların gerilemesine rağmen Rusya, dünyanın önde gelen petrol ve doğal gaz üreticilerinden biri olmaya devam etmekte olup, aynı zamanda da çelik ve alüminyum gibi metallerin en iyi ihracatçısıdır.

Tablo 3 üzerinde Rusya Federasyonu’nun yıllara göre LPE kriterlerine göre sıralama ve puanları yer almaktadır. Genel olarak baktığımızda Rusya Federasyonu’nun LPE sıralamasında ve LPE puanlamasında küçük de olsa yükseliş olduğu görülmektedir. Rusya Federasyonu 2007 yılı LPE sıralamasında 99 sırada yer alırken, 2018 yılı LPE sıralamasında 75 sırada ve kümülatif lojistik performans endeksine göre ise 85 sırada yer almıştır. Tablo 5’e baktığımızda Rusya Federasyonu’nun en iyi LPE performansını 2018 yılında gösterip 75 sırada yer almıştır. Rusya Federasyonu’nun 2018 yılı verilerine baktığımızda LPE kriterlerine göre en iyi olduğu başlıklar; “Zamanlama 3,31 puan”, “Altyapı 2,78 puan” ve “Lojistik Kalite ve Yetkinlik 2,75 puan” seviyesinde gerçekleşmiştir. Rusya Federasyonu’nun 2018 yılı verilerine baktığımızda LPE kriterlerine göre en zayıf olduğu başlıklar ise; “Gümrükleme 2,42 puan”, “Uluslararası Sevkiyatlar 2,64 puan” ve “Takip ve İzleme 2,65 puan” seviyesinde gerçekleşmiştir.

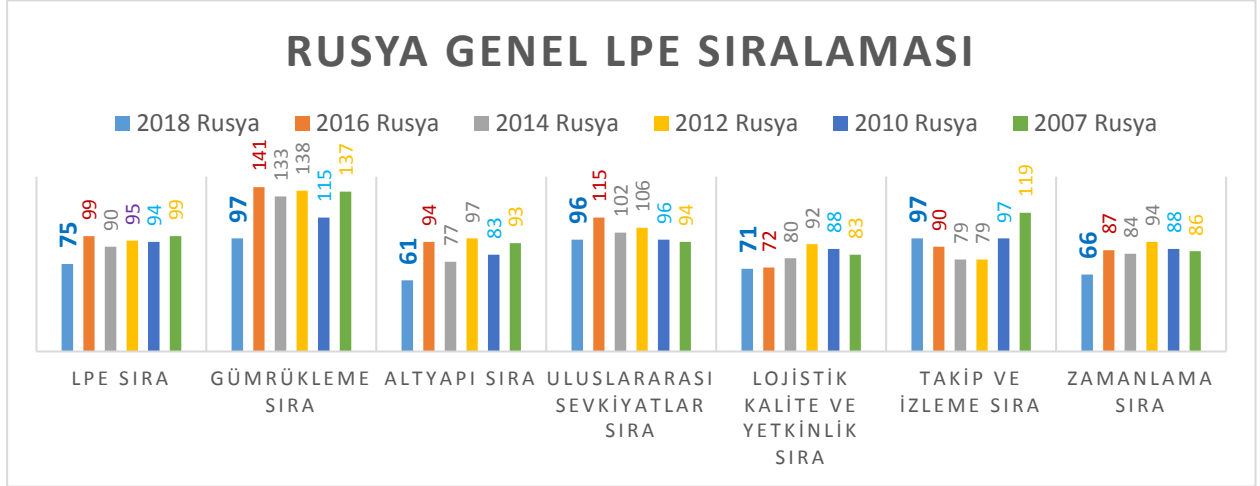
Tablo 3: Rusya Federasyonu’nun Yıllara Göre LPE Kriterlerine Göre Sıralama ve Puanları

Ülke	Yıllar	LPE Puan	Gümrükleme	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Kalite ve Yetkinlik	Takip ve İzleme	Zamanlama
Rusya	2007	2,37	1,94	2,23	2,48	2,46	2,17	2,94
Rusya	2010	2,61	2,15	2,38	2,72	2,51	2,6	3,23
Rusya	2012	2,58	2,04	2,45	2,59	2,65	2,76	3,02
Rusya	2014	2,69	2,2	2,59	2,64	2,74	2,85	3,14
Rusya	2016	2,57	2,01	2,43	2,45	2,76	2,62	3,15
Rusya	2018	2,76	2,42	2,78	2,64	2,75	2,65	3,31
Rusya	Kümülatif	2,69	2,25	2,64	2,59	2,74	2,67	3,23

Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

Rusya Federasyonu’nun LPE performansında en fazla gelişmiş kriter “Zamanlama” olduğu görülmektedir. Yıllara göre baktığımızda zamanlama başlığında istenilen verimliliğin sağlandığı görülmektedir. Rusya Federasyonu’nun LPE performansında tablodan hareketle en fazla gelişme göstermesi gereken başlığın ise “gümrükleme” olduğu görülmektedir. Yıllara göre baktığımızda sadece zamanlama başlığında verimlilik sağlanmış ve geriye kalan 5 başlıkta verimlilik sağlanamamıştır. Genel anlamda diğer kriterlerde zaman içerisinde gelişme göstermiş ancak istenilen seviyeye ulaşamamıştır.

Şekil 3: Rusya Federasyonu'nun LPE Kriterlerine Göre Sıralamaları



Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

Şekil 3’de Rusya Federasyonu’nun yıllara göre LPE kriterlerine göre sıralamaları verilmektedir. Burada Rusya Federasyonu’nun 2007 yılında “gümrükleme kriterinde” 137 sırada iken 2018 yılında 98 sıraya yükselmiş, “altyapı kriterinde” 2007 yılında 93 sırada iken 2018 yılında 61 sıraya yükselmiş, “uluslararası sevkiyatlar kriterinde” 2007 yılında 94 sırada iken 2018 yılında 96 sıraya gerilemiş, “lojistik kalite ve yetkinlik kriterinde” 2007 yılında 83 sırada iken 2018 yılında 71 sıraya yükselmiş, “takip ve izleme kriterinde” 2007 yılında 119 sırada iken 2018 yılında 97 sıraya yükselmiş ve “zamanlama kriterinde” 2007 yılında 86 sırada iken 2018 yılında 66 sıraya yükselmiştir. Şekilde görüldüğü üzere LPE kriterlerinde yıllara göre Rusya Federasyonu sadece “uluslararası sevkiyatlar kriterinde” gerileme göstermiş ve diğer 4 başlıkta ilerleme göstermiştir. Ancak LPE kriterlerine göre belirlenen 6 başlıkta da istenilen verimi sağlayamamıştır.

6. Türkiye, Çin ve Rusya’nın Küresel Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması

Türkiye ile Rusya hem coğrafi yakınlık hem de ticaret, turizm ve enerji alanlarındaki ticaret ilişkileri nedeniyle önemli potansiyellere sahip ülkelerdir. Türkiye ile Rusya Federasyonu arasındaki önemli ekonomik ilişkiler ticaret, turizm ve enerji sektörleri ekseninde gelişme göstermektedir. Türkiye ve Rusya karşılıklı olarak birbirlerinin önemli ticaret ortakları arasında yer almaktadır. Günümüzde ülkelerin lojistik performansı artan rekabet ve gelişen teknoloji ile birlikte uluslararası ticaretin önemli bir parçası olma özelliği kazanmıştır. Her iki ülke arasında artan yoğun ticari gelişmeler lojistik faaliyetler kapsamında yüksek performans sergileyerek rekabet avantajı elde etmeyi gerektirmektedir. Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkilerin istenilen seviyede olmasa da özellikle 2000’lerin başından itibaren geliştiği görülmektedir. Dünyanın en kalabalık ve en büyük ülkelerinden biri olan Çin, 1990’dan itibaren büyüyen ekonomisi ile ABD’den sonraki en büyük ekonomi konumundadır (Buluş, 2008). Çin 2008 yılında yaşanan küresel finansal kriz sonucunda oluşan yeni dinamiklere uyum sağlamak amacıyla çeşitli önlemler almıştır. Bunlardan birisi de, 2013 yılında açıklamış olduğu “Yeni İpek Yolu” ve “Deniz İpek Yolu” projeleriyle gündeme gelen “Bir Kuşak, Bir Yol” (One Belt, One Road) adı verilen Avrasya’ya açılma politikasıdır. Çin geliştirdiği proje kapsamında Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarında toplam 65 ülkeyi bir araya getirecek ve dünya ekonomisinin yüzde 21’ini kapsayacak büyüklükte olacağını açıklamıştır (Ataçay, 2016:48-48).

Trade Map verilerine göre Türkiye 2017 yılında 157.054.789 dolar ihracat yaparken, 233.791.662 dolar ithalat yaparak toplamda 390.846.451 dolar dış ticaret hacmine sahip olduğu görülmektedir. Çin ise 2017 yılında 2.263.370.504 dolar ihracat yaparken, 1.843.792.939 dolar ithalat yaparak toplamda 4.107.163.443 dolar dış ticaret hacmine sahip olduğu görülmektedir. Rusya 2017 yılında 359.151.975 dolar ihracat yaparken, 228.212.750 dolar ithalat yaparak toplamda 587.364.725 dolar dış ticaret hacmine sahip olduğu görülmektedir. Türkiye 2017 yılında Çin’e 2.936.041 dolar ihracat yapmasına karşın, 23.370.849 dolar ithalat yapmıştır. Türkiye 2017 yılında Rusya’ya 2.735.484 dolar ihracat yapmasına karşın, 19.513.833 dolar ithalat yapmıştır. Türkiye’nin Hem Çin’e hem de Rusya’ya dış ticaret açığı olduğu söylenebilir. Rusya coğrafik anlamda yakın olmasına karşın ihracatımız çok yüksek

görünmemektedir. 2013 Yılında Çin ve Rusya'ya toplam ticaret hacmimizin %14,95 iken, 2017 yılında bu oran %12,42'e gerilemiştir.

Tablo 4: Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu'nun Bazı Ekonomik Göstergeleri

GÖSTERGELER	TÜRKİYE	RUSYA	ÇİN	ÜLKE SAYISI
GSYH 2017 Yılı Sırası	17	11	2	217
Lojistik Performans Endeksi (LPE) 2018	47	75	26	160
Küresel Rekabet Endeksi Sırası (KRE) 2018	53	38	27	138
Küresel İnovasyon Endeksi (KİE) 2018	50	46	17	126

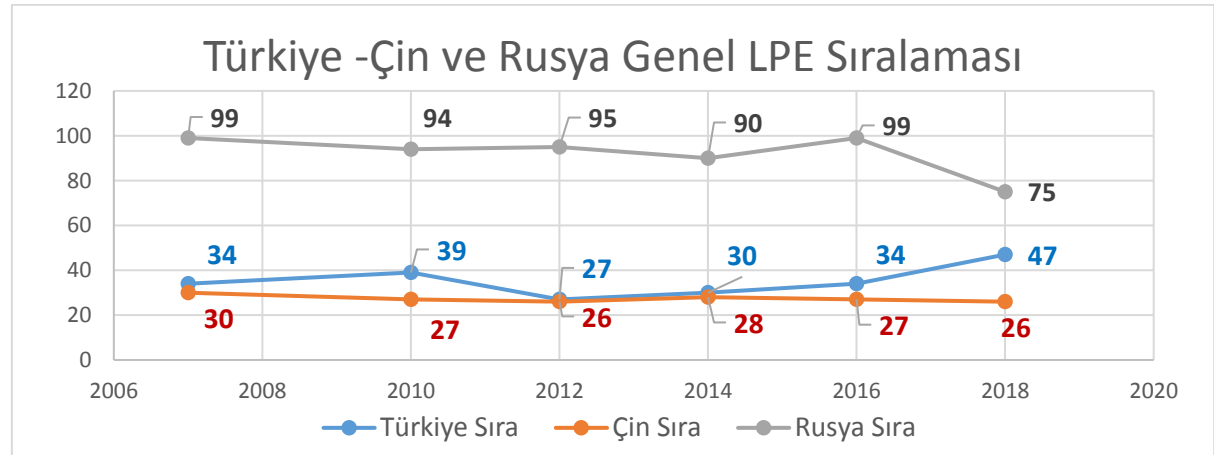
Kaynak: Dünya Bankası, Dünya Ekonomik Formu, Avrupa İşletme Yönetimi Enstitüsü INSEAD), Verileri ile Hazırlanmıştır, Şubat 2019.)

Tablo 4 üzerinde her 3 ülkeye ait GSYH, Lojistik Performans Endeksi, Küresel Rekabet Endeksi ve Küresel İnovasyon Endeksi ile ilgili ekonomik göstergeler yer almaktadır. Tablodan hareketle 2017 yılı verilerine göre GSYH göstergesinde küresel ölçekte Çin 2, Rusya 11 ve Türkiye 17 sırada yer aldığı görülmektedir. LPE sıralamasına baktığımızda; Çin 26, Türkiye 47 ve Rusya 75 sırada yer aldığı görülmektedir. Küresel Rekabet Endeksi (KRE) sıralamasında Çin 27, Rusya 38 ve Türkiye 53 sırada yer almaktadır. Küresel İnovasyon Endeksine (KİE) baktığımızda ise Çin 17, Rusya 46 ve Türkiye 50. Sırada yer aldığı görülmektedir. Türkiye Çin ve Rusya ile karşılaştırıldığında sadece LPE de sıralamasında Rusya'ya göre 47. Sırada yer almaktadır. Diğer sıralamalarda Çin ve Rusya'dan sonra gelmektedir.

6.1. Türkiye, Çin ve Rusya Yıllara Göre LPE Puan ve Sıralamaları

Şekil 4 üzerinde Türkiye, Çin ve Rusya'nın 2007 ile 2018 yılları arasındaki LPE sıralamaları yer almaktadır. 2007 yılında 150 ülke içerisinde LPE sıralamasında Türkiye 34. sırada yer alırken, Çin 30. Sırada ve Rusya 99. sırada yer almaktadır. 2018 yılında ise Türkiye 47. sırada yer alırken, Çin 26. Sırada Rusya ise 75. sırada yer almaktadır. En iyi LPE performansını Türkiye 2012 yılında 27. Sırada, Çin 2018 yılında 26. sırada ve Rusya 2018 yılında 75. sırada yer almıştır.

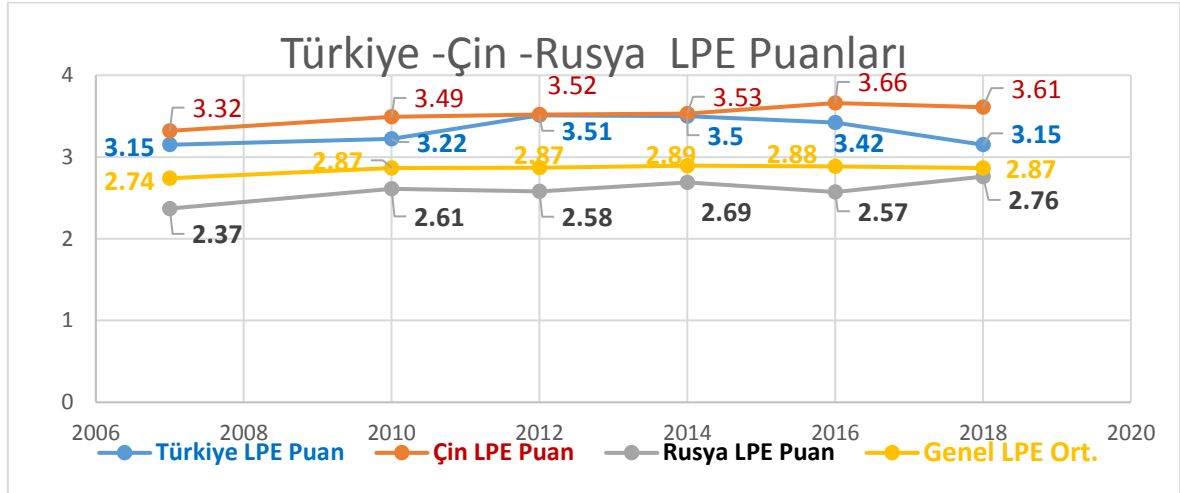
Şekil 4: Türkiye, Çin ve Rusya'nın LPE Sıralamaları



Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

Şekil 5 üzerinde Türkiye, Çin ve Rusya'nın 2007 ile 2018 yılları arasındaki LPE puanları yer almaktadır. 2007 yılında 150 ülke içerisinde LPE puanlamasında 5 puan üzerinden yapılan değerlendirmede Türkiye 3,15 puan almışken, Çin 3,32 puan, Rusya ise 2,37 puan almıştır. 2018 yılında ise 160 ülke arasında Türkiye yine 3,15 puan almışken, Çin 3,61 puan, Rusya 2,76 puan almıştır. Türkiye en iyi LPE puan performansını 2012 yılında 3,51 puan, Çin 2016 yılında 3,66 puan ve Rusya 2018 yılında 2,76 puan aldığı görülmektedir.

Şekil 5: Türkiye, Çin ve Rusya'nın LPE Puanları



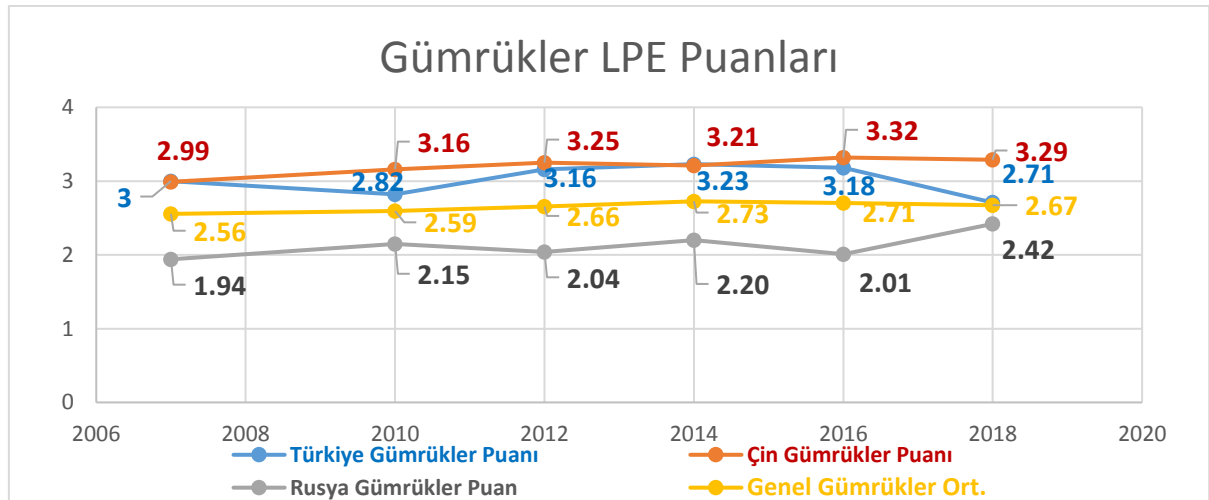
Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

6.2. Türkiye, Çin ve Rusya'nın LPE Kriterine Göre Karşılaştırmaları

6.2.1. Gümrükler Puanı Bazında Karşılaştırma

Şekil 6 üzerinde Türkiye, Çin ve Rusya'nın Gümrükler Kriterine Göre LPE Puanları verilmiştir. Şekil üzerinde görüldüğü üzere 2007 yılı LPE Gümrükler puanı Türkiye 3,0 iken, Çin'in Gümrükler puanı 2,99 puan, Rusya'nın 1,94 puan seviyesindedir. 2018 yılında LPE performans sıralamasında Gümrükler puanı Türkiye 2,71 iken, Çin'in Gümrükler puanı 3,29 puan, Rusya 2,42 puan seviyesindedir. Türkiye en iyi Gümrükler puanını 2014 yılında 3,23 puan olarak gerçekleştirmiştir. Çin ise en iyi Gümrükler puanını 2016 yılında 3,32 puan olarak göstermiştir. Rusya'nın ise en iyi Gümrükler puanı 2018 yılında 2,42 puan olarak gerçekleştirmiştir. Rusya gümrükler puanı 3 altında ve Çin gümrükler puanı en iyi, Türkiye ise Çin ve Rusya puanları arasında kaldığı söylenebilir. Gümrükler kriteri hem Türkiye, hem Çin, hem de Rusya'nın lojistik performansını geriletken en önemli faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Gümrükler puanının düşük olmasının sebebi; sınır kapılarındaki beklemler, dış ticaretteki belge sayısının fazlalığı, ücretlerin yüksekliği, işlemleri zorlaştıran uygulamalar, kamu kurumları arasındaki farklılıklar ve bürokrasisinin gümrükler puanı üzerinde negatif bir etki oluşturduğu düşünülmektedir. Her üç ülkenin de gümrükler sorunu acil bir şekilde çözüme kavuşturması gerekmektedir.

Şekil 6: Türkiye, Çin ve Rusya'nın Gümrükler Kriterine Göre LPE Puanları

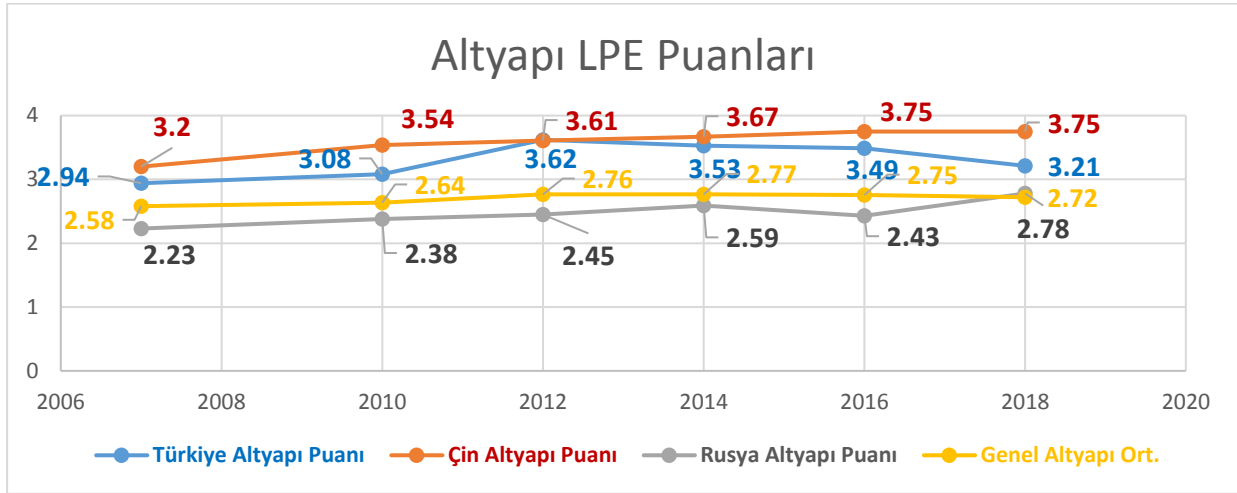


Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

6.2.2. Altyapı Puanı Bazında Karşılaştırma

Şekil 7 üzerinde Türkiye, Çin ve Rusya'nın Altyapı kriterine Göre LPE Puanları verilmiştir. Şekil üzerinde görüldüğü üzere 2007 yılı LPE performans sıralamasında Altyapı puanı Türkiye 2,94 iken, Çin'in Altyapı puanı 3,2 puan ve Rusya'nın ise 2,23 seviyesindedir. 2018 yılında Türkiye LPE performans sıralamasında Altyapı puanı Türkiye 3,21 iken, Çin'in Altyapı puanı 3,75 puan ve Rusya'nın ise 2,78 puan seviyesindedir. Türkiye en iyi Altyapı puanını 2012 yılında 3,62 puan, Çin'in ise en iyi Altyapı puanını 2018 ve 2016 yılında 3,75 puan ve Rusya'nın ise en iyi altyapı puanını 2018 yılında 2,78 olarak gerçekleştirdiği söylenebilir. Türkiye ve Çin'in LPE performansında Altyapı puanı iyi olarak, Rusya'nın ise orta seviyede değerlendirilebilir. Altyapı puanının Çin gümrükler puanı en iyi, Türkiye ise Çin ve Rusya puanları arasında ve Rusya gümrükler puanı Çin ve Türkiye Puanı altında ve 3 puan altında kaldığı söylenebilir.

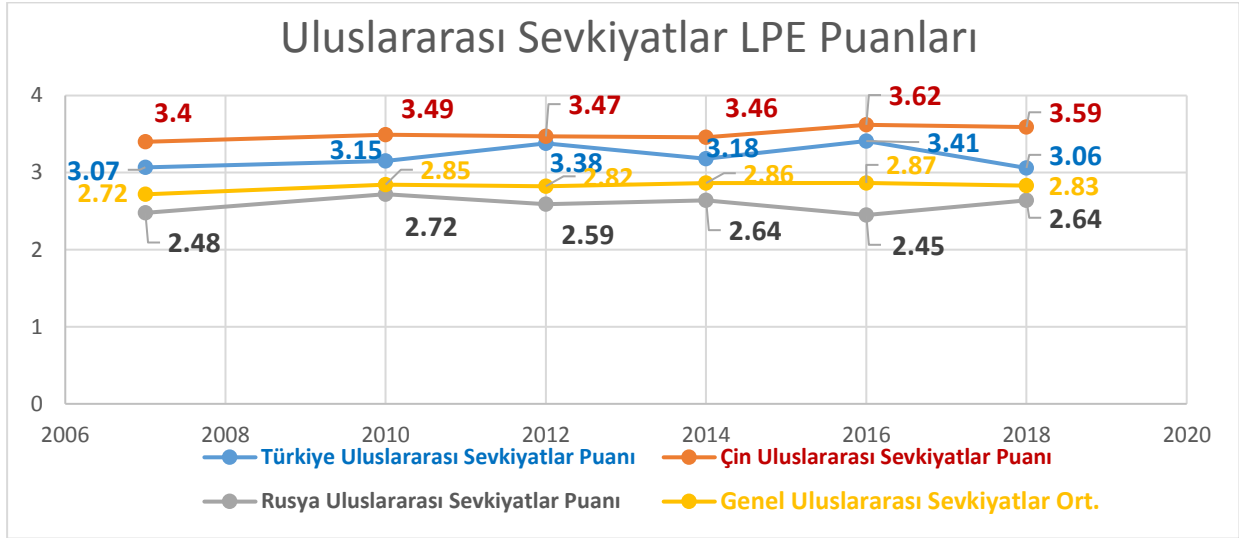
Şekil 7: Türkiye, Çin ve Rusya'nın Altyapı Kriterine Göre LPE Puanları



Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

6.2.3. Uluslararası Sevkiyatlar Puanı Bazında Karşılaştırma

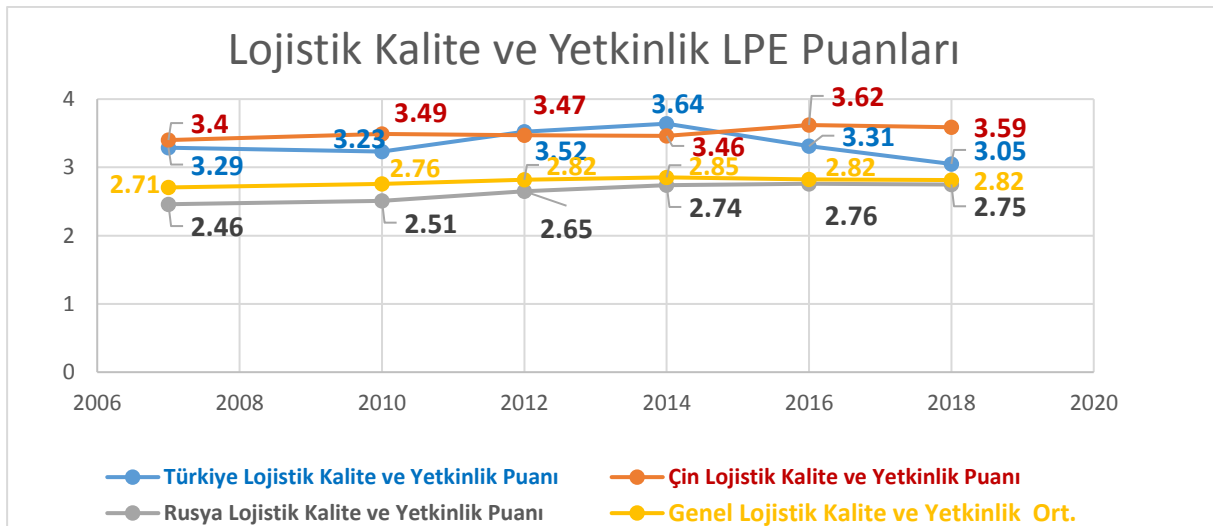
Şekil 8 üzerinde Türkiye, Çin ve Rusya'nın Uluslararası Sevkiyatlar Kriterine Göre LPE Puanları verilmiştir. Şekil üzerinde görüldüğü üzere 2007 yılı LPE performans sıralamasında Uluslararası Sevkiyatlar puanı Türkiye 3,07 iken, Çin'in Uluslararası Sevkiyatlar puanı 3,4 ve Rusya'nın ise 2,48 puan seviyesinde olduğu görülmektedir. 2018 yılında ise LPE performans sıralamasında Uluslararası Sevkiyatlar puanı Türkiye 3,06 iken, Çin'in Uluslararası Sevkiyatlar puanı 3,59 ve Rusya'nın Uluslararası Sevkiyatlar puanı 2,64 seviyesindedir. Türkiye en iyi Uluslararası Sevkiyatlar puanını 2016 yılında 3,41 puan, Çin'in ise en iyi Uluslararası Sevkiyatlar puanını 2016 yılında 3,62 puan, Rusya ise en iyi Uluslararası Sevkiyatlar puanını 2018 yılında 2,64 puan olarak görülmektedir. Türkiye ve Çin'in LPE performansında Uluslararası Sevkiyatlar puanı iyi olarak değerlendirilebilir. Rusya ise Uluslararası Sevkiyatlar puanına genel baktığımızda Çin Uluslararası Sevkiyatlar puanı en iyi, Türkiye ise Çin ve Rusya puanları arasında ve Rusya gümrükler puanı Çin ve Türkiye Puanı altında ve 3 puan altında kaldığı söylenebilir.

Şekil 8: Türkiye, Çin ve Rusya'nın Uluslararası Sevkiyatlar Kriterine Göre LPE Puanları

Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

6.2.4. Lojistik Kalite ve Yetkinlik Puanı Bazında Karşılaştırma

Şekil 9 üzerinde Türkiye, Çin ve Rusya'nın Lojistik Kalite ve Yetkinlik Kriterine Göre LPE Puanları verilmiştir. Şekil üzerinde görüldüğü üzere 2007 yılı LPE performans sıralamasında Lojistik Kalite ve Yetkinlik puanı Türkiye 3,29 iken, Çin'in Lojistik Kalite ve Yetkinlik puanı 3,4 ve Rusya'nın ise 2,46 puan seviyesinde olduğu söylenebilir. 2018 yılı LPE performans sıralamasında Lojistik Kalite ve Yetkinlik puanı Türkiye 3,05 iken, Çin'in Lojistik Kalite ve Yetkinlik puanı 3,59 puan ve Rusya 2,75 puan seviyesinde olduğu anlaşılmaktadır. Türkiye en iyi Lojistik Kalite ve Yetkinlik puanını 2014 yılında 3,64 puan, Çin'in ise en iyi Lojistik Kalite ve Yetkinlik puanını 2016 yılında 3,62 puan, Rusya ise en iyi Lojistik Kalite ve Yetkinlik puanını 2016 yılında 2,76 puan olarak gerçekleştirdiği görülmektedir. Türkiye ve Çin LPE performansında Lojistik Kalite ve Yetkinlik puanı iyi olarak değerlendirilebilir. Rusya Lojistik Kalite ve Yetkinlik puanı Çin ve Türkiye Puanı altında ve 3 puan altında kaldığı söylenebilir.

Şekil 9: Türkiye, Çin ve Rusya'nın Lojistik Kalite ve Yetkinlik Kriterine Göre LPE Puanları

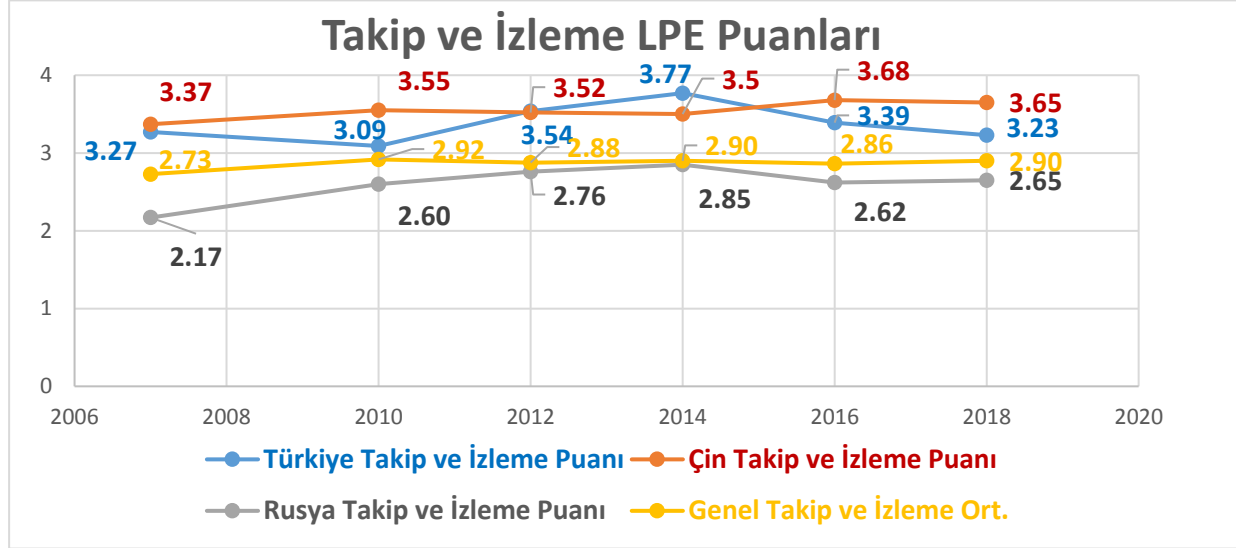
Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

6.2.5. Takip ve İzleme Puanı Bazında Karşılaştırma

Şekil 10 üzerinde Türkiye, Çin ve Rusya'nın Takip ve İzleme Kriterine Göre LPE Puanları verilmiştir. Şekil üzerinde görüldüğü üzere 2007 yılı LPE performans sıralamasında Takip ve İzleme puanı Türkiye 3,27 iken, Çin'in Takip ve İzleme puanı 3,37 puan ve Rusya'nın Takip ve İzleme puanı 2,17 puan

seviyesinde olduğu söylenebilir. 2018 yılı LPE performans sıralamasında Takip ve İzleme puanı Türkiye 3,23 iken, Çin'in Takip ve İzleme puanı 3,65 puan ve Rusya'nın Takip ve İzleme puanı 2,65 seviyesinde olduğu görülmektedir. Türkiye en iyi Takip ve İzleme puanını 2014 yılında 3,77 puan, Çin'in ise en iyi Takip ve İzleme puanını 2016 yılında 3,68 puan, Rusya'nın en iyi Takip ve İzleme puanını 2014 yılında 2,85 puan olarak göze çarpmaktadır. Türkiye ve Çin'i LPE performansında Takip ve İzleme puanı iyi olarak değerlendirebiliriz. Rusya Takip ve İzleme puanını Çin ve Türkiye puanına göre aşağıda ve 3 puan altındadır. Çin Takip ve İzleme Kriterine Göre puanı Türkiye ve Rusya'ya göre en iyi olduğu söylenebilir.

Şekil 10: Türkiye, Çin ve Rusya'nın Takip ve İzleme Kriterine Göre LPE Puanları

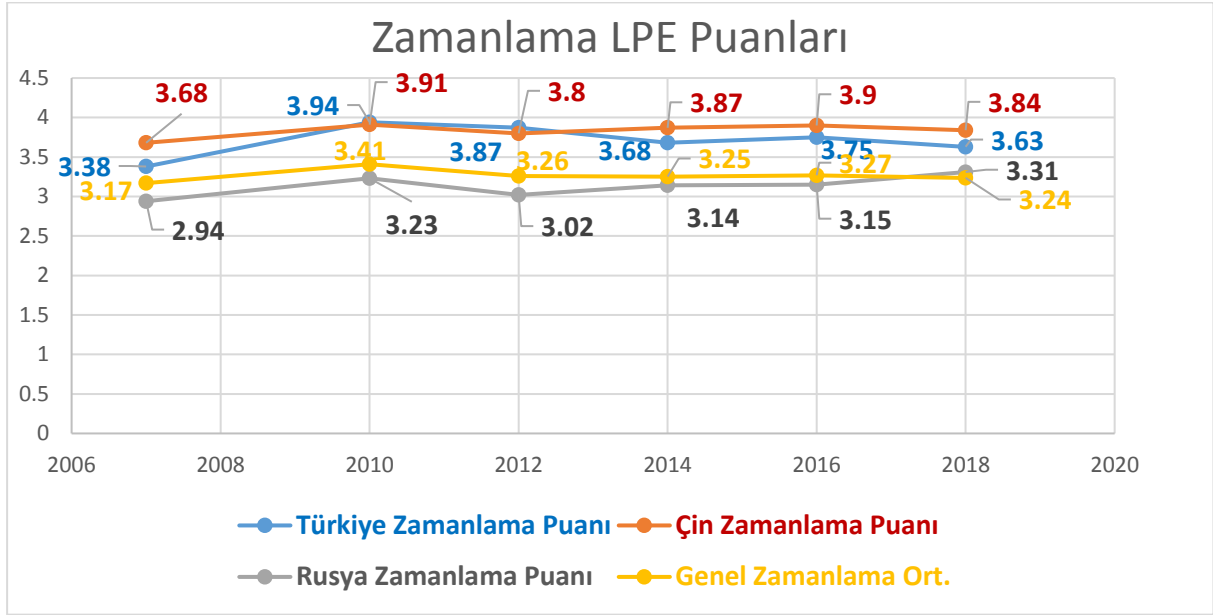


Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

6.2.6. Zamanlama Puanı Bazında Karşılaştırma

Şekil 11 üzerinde Türkiye, Çin ve Rusya'nın Zamanlama Kriterine Göre LPE Puanları verilmiştir. Şekil üzerinde görüldüğü üzere 2007 yılı LPE performans sıralamasında Zamanlama puanı Türkiye 3,38 iken, Çin'in Zamanlama puanı 3,68 puan ve Rusya'nın Zamanlama puanı 2,94 seviyesinde olduğu söylenebilir. 2018 yılı LPE performans sıralamasında Zamanlama puanı Türkiye 3,63 iken, Çin'in Zamanlama puanı 3,84 puan ve Rusya'nın Zamanlama puanı 3,31 seviyesinde olduğu görülmektedir. Türkiye en iyi Zamanlama puanını 2010 yılında 3,94 puan, Çin'in ise en iyi Zamanlama puanını 2010 yılında 3,91 puan, Rusya'nın en iyi Zamanlama puanını 2018 yılında 3,31 puan olarak görülmektedir. Türkiye, Çin ve Rusya'nın LPE performansında Zamanlama puanı iyi olarak değerlendirebiliriz. Çin Zamanlama Kriterine Göre puanı Türkiye ve Rusya'ya göre en iyi olduğu söylenebilir. Rusya diğer kriterlere göre zamanlama puanı 2007 yılı hariç diğer tümü 3 puan üzerinde almıştır.

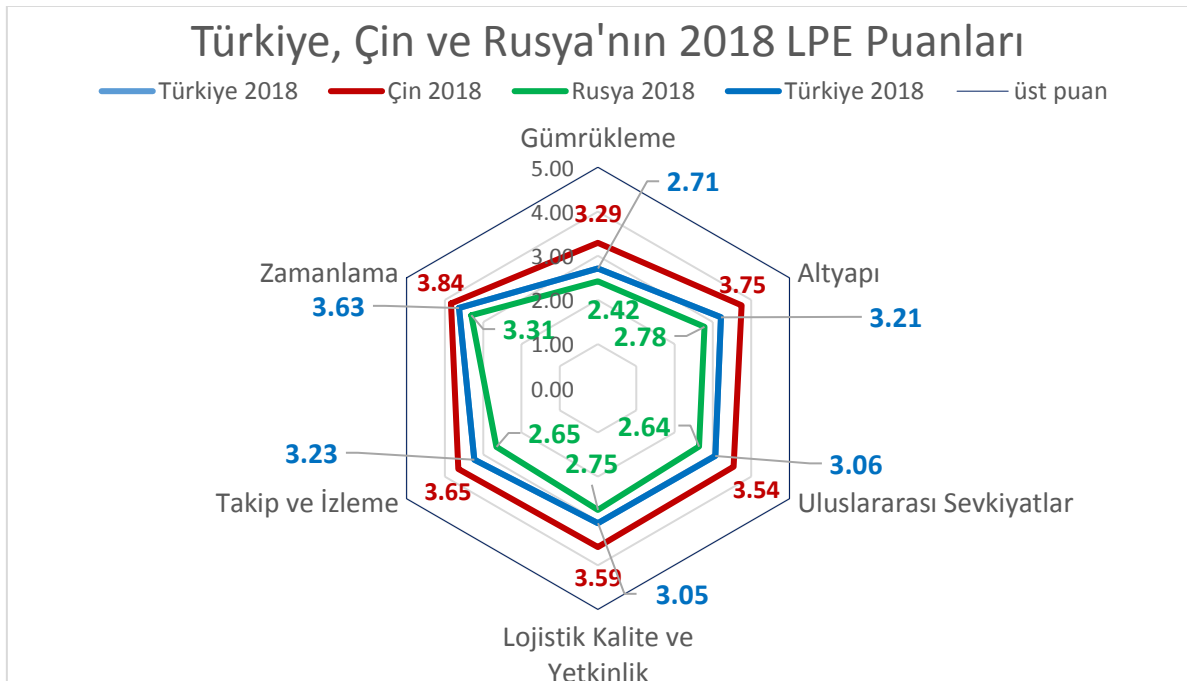
Şekil 11: Türkiye ve Çin'in Zamanlama Kriterine Göre LPE Puanları



Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

Lojistik performansının artırılmasında inovasyonun önemli bir etki yaratabileceği düşünülmektedir. Bu durum, firmaların tamamının içinde bulunduğu ulusal ekonomi perspektifinden bakıldığında ise sinerjik etkiyle daha büyük bir güç haline dönüşebilecektir. Dolayısıyla ulusal inovasyon sisteminin doğru bir şekilde kurgulanması ile lojistik sektörüne inovatif bir ortamın sağlanması sayesinde lojistik firmaları için küresel rekabet ortamında daha önemli kazanımlar elde edilebileceği açıktır (Burmaoğlu, 2012:197). Türkiye'nin LPE sıralamasında üst sıralara yerleşebilmesi için altyapı yatırımlarının hızlandırılması gerekmektedir. Bunun yanı sıra altyapı hizmetleri için kamu-özel işbirliklerinin daha da artırılması gerekmektedir. Dünya Bankasının açıklamasına göre Türkiye gelişmekte olan ülkeler arasında kamu-özel sektör işbirliğinde en çok altyapı yatırımı yapan ikinci ülke olmuştur. Türkiye'deki yatırımları arttıran en önemli yatırımlar arasında 3. Boğaz Köprüsü, Salıpazarı Limanı, Avrasya Tüneli, Kanal İstanbul, Çanakkale Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, 3. Havalimanı, şehirlerarası hızlı tren projeleri yer almaktadır (Canbolat, 2016:60).

Şekil 12: Türkiye, Çin ve Rusya'nın Alt Bileşen LPE Puanları



Kaynak: Dünya Bankası, LPE Raporu Verileri İle Hazırlanmıştır, 2018

Şekil 12 üzerinde Türkiye, Çin ve Rusya'nın LPE başlıklarına göre 2018 puanları verilmiştir. LPE puan en yüksek 5 puandır. Türkiye LPE başlıklarına göre en iyi olduğu puan 3,63 puan ile Zamanlama ve en kötü olduğu alan ise 2,71 puan ile Gümrükleme olduğu görülmektedir. Çin ise LPE puanı Türkiye'den daha iyi olup, en iyi olduğu alan 3,84 puan ile Zamanlama ve en kötü olduğu alan 3,29 puan ile Gümrükleme olduğu görülmektedir. Rusya'nın Çin ve Türkiye'ye göre LPE başlıklarına göre puanı en düşüktür. Rusya'nın en iyi olduğu alan 3,31 puanla Zamanlama ve en düşük LPE aldığı 2,42 puan ile Gümrükleme olduğu anlaşılmaktadır. Her üç ülkenin de en iyi puanı Zamanlama ve en düşük puanı Gümrükleme olduğu söylenebilir. Rusya Zamanlama hariç diğer tüm kriterlere göre puanı 3 puan altındadır. Türkiye'nin ise Gümrükleme hariç puanı 3 puan üzerindedir. Genel olarak Lojistik performansı iyileştirmek ve avantajlı lojistik hizmetleri sağlamak için; hava ve kara yolu altyapısı, finansal hizmetler, gümrük hizmetleri ve ticareti kolaylaştırma, gümrük idarelerinin etkinliği ve şeffaflığı, bilişim ve iletişim teknolojilerinin kullanımı ve güvenlik koşullarının iyileştirilmesi gerekmektedir”(Çakmak, 2016:11).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya Bankası tarafından açıklanan 2018 LPE raporuna göre Türkiye 2016 yılı verilerine nazaran 13 sıra gerileyerek 160 ülke arasında 3,15 puan ile 47. olmuştur. LPE alt başlık kriterlerine göre Türkiye, “Gümrükler” alanında bir önceki yayınlanan verilere göre 22 sıra gerileyerek 2,71 puan ile 58. sırada yer almıştır. “Altyapı” alanında 2 sıra gerileyerek 3,21 puan ile 33. sırada yer almıştır. “Uluslararası Sevkiyat” alanında 18 sıra gerileyerek 3,06 puan ile 53. sırada yer almıştır. “Lojistik Yeterlilik ve Kalite” alanında 15 sıra gerileyerek 3,05 puan ile 51. sırada yer almıştır. “Takip ve İzleme” alanında 1 basamak ilerleyerek 3,23 puan ile 42. sırada yer almıştır. “Zamanlama” alanında 4 sıra gerileyerek 3,63 puan ile 44. sırada yer almıştır. Dünya Bankası tarafından açıklanan 2018 LPE raporuna göre Çin 2016 yılı verilerine nazaran bir sıra ilerleyerek 160 ülke arasında 3,61 puan ile 26. olmuştur. LPE alt başlık kriterlerine göre Çin, “Gümrükler” alanında bir önceki yayınlanan verilere göre yerinde sayarak 3,29 puan ile 27. sırada yer almıştır. “Altyapı” alanında 3 sıra ilerleyerek 3,75 puan ile 20. sırada yer almıştır. “Uluslararası Sevkiyat” alanında 6 sıra gerileyerek 3,54 puan ile 18. sırada yer almıştır. “Lojistik Yeterlilik ve Kalite” alanında yerinde sayarak 3,59 puan ile 27. sırada yer almıştır. “Takip ve İzleme” alanında 1 basamak ilerleyerek 3,65 puan ile 27. sırada yer almıştır. “Zamanlama” alanında 4 sıra ilerleyerek 3,84 puan ile 27. sırada yer almıştır. Dünya Bankası tarafından açıklanan 2018 LPE raporuna göre Rusya Federasyonu 2016 yılı verilerine nazaran 24 sıra ilerleyerek 160 ülke arasında 2,71 puan ile 75'inci olmuştur. LPE alt başlık kriterlerine göre Rusya Federasyonu, “Gümrükleme” alanında bir önceki yayınlanan verilere göre 44 sıra ilerleyerek 2,42 puan ile 97'inci sırada yer almıştır. “Altyapı” alanında 33 sıra ilerleyerek 2,78 puan ile 61'inci sırada yer almıştır. “Uluslararası Sevkiyat” alanında 19 sıra ilerleyerek 2,64 puan ile 96'ıncı sırada yer almıştır. “Lojistik Yeterlilik ve Kalite” alanında bir sıra ilerleyerek 2,75 puan ile 71'inci sırada yer almıştır. “Takip ve İzleme” alanında 7 basamak gerileyerek 2,65 puan ile 97'inci sırada yer almıştır. “Zamanlama” alanında 21 sıra ilerleyerek 3,31 puan ile 66'ıncı sırada yer almıştır.

Genel olarak baktığımızda 2007-2018 yılları arasında LPE sıralama ve puan bazında Çin hem puan hem de sıralamadaki yerini yükseltmiştir. Rusya istenilen seviyede olmasa da hem LPE puan hem de LPE sıralamasını yükseltmeyi başarmıştır. Buna karşın coğrafi konumu nedeniyle önemli bir potansiyele sahip bulunan Türkiye hem LPE sıra hem de LPE puan bazında geriye gitme eğilimine olduğu görülmektedir. Gümrükleme kriterinde her üç ülke de istenilen seviyede olmamasına karşın, Çin 2007'de 2,99 olan LPE puanını 2018'de 3,29'a çıkarmıştır. Türkiye ise 2007 yılında 3,0 olan LPE puanı 2018 yılında 2,71'e düşmüştür. Rusya ise 2007 yılında 1,94 olan Gümrükleme puanı 2018'de 2,42 puana çıkarmıştır. Türkiye, Çin ve Rusya zamanlama kriteri bakımından güçlü görünmektedir. Diğer 5 kriterde ise Çin LPE puanı sürekli olarak Türkiye ve Rusya LPE puanları üzerinde yer almıştır.

Küresel rekabet ortamında özellikle uluslararası ticaret için ülkelerin lojistik performans düzeyinin sürekli bir şekilde gözden geçirmesi ve geliştirilmesi yönünde çalışmalara ağırlık vermesi bir zorunluluk haline gelmiştir. Çin GSYH göre dünyanın ABD'den sonra gelen ikinci en büyük ekonomisidir. Çin 2000 yılından itibaren ihracatını sürekli olarak artırmakta ve neredeyse dünyanın tamamına yakınına ihracat yapmaktadır. Bu sayede Çin hem LPE puan hem de LPE sırasını sürekli yükseltmektedir. Buna karşın hem Türkiye'nin hem de Rusya Federasyonu'nun küresel lojistik performanslarının daha fazla

geliştirmesi gerekmektedir. Özellikle Türkiye'nin LPE puan ve sıralamasında geriye düşme nedenlerin başında 2010 yılından itibaren Ortadoğu ülkelerinde yaşanan siyasi krizler ve çatışmaları gösterebiliriz. Bu durum Türkiye'nin dış ticaretini ve LPE puan ve sıralamasını olumsuz etkilemiştir. Çin LPE sıralama ve puan bazında önemli bir konumda olmasına karşın özellikle Gümrükleme kriterinde yasal düzenlemeleri gerçekleştirmesi ve gümrükleme kriterini iyileştirici adımları atması gerekmektedir. Bununla birlikte hem Türkiye'nin hem de Rusya Federasyonu'nun LPE puan ve sıralamasını geliştirmesi adına; gümrükleme işlemlerinde gerekli yasal düzenlemeleri yapması, uluslararası ticareti kolaylaştırıcı uygulamaları başlatması, yeni ticari işbirliği sahaları geliştirmeleri, altyapı yatırımlarını arttırması, teknolojik yeniliklere ayak uydurması, hızlı ve zamanında ürün teslimatı gerçekleştirmesi, lojistik kalite ve yetkinliği sağlamak noktasında çalışmalara hız vermesi gerekmektedir. Bu doğrultuda Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu'nun yeni gelişmeleri göz önünde bulundurarak teknolojik, çevreci ve sürdürülebilir bir lojistik anlayışı ile kamu-özel sektör yatırımlarını teşvik edici düzenlemeler gerçekleştirmesi ve uygulaması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Akçetin, E. (2010). Avrupa Birliğine Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye, Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 5 Aralık 2010.
- Akdoğan M. Ş. ve Durak A. (2017). Lojistik Şirketlerin İlişki Pazarlaması Yönelimlerinin Lojistik Performans ve Pazarlama Performanslarına Etkisi, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi Cilt: 10 Sayı: 50 Haziran 2017.
- Akiş E. (2016). Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücüne Etkisi, 11-12 Nisan 2016 tarihlerinde düzenlenen 2. Üretim Ekonomisi Kongresi, İstanbul.
- Ataçayı M. N. (2016). Türk-Çin İlişkileri: Türkiye-Rusya Krizinin Etkileri, Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Ekim 2016; 9(4).
- Bayat T. ve Özdemir Ş. (2016). Yeni Bir Lojistik Performans Endeksi Oluşturmak İçin Gerekli Olan Kriterlerin Belirlenmesi Üzerine Araştırma, V. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi Mersin 26-28 Mayıs 2016,
- Bayraktutan Y. ve Özbilgin M. (2015). Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri, Maliye Araştırmaları Dergisi, 2015, Yıl:1, Cilt:1, Sayı:2
- Buluş A. (2008). Çin Ekonomisi ve Türkiye ile Çin'in Ekonomik İlişkilerinin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri, Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Burmaoğlu S. (2012). Ulusal İnovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki: AB Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma, Ege Akademik Bakış, Cilt: 12, Sayı: 2 Nisan 2012 ss. 193-208.
- Canbolat N. (2016). Küresel Rekabet Endeksinin Lojistik Performans Endeksinin Alt Boyutları Üzerine Moderatör Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lojistik Yönetimi Ana Bilim Dalı.
- CSCMP (2013). CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary. https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921 06.02.2019).
- Çakmak E.A. (2016). "WTO-Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması ve Türkiye İçin Değerlendirmeler", AKÜ İİBF Dergisi-Cilt: XVIII Sayı: 1 Yıl: Haziran 2016, Sayfalar: 1-13
- Demirbilek A. vd. (2007). Lojistik Performans Endeksi ve Havayolu Kargo Taşımacılığı İlişkisi: 2007-2016 Türkiye Örneği, Ekonomi, İşletme ve Yönetim Dergisi Cilt/Vol:2, Sayı/Issue:1, 2018 Sayfa: 1-24.
- Eser M. (2017). Rusya Federasyonu'nun Dış Ticaret ve Siyasetinde Oligarkların Yeri, Yüksek Lisans Tezi Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Finansman Anabilim Dalı.
- Kara M., L. Tayfur ve Basık H. (2009). Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl:2009, Cilt:6 Sayı:11, 69-84.

- Kayabaşı A. (2007). İşletmelerin Rekabet Gücünün Geliştirilmesinde Lojistik Faaliyetlerin Performansının Arttırılması: Üretim İşletmeleri Üzerine Bir Uygulama, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı.
- Mutlu H. M. ve Ölmez S. (2016). Lojistik Performans ve İlişki Kalitesi Üzerine Alanyazın İncelemesi, 5. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Mersin.
- Sacar, Ö., (2018). İpek Yolu Güzergahında Yapılan Lojistik Etkinliklerin Günümüz Lojistik Faaliyetleri İle Karşılaştırılması, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Sahavet G. (2006). Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 2006-14. <https://docplayer.biz.tr/1282182-Turkiye-lojistik-sektoru-altyapi-analizi.html>, Kasım 2018.
- Sezen S. (2016). Çin'in İkinci Uzun Yürüyüşü, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü, 2. Baskı, Ankara.
- Terzi N. ve Bölükbaş Ö. (2016). Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Lojistik Köyler, Global Business Research Congress (GBRC - 2016), Vol.2.
- Tuerxun G. (2017). Çin Halk Cumhuriyeti'nin Lojistik Sektörünü Geliştirmek Adına Uyguladığı Destekler, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Lojistik Yönetimi Ana Bilim Dalı.
- Türkiye Lojistik Derneği (LODER).
<http://www.loder.org.tr/terimler.html?harf=L&sayfa=2>. 04.03.2019).
- Trademap (2018). İthalat ve İhracat Verileri.
[https://www.trademap.org/\(X\(1\)S\(42hd0155tupqlhrst5yuor45\)\)/Bilateral_TS.aspx?nvpm=1%7c792%7c%7c156%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/(X(1)S(42hd0155tupqlhrst5yuor45))/Bilateral_TS.aspx?nvpm=1%7c792%7c%7c156%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1)
06.03.2019).
- Uca N. , İnce H. ve Sümen H. (2016). The Mediator Effect of Logistics Performance Index on the Relation Between Corruption Perception Index and Foreign Trade Volume, European Scientific Journal September 2016 edition vol.12, No.25 ISSN: 1857 – 7881 (Print) e - ISSN 1857- 743.
- World Bank (2018). LPI Report. Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators.
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf> 05.03.2019).
- Yapraklı T. Ş. ve Ünalın M. (2017). Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 31 2017 Sayı: 3.
- Yavaş V. (2013). Lojistik Merkezlerin Havayolu Ulaştırması Yönlü Analizi: Türkiye İçin Bir Uygulama, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Ana Bilim Dalı.