

TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE REKABET GÜCÜ

Doç. Dr. Birol ERKAN

Kilis 7 Aralık Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü

birolerkan@kilis.edu.tr

ÖZET

Taşımacılık kavramının gelişmiş ifadesi olan lojistik kavramı, günümüzde ekonomik göstergelerin iyileşmesinde rol oynayan en önemli araçlardan birisi haline gelmiştir. Lojistik; ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik alanlarda ülkelere katma değer sağlamak ve küresel alanda söz sahibi olma yolunda ülkeler tarafından daha fazla önemsenmektedir. Lojistik sektörünün önemi büyüme potansiyelinin oldukça yüksek olduğu Türkiye’de de giderek artmaktadır. Bu bağlamda, diğer ülkeler gibi Türkiye de, lojistik performansını artırma ve Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralamasında üst basamaklara tırmanmak için daha fazla çaba sarf etmeye başlamıştır. 2014 yılı verilerine ve 133 ülkeye yönelik yapılan bu çalışmada, Küresel Rekabet Gücü Endeksi ve alt bileşenlerinin Lojistik Performans Endeksine etkisi regresyon analiziyle tespit edilmiştir. Elde edilen sonuçlar, öncelikle teknolojik altyapılarını geliştiren ve pazarını (GSYH) büyüten ülkelerin lojistik performanslarını arttırdığını, Türkiye’nin de lojistik bir üs olarak 2023 hedeflerine ulaşma yolunda sözü edilen göstergeleri geliştirmesi gerektiğini ifade etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Rekabet Gücü, Lojistik Performans Endeksi, Küresel Rekabet Gücü Endeksi

LOGISTICS SECTOR AND COMPETITIVENESS IN TURKEY

ABSTRACT

The concept of logistics that is enhanced expression of the concept of transport has become one of the most important tools involved in the healing of economic indicators today. Logistics provide added value to the country in the economic, social, psychological, cultural, strategic, military and political areas and countries are more care about it the way to have a voice in the global arena. The importance of logistics sector in Turkey where is very high growth potential is increasing. In this context, Turkey like other countries have also started to put more effort to improve logistics performance and to go to the top rung in the ranking of the Logistics Performance Index (LPI). In this study carried out for 2014 data and 133 countries, it was determined that the effect of Global Competitiveness Index and sub-components to the Logistics Performance Index by using regression analysis. Results obtained expresses that the countries developed their technological infrastructure and enlarged their markets have been increasing their logistics performance first. However, as a logistic base, Turkey need to develop indicators in question towards achieving the 2023 targets.

Key Words: Logistics, Competitiveness, The Logistics Performance Index, The Global Competitiveness Index

قطاع الخدمات اللوجستية و القدرة التنافسية في تركيا

المخلص

إن مفهوم الخدمات اللوجستية هو المفهوم المتطور للنقل ، والتي أصبح في يومنا الحالي من أهم العوامل التي لها دور في انعكاس المؤشرات الاقتصادية. ان الخدمات اللوجستية في المجالات الاقتصادية والاجتماعية و النفسية و الثقافية و الاستراتيجية و العسكرية و السياسية هي توفر قيمة مضافة للبلدان وجعلها في طريق أن يكون لها صوت في الساحة العالمية فلها أهمية كبيرة من قبل الدول. ان أهمية امكانيات نمو قطاع الخدمات اللوجستية كبيرة جدا في تركيا وهي في تزايد. وفي هذا السياق مثل الدول الأخرى فإن تركيا بدأت في بذل المزيد من الجهد وذلك بتحسين أداء الخدمات اللوجستية ومؤشر الاداء للخدمات اللوجستية (LPI) من أجل الصعود بخطوات الى المستويات العليا للتصنيف. ففي الدراسة الحاصلة حسب البيانات المقدمة عام 2014 على 133 دولة تم تثبيت مؤشر القوة التنافسية العالمية وتحليل الانحدار وتأثير أداء المكونات الفرعية لأداء الخدمات اللوجستية على المؤشر. النتائج التي تم الحصول عليها كان الدول التي يزداد ادائها في الخدمات اللوجستية هي التي تعمل على تطوير البنية التحتية التكنولوجية وزيادة أسواقها (الناتج المحلي الاجمالي)، وفي طريق الوصول الى أهداف 2023 كونها قاعدة لوجستية لتركيا يمكننا القول بضرورة تطوير المؤشرات التي لها صدى

الكلمات المفتاحية: الخدمات اللوجستية، القدرة التنافسية، مؤشر الاداء للخدمات اللوجستية، مؤشر القدرة التنافسية العالمي

GİRİŞ

Ülkelerin ekonomik büyüme oranlarını artırabilmelerinde ve küresel pazarlardan daha fazla pay alabilmelerinde dış ticaretin, özellikle de ihracatın önemi büyüktür. İhracatın tatmin edici düzeylerde olması ve sürdürülebilirliği, ülkelerin katma değeri yüksek ürün ihraç etmesine, ürün ve pazar çeşitliliğinin artırılmasına bağlıdır. Bununla birlikte, son yıllarda kompleks bir görünüm sergileyen dış ticaret işlemleri lojistiğin önemini arttırmış, ülkelerin sözü edilen politika ve stratejileri mutlaka lojistik stratejileriyle geliştirmesi ve entegre etmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır.

Bu amaçla, çalışmada, lojistiğin ülkelerin (özellikle de Türkiye'nin) ekonomik kalkınmasındaki önemi ve küresel rekabet gücü ile ilişkisi vurgulanmaya çalışılmıştır. Çalışmanın teorik bölümünde lojistiğe kavramsal ve tarihsel bakış açısıyla değinilmiş, ülkelerin lojistik başarısının en önemli ölçütü olarak kabul edilen Lojistik Performans Endeksi incelenmiştir. Bununla birlikte, Türkiye'de lojistik sektörünün önemi, gelişimi, rekabet gücü ve Lojistik Performans Endeksi ele alınmıştır. Çalışmanın ampirik bölümünde ise 133 ülkeye ilişkin Küresel Rekabet Gücü Endeksi ve alt bileşenleri ile Lojistik Performans Endeksi ve alt bileşenlerine ilişkin veriler derlenmiş, rekabet gücünün lojistik performansına etkisinin ortaya konulması amacıyla regresyon analizi yapılmıştır.

LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Geçmişteki taşımacılık kavramının bir düzey gelişmiş ifadesi olan lojistik kavramı, ürünün üretildiği noktadan alınarak depolarda tutulması, stoklanması, ürünün istenilen yerlere ve istenilen şekilde teslim edilmesi ve bütün bu işlerin planlı, en verimli ve en hızlı şekilde yapılmasıdır (Çevik ve Kaya, 2010: 23). Lojistik faaliyeti, ulaştırmayla birlikte, ürünü ihraç eden ülke ve firma ile ithal eden ülke ve firma arasındaki ulaştırma öncesi bilgi akışı, iletişim kanallarını ve ulaştırma sonrası depolama işlemlerini kapsamaktadır (Vallee, 2011: 82).

Tablo 1: Lojistik Faaliyetleri

ANA FAALİYETLER	DESTEK FAALİYETLER
Müşteri Hizmetleri	Depo/dağıtım merkezi yer seçimi ve yerleşimi
Taşıma ve Trafik Yönetimi	Dokümantasyon akışı
Envanter Yönetimi	Ürün/envanter akışı
Depo/Depolama Yönetimi	Üretim planlama
Elleçleme	Satın alma
Talep Yönetimi	Yedek parça ve satış sonrası hizmet, destek
Sipariş Yönetimi (Bilgi iletişimi ve sipariş işleme)	Geri dönüşüm, tersine lojistik
Koruyucu Ambalajlama	Sigortalama, gümrükleme

Kaynak: Sahavet G., (2006). "Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi", İstanbul Ticaret Odası, 11.

Askeri kökenli bir kavram olan lojistiğin geçmişi binlerce yıl öncesine dayanmaktadır. Bilim dalı olarak ise, 1900’lü yılların başlarında, strateji, zaman faydası ve yer faydası sağlanması bağlamında tarımsal ürünlerin dağıtımı ile başlamıştır (Douglas vd., 1998: 5). 1900’lü yılların ilk çeyreğinde Fordist üretim sisteminin ABD’de ve Avrupa’da uygulanmaya başlanması ile birlikte, hammadde, yarı işlenmiş ve işlenmiş mamullerin taşınması, tedariki ve teslimatı konuları büyük önem taşımaya başlamıştır (Tutar vd., 2009: 193).

Tablo 2: Lojistik Sektörünün Dönemleri

I.DÖNEM	II.DÖNEM	III.DÖNEM
LOJİSTİK	TİCARET LOJİSTİĞİ	MODERN LOJİSTİK
Askeri alanda kullanılan dönem	Ticaret alanında kullanılan dönem	1.Yönetmel Lojistik a-Tedarik Yönetimi b-Lojistik Yönetimi 2.Operasyonel Lojistik a-Materyal Yönetimi b-Üretim-Operasyon Yönetimi c-Dağıtım Yönetimi

Kaynak: Tutar vd., (2009). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Analizi”, KMU İİBF Dergisi, 11(7), 2009, 193.

Yeni iş dünyasında, taşımacılık düzenlemeleri, bilgisayar teknolojisi ve iletişim alanlarında lojistik kavramı ön plana çıkmış, aşağıdaki nedenlerden dolayı lojistiğin önemi artmıştır (Demir, 2013: 6-7):

- Pazarların küreselleşmesi ile üretim noktası-pazar arasında gerçekleşecek depolama ve malzeme akışlarının artması
- Üretim ve tedarik süreçlerinin küreselleşmesi ile artan malzeme akışı ve depolama ihtiyaçları
- Zorlaşan rekabet koşulları altında diğer süreçlerde maliyet avantajı sağlamanın zorlaşması
- Rekabetçi avantaj sağlamak için doğru zamanda, doğru yere, doğru malzeme akışını sağlama ihtiyacı
- Dış kaynak kullanımının artması ile süreçler arasında gerek duyulan malzeme, hizmet, bilgi akışının hızlı ve doğru bir şekilde yapılmasına ihtiyaç duyulması
- Değişen müşteri beklentilerinin öneminin artması ile ürün çevrim sürelerinin azalması, daha hızlı malzeme, hizmet ve bilgi akışlarına ihtiyaç duyulması

- Tedarik zinciri bileşenlerinin farklı coğrafi bölgelerde olması nedeniyle artan malzeme, hizmet, bilgi akış ihtiyaçları
- Müşteri memnuniyetini sağlamak ve güvenceye almak için ihtiyaç duyulan (hızlı kargo, sipariş takibi, memnun olunmayan-iade ürünü adresten iade alma gibi) yeni nesil hizmetler.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK VE SOSYAL KATKILARI

Ülkelerin gelişmişlik ve kalkınmışlık düzeylerini anlamamızı sağlayan en önemli yapı taşlarından biri, o ülkenin ekonomik göstergeleridir. Bu göstergelerin pozitif yönlü olması, ülkenin ekonomik, sosyal, psikolojik ve kültürel dokusunu olumlu yönde etkilemektedir. Bu etkiler, toplumdaki bireylerin kültür, yaşam ve refah seviyelerini yükselterek kalitesini arttırmaktadır. Söz konusu ekonomik göstergelerin değişiminde ve yükselmesinde en önemli rolü oynayan araçlardan biri de lojistikdir. Özellikle son yıllarda ekonomik kalkınmayla birlikte ülkelerin dış ticaret eğilimlerinin artması, dış ticaret işlemlerinin daha karmaşık bir hal alması lojistiğin önemini arttırmıştır (www.dhl-discoverlogistics.com). Bu bağlamda, ekonomik faaliyetlerin devamı açısından ülkelerin sürdürülebilir bir iç ve dış ticaret sistemine sahip olması, bu ticaretin de mutlaka lojistik stratejileriyle desteklenmesi gerekir (Yılmaz, 2013: 62).

Lojistik, ekonomik yapı içerisinde üstlenmiş olduğu bu rolle, ülke ekonomisine birçok yönden değer ve katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla sağladığı bu değer ve katkı toplumun gelişmişlik düzeyi üzerinde ikincil dereceden rol oynamaktadır.

Lojistik, ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik alanlarda ülkeye değer katmasının yanı sıra; milli gelirin yükselmesi, alım gücünün artması, istihdamın artması sonucu işsizliğin azalması, moral ve motivasyonun artması, eğitim seviyesinin artması, jeo-politik ve jeo-stratejik önemin artması, ikili ve çoklu anlaşmalar, lojistik üsler, siyasi güç ve liderlik, stratejik ortaklık, rol modeli ve model ortaklığı, gelir dağılımı adaleti, vergi gelirlerinin artması, rekabet gücünün artması, ekonomik büyüme ve kalkınma, dış ticaret hacminin artması, yabancı sermaye artışı gibi alanlarda da katkıda bulunmaktadır (www.lojistikci.com). Bununla birlikte, niteliksel ve niceliksel anlamda gelişen lojistik faaliyetleri sayesinde ülkenin sağlık göstergeleri de iyileşmekte, sosyal kalkınma sağlanmaktadır. Keza, birçok ilaç, aşı, temel gıda maddesi daha düşük maliyetle, hızlı ve sağlıklı koşullarda ülkeye ulaştırılmaktadır (OECD/WTO, 2013: 18-19).

Lojistik faaliyetleri, makro boyutta (ülke) olduğu gibi mikro boyutta (firma) da olumlu etkilere sahip olmakta, işletmelerin rekabet güçlerini arttırmaktadır. İşletmeler eş zamanlı olarak üretim faaliyetleri ve pazarlama etkinliklerinin yanı sıra lojistik faaliyetlerine de önem vermek zorundadır. Lojistiğin etkin bir biçimde yönetilmesi sonucu; firmada maliyet düşürücü, üretim arttırıcı, kalite yükseltici, müşteri memnuniyetini arttırıcı, dolayısıyla da pazar payını büyütücü ve rekabet gücünü arttırıcı etkiler ortaya çıkacaktır (Çekerol ve Kurnaz, 2011: 52). Bu sayede;

- Stok seviyesinin kontrolünde, üretim seviyesi ile teslim ve satış işlerinin opmum

düzeyde tutulması zaman ve nicelik yönünden en iyi ve ekonomik sayılan materyalin elde bulundurulması sağlanmaktadır.

- Depolama faaliyeti ile sağlanan; üretimi destekleme, ürün birleştirme, stoklama, yükleme ve dağıtım, konsolidasyon işlemleri başarılı bir şekilde gerçekleştirilmektedir.
- Taşımacılık faaliyeti ile müşteri memnuniyetinin sağlanması adına bir taraftan rakiplere göre daha kısa sürede ürün ve hizmetler ulaştırılırken, diğer taraftan ulaşım maliyetleri düşürülmekte ve böylece rekabet üstünlüğü sağlanmaktadır.

LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Lojistik sektörü ve rekabet gücüne ilişkin literatürde yapılmış çalışmalar olmakla birlikte, rekabet endeksleri ile lojistik performan endeksi arasındaki ilişkiyi belirlemeyi amaçlayan çalışmaya literatür araştırmasında rastlanmamıştır. Bununla birlikte, çeşitli gelişmişlik göstergeleri ve ülkelerin lojistik performansları arasındaki ilişkiyi ölçmeyi amaçlayan bazı çalışmalar şu şekildedir:

Burmaoğlu, (2012) tarafından yapılan çalışmada, AB ülkelerinde 2009 yılına ilişkin inovasyon göstergelerinin lojistik performansına etkisi analiz edilmiştir. Korelasyon analiziyle, insan kaynakları ve entelektüel varlıkların ülkelerin lojistik performansı üzerinde pozitif etkisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Çekerol ve Kurnaz, (2011) küresel krizin lojistik sektörü üzerindeki etkilerini incelemiştir. Kriz ortamında ve sonrasında, maliyetlerini düşüren, bilgi altyapısını geliştiren ve kalifiye eleman ihtiyacını azaltan firmaların lojistik performanslarının artacağı belirtilmiştir.

Ateş ve Işık, (2010) da, Türkiye’de lojistik hizmetlerindeki gelişmelerin ihracat üzerine etkisini analiz etmiştir. Granger nedensellik analizi sonucu, lojistik sektörü ile ihracat arasında çift yönlü nedensellik ilişkisi saptanmıştır.

Tutar vd., (2009) ise, Türkiye ile Macaristan ve Romanya’nın lojistik sektörü gelişmişlik düzeyini kıyaslamıştır. Türkiye’nin her iki ülkeye göre de üstünlüğü olup, sözü edilen ülkeler arasında sıkı bir işbirliği bulunmaktadır.

Sofyalıoğlu ve Kartal, (2013) tarafından yapılan çalışmada, Türkiye ile Avrasya ülkelerinin Lojistik Performans Endeksleri kıyaslanmıştır. 2012 yılına ilişkin yapılan çalışmada, Türkiye’nin lojistik faaliyetlerinde nispi üstünlüğü dikkat çekicidir.

Babacan, (2003) Türkiye’de lojistik sektörüne ilişkin durumu ve potansiyeli ele almıştır. Sektörde çalışan üst düzey yöneticilerle yapılan görüşmelerden, Türkiye’de özellikle son yıllarda sektöre verilen önemin arttığı, maliyetlerin azaltılma ve pazarın büyütülmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Roy, (2011) Kanada’nın Lojistik Performans Endeksi ve iş verimliliği arasındaki ilişkiyi analiz etmiştir. İş verimliliği, ülkenin lojistik performansını ve tedarik zinciri yönetimini olumlu etkilemektedir.

Mohan, (2013) tarafından yapılan çalışmada, lojistik yönetimi ve rekabet gücü arasındaki ilişki Hindistan örneği ile incelenmiştir. Hindistan'ın, lojistik performansını arttırabilmesi için öncelikle ulaştırma altyapısını geliştirmesi ve depolamaya önem vermesi gerekir.

Founou, (2002) da, lojistik yönetiminde bilişim teknolojileri kullanımının rekabete etkisini incelemiştir. Sonuç olarak, lojistik sektöründe bilgi teknolojilerinin kullanımı verimliliği ve rekabet gücünü arttırmaktadır.

Sandberg ve Abrahamsson (2011) tarafından yapılan çalışmada da; sürdürülebilir rekabet gücü açısından lojistiğin önemi araştırılmış, sonuçta lojistik faaliyetlerinin etkili ve bilişim teknolojileriyle kullanımı rekabet gücünü arttırmakta ve sürdürülebilir kılmaktadır.

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ

500 milyar dolar ihracat hedefinin konuşulduğu 2023 yılında bu hedefe ulaşmak için en önemli sektörlerin başında lojistik gelmektedir. Lojistik, Türkiye'nin en önemli sektörlerinden birisidir. Türkiye'nin kendi lojistik potansiyeli ile birlikte; Karadeniz Bölgesi ve Orta Asya olmak üzere adeta merkezinde olduğu bölgenin potansiyeli de dikkate alındığında, ayrıca Batı ile Doğu arasında değişen ticari dinamikler doğrultusunda yeniden canlanma yolunda olan tarihi İpek Yolu da lojistik pazarı potansiyeline ilave edildiğinde, bu potansiyelin büyüklüğü açıkça görülmektedir (Bayramoğlu, 2014: 138-139).

Büyüyen ekonomisiyle birlikte Türkiye'de ulaştırma ve lojistik sektörü 2010 yılından sonra yüzde 12'nin üzerinde bir büyüme kaydetmiştir. Son dönemlerde gerçekleştirilen ülkelerarası işbirliği, uluslararası ticareti geliştirme yönünde yapılan anlaşmalar ve boru hattı taşımacılığı gözönünde bulundurulduğunda; Türkiye'nin 2023 dış ticaret hacmi ve özellikle ihracat hedefleri doğrultusunda lojistik sektörünün bu gelişme ve hedeflere paralel olarak büyümesi, milli gelir içindeki payının artması ve taşıdığı stratejik önem bakımından gelişme olasılığı en yüksek sektör olması beklenmektedir.

Türkiye'de, büyüme potansiyelinin oldukça yüksek olduğu lojistik sektörünün önemi giderek artmaktadır. Hizmet sektörlerinden biri olan lojistik, Türkiye'de turizmden sonra en fazla potansiyeli bünyesinde barındıran ikinci sektör konumundadır. Zira 2012 yılı verilerine göre Türkiye'de taşımacılık sektörü ticari hizmetler ihracı listesinde yüzde 31,4 pay ve 13,2 milyar dolar ihracat tutarı ile turizm sektörünün ardından ikinci sırada gelmektedir (Bayramoğlu, 2013: 64). Türkiye, taşımacılık sektörünün ihracat verileri sıralaması açısından da dünyada 12. durumdadır (WTO, 2013: 145). Bu durum, lojistik sektörünün Türkiye ekonomisinin gelişimi açısından stratejik önemini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, Türkiye ekonomisi için, lojistik faaliyetlerin gelişmiş düzeye ulaşması ve dünya standartlarına yaklaşması iki açıdan önem taşımaktadır. Öncelikle, Türkiye sahip olduğu coğrafi konumu itibarıyla yakın çevresinde lojistik hizmeti verebilecek ülkeler bakımından tekel olacaktır. Bununla birlikte, barındırdığı nüfus ve sahip olduğu ekonomik güç nedeniyle lojistik hizmetlerden yararlanacak olan milli üretici ve ihracatçı fayda sağlayacak, Türk ürünlerinin dış pazarlara erişim süresi ve maliyeti azalacak, ihracat talebi olum-

lu etkilenecektir (Çevik ve Kaya, 2010: 27). Bu durum, ihracatın ekonomik büyümenin nüvesi olduğu düşünüldüğünde, Türkiye'nin ekonomik büyüme oranının yükselmesini ve sürdürülebilir kılınmasını sağlayacaktır.

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

Son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik sektörü, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli, hem de Türkiye'nin birçok ekonomik hedefe ulaşmasında oynayacağı temel rol itibarıyla büyük öneme sahiptir. Taşımacılık, depolama, paketleme, gümrükleme ve nihai tüketiciye erişimi de kapsayan lojistik hizmetlerinin dünya genelindeki hacmi giderek artmaktadır. Lojistik altyapısı gelişmiş ülkelerin ticaret faaliyetlerinin daha etkili ve verimli olduğu görülmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 107).

Türkiye, insan gücü potansiyeli, uygun coğrafi konumu ve nispi olarak uygun maliyet yapısı ile lojistik altyapısına ve yüksek bir potansiyele sahiptir (YASED, 2012: 138). Türk lojistik sektöründe 3 bin firma faaliyet sürdürmektedir. Son dönemde ABD, Avrupa ve Türkiye'nin yakın coğrafi bölgelerinde yapılan yatırımlar ile küresel pazarlarda etkili olan birçok Türk lojistik firması bulunmaktadır. Sektörün GSYH içindeki payı yüzde 15 seviyelerinde olup, kamu yatırımları içindeki oranı yüzde 46'dır. Türkiye'de lojistik sektöründe, yan sektörlerle birlikte 500 bin kişi istihdam edilmektedir (Afatoğlu, 2013: 21).

Lojistik, Türkiye'de rekabet üstünlüğü sağlamada her geçen zaman önemi gittikçe artan bir sektör konumuna gelmiştir. Türkiye, Avrupa'nın içinde bulunduğu krize ve Arap Baharı'nın ardından Suriye'de yaşanan iç çatışmaya ve siyasi gerginliğe rağmen lojistik sektöründe büyüme rakamlarını yakalamayı başarmıştır. 50 bini aşkın araç filosu ve 80 milyar liralık iş hacmi ve bunu yakın zamanda üç katına çıkarabilecek potansiyeli ile Türkiye'nin en önemli sektörleri arasında yer alan lojistik, kara, hava, deniz ve demiryolu modları ile ileriye yönelik daha güçlü hedefler koymaktadır (Afatoğlu, 2013: 1).

Türkiye'nin lojistik sektörüne ilişkin en önemli hedefi, ekonomik büyüme hızına paralel olarak lojistik sektörünün gelişmiş ülkelerde olduğu gibi GSMH'den alacağı payın artırılması ve Lojistik Performans Endeksi'nde ilk 15 ülke arasına girilmesidir. Bu bağlamda, Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda da "Türkiye'nin lojistikte bölgesel bir güç olması sağlanarak; lojistik maliyetinin düşürülmesi, ticaretin geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması" temel amaç olarak belirtilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 110-111).

Bununla birlikte, lojistikte ulaştırma, depolama, envanter yönetimi ve gümrükleme alt maliyetleri göz önünde bulundurularak; transit taşıma süresinin kısaltılması, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi, güvenilirlik ve hız unsurları öne çıkarılarak müşteri hizmet düzeyinin artırılması hedeflenmiştir. Ayrıca Plan'da, yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalite ve güvenliğin yükseltilmesi, ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi, gümrüklerin donanımının artırılması esas kabul edilmiştir.

Özellikle uluslararası taşımacılıkta koridor, ülkelerin konumları, uluslararası

politikalarındaki etkinlikleri, sundukları hizmet kalitesi, altyapı ve işletmecilik, taşıma maliyetlerinde rekabet avantajı ve lojistik olanaklar çerçevesinde oluşturulmaktadır. Bu anlamda Türkiye, Güneydoğu Avrupa ulaşım koridorları ucunda yer almaktadır ve limanları, demiryolları, karayolları ve havaalanları ile bu koridora entegre olabilme şansına sahiptir (Gözüaçık, 2013:75).

Tablo 3: Türkiye’de Lojistik Sektörüne İlişkin SWOT Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
<p>-Jeo-stratejik önemi ile Türkiye, gelişmekte olan Orta Doğu ve Türki cumhuriyetlerden Avrupa’ya uzanan yol üzerinde bir merkez konumundadır.</p> <p>-Çok uluslu lojistik şirketlerinin ülkedeki varlığı yerel şirketlere bunların teknik bilgi ve birikimlerinden faydalanma imkânı sunmaktadır.</p> <p>-Türkiye’de Avrupa’nın en büyük kamyon filolarından birisi ve gelişmiş karayolu taşımacılık sektörü bulunmaktadır.</p> <p>-İşgücü maliyetleri düşüktür.</p>	<p>-Fiyat odaklı rekabet yüksek kalitede hizmet sunan firmaları zorlamakta ve özellikle kamyon taşımacılığındaki kâr marjlarını olumsuz etkilemektedir.</p> <p>-Sektördeki kayıt dışı faaliyet haksız rekabete yol açmaktadır.</p> <p>-Özellikle demir yolu ve deniz yolu altyapısında modernizasyon gereksinimi bulunmaktadır.</p> <p>-Firmalarda kalifiye eleman yetersizdir.</p> <p>-Demiryolu taşımacılığının tercihi nizpi olarak düşüktür.</p>
FIRSATLAR	TEHDİTLER
<p>-Uluslararası ticaret giderek artmaktadır.</p> <p>-Türkiye’nin olası AB üyeliği ticaret hacminin daha da artmasını sağlayacaktır.</p> <p>-Yeni limanların inşa edilmesine uygun topografya bulunmaktadır.</p> <p>-Sektörün boyutu AB ülkelerine kıyasla önemli ölçüde küçüktür ve pazar henüz doymamıştır.</p> <p>-AB’nin kendi içinde belirlemiş olduğu 10 ana ulaşım koridorundan en önemlilerinden birisi olan Avrupa-Kafkasya-Asya koridoru (TRECECA) doğrudan Türkiye üzerinden geçmektedir.</p> <p>-Lojistik teknolojileri hızlı gelişim göstermektedir.</p>	<p>-Özellikle kamyon taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri yüksek orandadır.</p> <p>-Deniz taşımacılığında Yunanistan, kara taşımacılığında Bulgaristan önemli rakipler olarak tehdit oluşturmaktadır.</p> <p>-Lojistik altyapısı için yüksek miktarda yatırım gereksinimi vardır. Bu yatırımın zamanında gerçekleştirilememesi veya bu yatırım ihtiyacının potansiyel yatırımcıları pazara girmekten alıkoyması riski bulunmaktadır.</p> <p>-Petrol fiyatlarındaki artışlar</p> <p>-Küresel ekonomik kriz</p>

Türkiye’de lojistik sektörünün en büyük sıkıntılarından birisi dış ticaret hacminin artmasına paralel olarak lojistik sektörünün aynı oranda gelişmemesidir. Ayrıca, iller bazında münferiden hazırlanan lojistik köy master planlarının makro planlamadan uzak kalması, rasyonel olmaması ve kaynak israfı (Aymen, 2012: 37), hukuki altyapı eksiklikleri, mevzuatların getirdiği bürokratik engeller, lojistik konusunda eğitilmiş işgücü eksikliği, firmaların lojistik maliyetlerini ölçememeleri (iys.inonu.edu.tr) önemli sıkıntılar arasında gösterilebilir.

Türkiye, lojistik sektörüne ilişkin olumlu ve olumsuz birçok özelliği bünyesinde barındırmaktadır. Türkiye’de lojistik sektörünün güçlü ve zayıf yönleri ile sektöre ilişkin fırsatlar ve tehditler Tablo 3’de verilmiştir (AÖF yayınları, 2013: 11; Afatoğlu, 2013:5; Çelik, 2009: 17; Çekerol ve Kurnaz, 2011: 55).

TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ

Lojistik bir firmanın (dolayısıyla da ülkenin) küresel pazarlarda karşılaştırmalı üstünlük sağlamanın paralelinde rekabet gücü kazanmasının en önemli kaynağıdır (Lambert vd., 1998: 30). Son yıllarda küresel düzeyde yaşanan rekabet, firmaların ürünlerini daha hızlı hazırlamaya ve teslim etmeye doğru zorlamaktadır. Günümüzde üretim maliyetlerinin birbirine yakınsağı bir ortamda, rekabet edebilmek açısından lojistik hizmetlerin ve stratejilerin önemi artmaktadır. Lojistik faaliyetler üzerinde yapılacak uyarlamalarla uluslararası pazarlarda öne geçmek mümkündür. Dolayısıyla, böyle bir rekabet ortamında pazar payı ve karın artırılabilmesinin ve muhafazasının en önemli yolu etkili lojistik faaliyetleridir (Kara vd., 2009: 72-79). Lojistik açıdan elverişli ülkeler küresel değer zincirine daha iyi entegre olmakta ve ihracata yönelik doğrudan yabancı yatırımı çekebilmektedir. Dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım uluslararası bilgi yayılımı için temel kanallar olduğundan, kötü lojistik performans yeni teknolojilere ve know-how’a ulaşmayı engelleyebilmekte ve üretkenlik artış hızını düşürebilmektedir.

Şayet, bir ülkenin uluslararası ulaştırma ağ sistemi entegre bir yapıda değilse, bilişim ve gümrük altyapısı yetersizse, zamanlama hataları söz konusu ise ülkede lojistik sektörde işgücü ve hizmet maliyetleri de yüksektir. Bu durumda, uluslararası taşımacılık ve lojistik rekabet gücü de bir o kadar zayıftır ve ülke küresel pazarlara girişte sıkıntı çekmektedir (WTO, 2004: 121).

Türkiye’de lojistik firmaları benzer stratejiler uygulayarak rekabet güçlerini artırma çabasıdadır. Firmaların rekabet güçlerini arttırmak üzere mevcut uygulamalarının farklı biçimlerde iyileştirilmesi için başvurduğu önlemler şöyle sıralanabilir (Babacan, 2003: 13):

Maliyet Minimizasyonu

- Nakliye maliyet ve sürelerini kısaltmak
- İşçilik maliyetlerini azaltmak
- Minimum stok bulundurarak stok maliyetlerini azaltmak

- Aynı anda farklı markaları taşıyarak müşteri ve hizmet veren firma için maliyetleri azaltmak
- Sermaye harcamalarının azaltılması
- Outsourcing-insourcing yapmak

Ölçümler

- Müşteri memnuniyet ölçümleri
- Performans ölçümleri

Yeni Sabit Yatırımlar

- Depo, hangar, antrepo yatırımları
- Raflama sistemi (fiks ve kaotik raflama)
- Bilgi işlem departmanlarını yenileme ve sistem yazılımlarını etkinleştirme
- Araç filosunu yenileme

Ürün Çeşitliliği (belli ürünlerin üretim ve ihracatında yoğunlaşmamak)

Kontratlı Satış (müşteri ile uzun süreli sözleşme yapmak)

Türkiye, gerek dünya ticaret hacminin, gerekse lojistik hacminin oluşturduğu pastadan yeteri kadar faydalanamamaktadır. Türkiye, lojistik sektöründeki rekabet gücünün artırılabilmesi için özellikle Onuncu Kalkınma Planı bünyesinde “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı” açıklamıştır. Programa göre, sanayi sektöründe ürün veya hammaddenin navlun fiyatının yatırım kararını ve rekabet gücünü etkilemektedir. İmalat sanayi yatırımları için potansiyelin artırılması ancak lojistik imkânlarının artırılması ve lojistik maliyetlerinin dünya ile rekabet edebilecek seviyeye gelmesi ile mümkün olabilecektir. Bu programla, Türkiye’nin ihracat, büyüme ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmasında, son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistiğin büyüme potansiyeline katkısının artırılması ve Lojistik Performans Endeksi’nde ilk 15 ülke arasına girilmesi amaçlanmıştır^(*). Programda ayrıca, Türkiye’nin lojistikteki uluslararası konumunun güçlendirilmesi, sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içindeki lojistik maliyetin yükünün azaltılması ve nihai ürünlerin tüketim pazarlarına ulaşım süresinin kısaltılması hedeflenmiştir. Bununla birlikte, lojistik sektöründe rekabet avantajı elde edebilmek amacıyla 6 başlığa öncelik verilmiştir. Bunlar (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 184-185):

- Lojistikte strateji ve kurumsal yapılanmanın oluşturulması
- Şehirlerde lojistik altyapının iyileştirilmesi
- Gümrük işlemlerinde etkinliğin sağlanması
- Büyük ulaştırma altyapı yatırımlarının tamamlanması

^{*} 2014 yılı hesaplamalarında Türkiye 30. sıradadır.

- Sektörde faaliyet gösteren firmaların rekabet güçlerinin artırılması (arge, inovasyon, şirket birleşmeleri)
- Yurtiçi lojistik yapılanmasının yurtdışı yapılanmalarla desteklenmesi şeklinde sıralanabilir.

Gerek kantitatif, gerekse kalitatif anlamda artırılan lojistik yatırımları, Türkiye'nin 2023 ve sonrası büyüme, milli gelir ve ihracat hedeflerinin gerçekleşmesinde ve küresel rekabet gücünün yükselmesinde en önemli dayanak olacaktır.

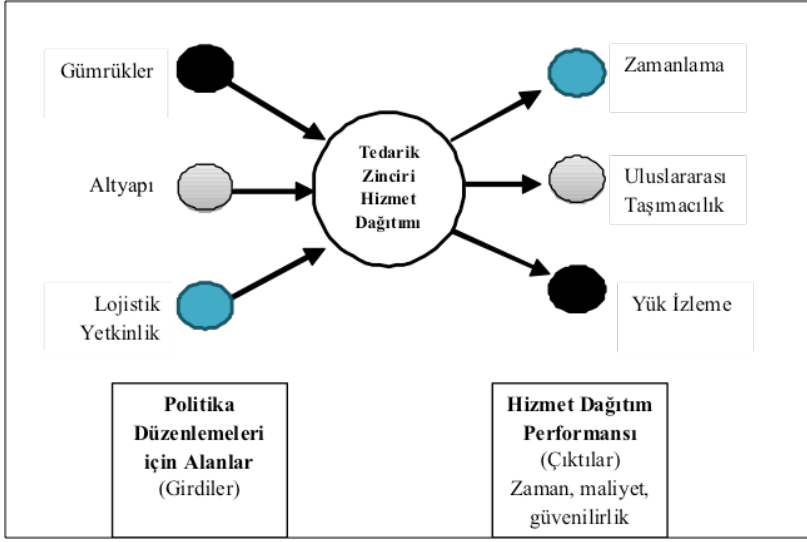
LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ

Dünya Bankası tarafından hesaplanan Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkeler arasında rekabet ortamı yaratmayı hedeflemekte ve ülkelerin lojistik performanslarını geliştirmeleri için durum tespiti yapmaya çalışmaktadır. LPI, ülkelerin lojistik çevreleri, temel lojistik süreçleri ve kuruluşları ile zaman ve maliyet performansları hakkında detaylı bir bilgi sunmaktadır (Burmaoğlu, 2012: 198). Bununla birlikte LPI, ülkelerin lojistikle ilgili sorunların ortaya koyulmasına, kamu-özel sektör diyalogunda reform önceliklerine, zaman boyutundaki gelişmeleri takip edilmesine ve reformların bir an önce hayata geçirilmesinde rol oynamaktadır (Durrani, 2013:12).

LPI, 160 ülkeye ve 2007, 2010, 2012, 2014 yıllarına ilişkin karşılaştırmalı olarak hesaplanmaktadır. Veriler, ülkelerde lojistik şirketlerinde çalışan yaklaşık 1000 kişiye uygulanan anketler sonucunda elde edilmektedir. LPI altı alt başlıktan oluşmaktadır. Bunlar (World Bank, 2014:7):

- **Gümrükler:** Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği
- **Altyapı:** Ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi
- **Uluslararası Taşımacılık:** Uluslararası taşımacılığın düzenlenmesinin kolaylığı
- **Lojistik Yetkinlik:** Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinlik
- **Yük İzleme:** Sevkiyatların takibi ve izlenmesi
- **Zamanlama:** Sevkiyatların planlanan zamanda yapılması

LPI bileşenlerinden gümrükler, altyapı ve lojistik yetkinlik ülkenin tedarik zinciri hizmet dağıtımını için girdi; zamanlama, uluslararası taşımacılık ve yük izleme çıktı niteliğindedir (Şekil 1). Dolayısıyla, girdi göstergelerindeki olumlu gelişmeler, çıktı göstergelerine de yansıtacak, ülkenin lojistik performansı artacaktır.



Şekil 1: Lojistik Performans Endeksinin Girdi Ve Çıktıları

Kaynak: World Bank, The Logistics Performance Index and Its Indicators, Connecting to Compete-Trade Logistics in the Global Economy, 2014, 7.

Ülkelere ilişkin açıklanan LPI değerleri, sözü edilen 6 alt başlığın ağırlıklı ortalaması alınarak hesaplanmaktadır (lpi.worldbank.org). Kısacası LPI, ülkelerin gümrük işlemlerinin etkinliğine, ulaştırma altyapısının kalitesine, uluslar arası taşımacılığın kolaylığına, lojistik hizmetlerinin yetkinliğine, sevkiyatların takibinin kolaylığına ve zamanında yapılabilmesine dayanan algılarının yansımasıdır (data.worldbank.org).

Tablo 4: Lojistik Performans Endeksi İlk 10 Ülke (2014, 2012, 2010, 2007)

Sıra	LPI 2014	LPI 2012	LPI 2010	LPI 2007
1	Almanya	Singapur	Almanya	Singapur
2	Hollanda	Hong Kong	Singapur	Hollanda
3	Belçika	Finlandiya	İsveç	Almanya
4	İngiltere	Almanya	Hollanda	İsveç
5	Singapur	Hollanda	Lüksemburg	Avusturya
6	İsveç	Danimarka	İsviçre	Japonya
7	Norveç	Belçika	Japonya	İsviçre
8	Lüksemburg	Japonya	İngiltere	Hong Kong
9	ABD	ABD	Belçika	İngiltere
10	Japonya	İngiltere	Norveç	Kanada

Kaynak: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2014> den elde edilen veriler kullanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Günümüze kadar yayınlanan 4 LPI incelendiğinde (lpi.worldbank.org), özellikle Avrupa Birliği ülkeleri (başta Almanya ve Hollanda olmak üzere), ABD ve uzak doğu ülkelerinden Singapur ve Hong Kong'un başarılı performansları ve istikrarı dikkat çekicidir (Tablo 4).

TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ

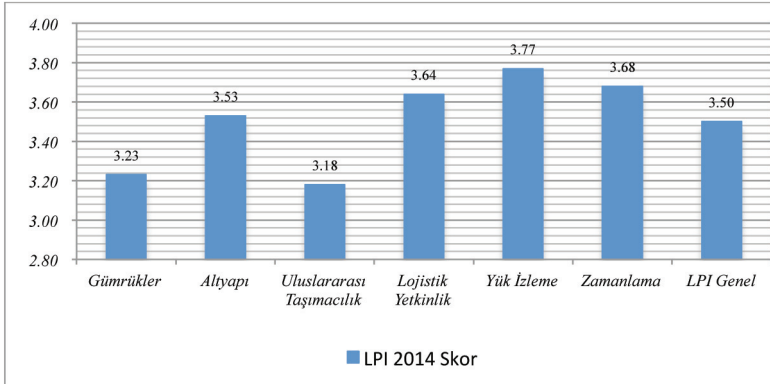
2012 yılına ilişkin ölçülen lojistik performans endeksi değeriyle kıyaslandığında, 2014 yılında Türkiye için nispi olumsuzluk söz konusudur. Keza, Türkiye'nin 2012 yılına ilişkin endeks değeri 3,51 ve dünya sıralamasındaki yeri 27. iken, 2014 yılında endeks değeri 3,50 ve sıralamadaki yeri 30. (160 ülke içinde) olmuştur (lpi.worldbank.org).

Tablo 5: Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi (2007-2014)

	LPI 2014		LPI 2012		LPI 2010		LPI 2007	
	Sıra	Skor	Sıra	Skor	Sıra	Skor	Sıra	Skor
Gümrükler	34	3,23	32	3,16	46	2,82	33	3,00
Altyapı	27	3,53	25	3,62	39	3,08	39	2,94
Uluslararası Taşımacılık	48	3,18	30	3,38	44	3,15	41	3,07
Lojistik Yetkinlik	22	3,64	36	3,52	37	3,23	30	3,29
Yük İzleme	19	3,77	29	3,54	56	3,09	34	3,27
Zamanlama	41	3,68	27	3,87	31	3,94	52	3,38
LPI Genel	30	3,50	27	3,51	39	3,22	34	3,15

Kaynak: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2014> den elde edilen veriler kullanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

2014 yılı skoru ve dünya sıralamasındaki yeri LPI'nın alt bileşenleri boyutunda incelendiğinde, Türkiye'nin yük izleme konusunda daha başarılı olduğu ve ilk 20 ülke arasına girdiği görülmektedir. Bununla beraber, uluslararası taşımacılık ve zamanlama nispi anlamda daha sıkıntılı alt başlıklar olarak göze çarpmaktadır.



Şekil 2: Türkiye'nin LPI 2014 Skorları

Kaynak: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2014> den elde edilen veriler kullanılarak tarafımızca hazırlanmıştır.

VERİ SETİ VE YÖNTEM

Çalışmada, ülkelerin lojistik performans endeksi (LPI) ve endeksin alt bileşenleri ile küresel rekabet gücü endeksi (GCI) ve endeksin alt bileşenleri arasındaki ilişkinin ortaya koyulması amaçlanmıştır. Öncelikle 133 ülkeye ilişkin 2014 yılı LPI, GCI ve söz konusu endekslerin alt bileşenlerine ilişkin veriler derlenmiş, analize koyulmuştur.

Tablo 6: Analizde Kullanılan Değişkenler

LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ (LPI) ALT BİLEŞENLERİ	KÜRESEL REKABET GÜCÜ ENDEKSİ (GCI) ALT BİLEŞENLERİ
Gümrükler	Kurumsal Yapı
Altyapı	Altyapı
Uluslar arası Taşımacılık	Makro Ekonomik İstikrar
Lojistik Yetkinlik	Sağlık ve İlköğretim
Yük İzleme	Yüksek Öğretim ve İşbaşında Eğitim
Zamanlama	Ürün Piyasalarının Etkinliği
	Emek Piyasalarının Etkinliği
	Finansal Piyasaların Gelişmişliği
	Teknolojik Altyapı
	Pazar Büyüklüğü
	İş Dünyasının Gelişmişlik Düzeyi
	İnovasyon

Kaynak: World Bank, The Logistics Performance Index and Its Indicators, Connecting to Compete-Trade Logistics in the Global Economy, 2014, 7. World Economic Forum, The Global Competitiveness Report, Full Data Edition, 2013-2014, 16-22.

Bu maksatla, doğrusal regresyon analiziyle, lojistik performans endeksi bağımlı değişken olarak alınmış, küresel rekabet gücü endeksi ve alt bileşenlerinin etkisi ölçülmüştür. Analiz IBM SPSS Statistics 20 paket programı kullanılmak suretiyle yapılmıştır.

Tablo 7: Model Özeti

Model	R	R Kare	Uyarlanmış R Kare	Tahminin Standart Hatası
1	,933 ^a	,871	,857	,20000

a. Bağımsız Değişkenler: (Sabit), İnovasyon, Makro Ekonomik İstikrar, Pazar Büyüklüğü, Sağlık ve İlköğretim, Emek Piyasalarının Etkinliği, Finansal Piyasaların Gelişmişliği, Ürün Piyasalarının Etkinliği, Teknolojik Altyapı, Kurumsal Yapı, Yüksek Öğretim ve İşbaşında Eğitim, Altyapı, İş Dünyasının Gelişmişlik Düzeyi, GCI Genel

Modele ilişkin sonuçlar incelendiğinde, Küresel Rekabet Gücü Endeksi ile Lojistik Performans Endeksi arasında yüksek oranda bir ilişki olduğu ($R=0,933$) ve modelin açıklayıcı olduğu ($R^2=0,871$) ifade edilebilir.

Tablo 8: Anova^a

Model	Kareler Toplamı	ss	Kareler Ortalaması	F	Anlamlılık	
1	Regresyon	32,253	13	2,481	62,027	,000 ^b
	Artık	4,760	119	,040		
	Toplam	37,012	132			

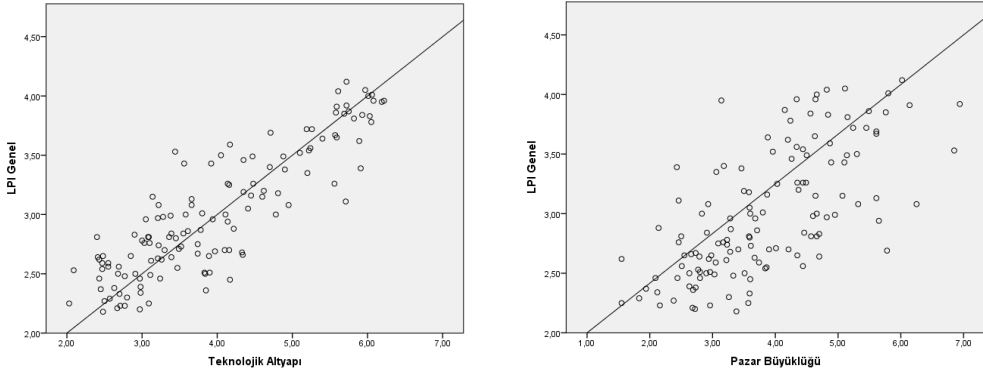
a. Bağımlı Değişken: LPI Genel

Anova testi incelendiğinde (Tablo 8), modelin bütünsel olarak anlamlı olduğu belirtilebilir. Zira $p < 0,05$ düzeyinde $F=62,027$ 'dir.

Tablo 9: Model Katsayıları^a

Model B	Standartlaştırılmamış Katsayılar		Standartlaştırılmış Katsayılar	t	Anlamlılık
	Std. Hata	Beta			
(Sabit)	1,094	,241		4,543	,000
GCI Genel	-,183	,217	-,231	-,843	,401
Kurumsal Yapı	-,006	,060	-,009	-,095	,925
Altyapı	,059	,051	,140	1,157	,249
Makro Ekonomik İstikrar	,000	,032	,001	,015	,988
Sağlık ve İlköğretim	-,007	,049	-,012	-,136	,892
Yüksek Öğretim ve İşbaşında Eğitim	,015	,059	,030	,262	,794
1 Ürün Piyasalarının Etkinliği	,098	,082	,105	1,184	,239
Emek Piyasalarının Etkinliği	-,013	,054	-,014	-,243	,808
Finansal Piyasaların Gelişmişliği	,049	,047	,072	1,037	,302
Teknolojik Altyapı	,234	,052	,508	4,518	,000
Pazar Büyüklüğü	,159	,029	,342	5,557	,000
İş Dünyasının Gelişmişlik Düzeyi	-,032	,099	-,043	-,322	,748
İnovasyon	,135	,073	,221	1,849	,067

a. Bağımlı Değişken: LPI Genel



Şekil 3: LPI, Teknolojik Altyapı ve Pazar Büyüklüğü İlişkisi

133 ülkeye ilişkin Küresel Rekabet Gücü ve alt bileşenlerinin Lojistik Performans Endeksi'ne etkisine ilişkin yapılan regresyon analizinde model katsayıları incelendiğinde, ülkelerin genel Küresel Rekabet Gücü Endeksi değerlerinin lojistik performansları üzerinde etkisinin olmadığı görülmektedir. Bununla birlikte, Küresel Rekabet Gücü Endeksi alt bileşenleri bazında ele alındığında, “Teknolojik Altyapı ve Pazar Büyüklüğü” başlıklarının ülkelerin lojistik performanslarının belirleyicileri olduğu karşımıza çıkmaktadır. Zira, her iki değişkenin de $p < 0,05$ olmakla birlikte, katsayıların değeri (+) dir. Bununla birlikte, yüzde 10 anlamlılık düzeyinde, rekabet gücü bileşenlerinden inovasyonun da ülkelerin lojistik performansları üzerinde pozitif etkisinin olduğu söylenebilir. Bu bağlamda, teknolojik altyapısını geliştiren, milli gelirinde ar-ge payını arttıran, katma değeri yüksek ürünler üretilip ihraç eden, ekonomisi (pazarı) büyüyen ülkelerin lojistik performanslarının da artacağı kuşkusuzdur.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde üretim maliyetlerinin birbirine yakınsadığı ve fiyat rekabetinin tek başına bir anlam ifade etmediği küresel ticaret arenasında, rekabet edebilmek açısından lojistik hizmetlerin ve stratejilerin önemi artmaktadır. Taşımacılıktan lojistik yönetime geçen ülkeler günümüzde uluslararası pazarlardan daha fazla pay almaktadır. Lojistik faaliyetler üzerinde yapılacak uyarlamalarla ve kapsamlı lojistik stratejileriyle rakipleri karşısında öne geçmenin mümkün olduğu, ülkeler tarafından daha açık bir şekilde anlaşılmaya başlanmıştır.

Gerek İpek Yolu'na ilişkin gelişmeler (TRACECA, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru), gerekse Asya-Pasifik ülkelerinin ekonomik ağırlığı ve bunun Batı'ya tezahürü merkezdeki ülke olarak Türkiye'ye jeo-stratejik anlamda eskisinden daha önemli bir ülke rolü biçmektedir. Dünyanın en büyük 16. ekonomisi olan Türkiye, aynı performansı dış ticaret ve rekabet gücü göstergelerinde ortaya koyamamıştır. Bunun paralelinde, üretim, dış ticaret ve rekabet politikalarını kapsamlı lojistik stratejileriyle destekleyememiştir. Türkiye'nin Küresel Rekabet Gücü Endeksi sıralamasında 44. ve Lojistik Performans

Endeksi sıralamasında 30. olması mevcut durumun en önemli göstergesidir.

Arzu edilen düzeyde olmasa da, lojistik sektörünün önemi, büyüme potansiyelinin oldukça yüksek olduğu Türkiye’de giderek artmaktadır. Hizmet sektörlerinden biri olan lojistik, Türkiye’de turizmden sonra en fazla potansiyeli bünyesinde barındıran ikinci sektör konumundadır. Son yıllarda meydana gelen içsel ve dışsal ekonomik ve siyasi gelişmeler, yapılan anlaşmalar göz önünde bulundurulduğunda, Türkiye’nin 2023 üretim ve özellikle ihracat hedefleri doğrultusunda lojistik sektörünün kantitatif ve kalitatif anlamda büyümesi, milli gelir içindeki payının artması ve taşıdığı stratejik önem bakımından gelişmesi en olası sektör olması beklenmektedir. Bu bağlamda, çalışmanın ampirik kısmında ortaya çıkan sonucun paralelinde, Türkiye’nin lojistik performansını geliştirmesi ve Lojistik Performans Endeksi’nde amaçladığı ilk 15 ülke arasına girebilmesi için öncelikle teknolojik altyapısını iyileştirmesi, inovatif bir üretim ve dış ticaret politikası izlemesi ve dünya pazarlarındaki payını artırması (milli gelirini ve ihracatını büyütmesi, ürün ve pazar çeşitlendirmesine gitmesi) gerekmektedir. Bununla birlikte, Türkiye’de lojistik sektöründeki kalifiye işgücü problemi çözülmeli, lojistik stratejik planı ve lojistik master planı ivedilikle hazırlanmalı, sektöre yönelik kurumsal ve yasal düzenlemeler gerçekleştirilmeli, lojistik köyler ve organize lojistik bölgeleri konusunda başlatılan çalışmalar tamamlanmalı ve yaygınlaştırılmalıdır. Ancak bu şekilde, Türkiye lojistik bir üs olarak 2023 hedeflerini gerçekleştirebilecektir.

KAYNAKÇA

- Afatoğlu, A. (2013). “Lojistiğin 2013 Atılımı”, *Turkishtime*, Mayıs 1-25.
- Ateş, İ. ve Işık, E. (2010). “Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracattaki Büyümeye Etkileri”, *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 99-106.
- Babacan, M. (2003). “Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu”, *Ege Akademik Bakış*, 3(1), 8-15.
- Bayramoğlu, K. (2014). “Lojistik Sektörü Devlet Politikaları ile Desteklenmeli-Nilgün Keleş ile Röportaj”, *Ekovitrin*, Ocak, 136-141.
- Bayramoğlu, K. (2013). “Türkiye Ekonomisinin Öncü Sektörü Lojistik”, *Ekovitrin*, Kısım 59-72.
- Burmaoğlu, S. (2012). “Ulusal İnovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki: AB Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma”, *Ege Akademik Bakış*, 12(2), Nisan, 193-208.
- Çekerol, G. Ş. ve Kurnaz, N. (2011). “Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25, 47-59.
- Çelik, M. (2009). “Lojistik Sektör Planlaması, Organize Lojistik Bölgeleri ve Mersin Kenti Lojistik Planı”, *Planlama Dergisi*, TMMOB Şehir Plancıları Odası, (1), 1-19.
- Çevik, S. ve Kaya, S. (2010). “Türkiye’nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir’in Lojistik

Faaliyetleri Açısından Durum (SWOT) Analizi”, İzmir Ticaret Odası, AR-GE Bülten, 2010 Kasım-Sektörel, 22-28.

Demir, M. H. (2013)., “Çağdaş Lojistik Uygulamaları”, Anadolu Üniversitesi , AÖF Yayınları, Eskişehir, 1-31.

DHL, “The Macroeconomic Significance of Logistics”, Discover Logistics, 1-3. www.dhl-discoverlogistics.com, (Erişim Tarihi: 01.02.2014).

Durrani, A. Z., (2013). “Logistics Performance Index 2013/2014 Survey and Report”, FIATA World Congress Singapore, Multimodal Transport Institute Meeting, October 18, 1-21.

Founou, R. (2002). “The Role of IT in Logistics Competitive Advantage or Strategic Necessity?”, 2nd Swiss Transport Research Conference, March 20-22, 1-21.

Gözüaçık, G. (2013). “Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış”, Ekovitrin, Kasım, 74-76.

Gürdal, S. (2006).“Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi”, İstanbul Ticaret Odası, 1-138.

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.

Lambert, D. M., Stock, J. R., Ellram, L. M. (1998). “Fundamentals of Logistics Management”, Irwin Mc Graw-Hill, 1998, United States, 1-611.

Mohan, C. J. B., (2013). “The Impact of Logistic Management on Global Competitiveness”, International Journal of Business and Management Invention, 2(3), 39-42.

OECD/WTO, (2013). “Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics”, 1-71.

Roy, J. (2011) “Logistics and the competitiveness of Canadian Supply Chains”, <https://www.google.com.tr/#q=Logistics+and+the+Competitiveness+of+Canadian+Supply+Chains>, (Erişim Tarihi: 01.04.2014).

Sandberg E. and Abrahamsson, M. (2011). “Logistics capabilities for sustainable competitive advantage”, International Journal of Logistics”, 14(1), 61-75.

Sofyalıoğlu, Ç. ve Kartal, B. (2013). “Türkiye ve Avrasya Ekonomi Topluluğu Ülkelerinin Lojistik Performans İndekslerinin Karşılaştırılması ve Bazı Çıkarımlar”, International Conference on Eurasian Economies, 524-531.

T.C. Kalkınma Bakanlığı, (2013).Onuncu Kalkınma Planı 2014-2023, Ankara, 1-199.

Torlak, E. (2012). “İhracat, Dış Ticaret ve Ekonomi Dergisi”, 1(8), 34-37.

Tutar, E., Tutar, F. ve Yetişen, H. (2009). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Analizi”, KMU İİBF Dergisi, 11(7), (190-216).

Vallee, F. (2011). “Extended Logistical Factors for Success in International Trade”, World

Customs Journal, 5(2), 77-94.

YASED, (2012). “2023 Hedefleri Yolunda Bilgi ve İletişim Teknolojileri”, Eylül 1-168.

Yılmaz, M.H. (2013) “Güvenlik Kavramında Yeni Bir Boyut; Ekonomi Güvenliği, Türkiye Ne Kadar Güvende?”, Stratejik Düşünce Enstitüsü, Ekonomi Programı Koordinatörlüğü, Nisan, 1-84.

World Bank, (2014). The Logistics Performance Index and Its Indicators, Connecting to Compete-Trade Logistics in the Global Economy, 1-60.

World Economic Forum, (2013-2014). The Global Competitiveness Report, Full Data Edition, , 1-569.

World Trade Organization, (2013). International Trade Statistics, 1-208.

World Trade Organization, World Trade Report (2004). Exploring the linkage between the domestic policy environment and international trade, 1-276.

<http://www.lojistikci.com/?p=3820> (Erişim Tarihi: 27.02.2014).

<http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/column/254/C/TUR/2012#chartarea> (Erişim Tarihi: 26.02.2014).

<http://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ/countries?display=default> (Erişim Tarihi: 18.02.2014).

<http://lpi.worldbank.org/international/global/2014> (Erişim Tarihi: 03.03.2014).

<http://iys.inonu.edu.tr/webpanel/dosyalar/1427/file/MustafaYucel.pdf>(Erişim Tarihi: 10.04.2014).