

Türkiye ve G8 Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması

Cuma Bozkurt¹
Funda Mermertaş²

Makale Geliş Tarihi: 17.09.2019 **Makale Kabul Tarihi:** 24.10.2019

Makale Türü: Araştırma Makalesi

Atıf: Bozkurt, C. ve Mermertaş, F. (2019). Türkiye ve G8 ülkelerinin lojistik performans endeksine göre karşılaştırılması. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 7(2): 107-118

ÖZ

Küreselleşme ve artan rekabetle birlikte, lojistik uluslararası ticarete önemli bir unsur haline gelmiştir. Küresel düzeyde rekabetin yaşanması, firmaların ürünlerini daha hızlı bir şekilde hazır ederek, teslim etmelerini gerektirmektedir. Üretim maliyetlerinin birbirine yakın değerler arz ettiği günümüz ortamında, rekabet edebilme de lojistik hizmetlerin önemi giderek artmaktadır. Dünya ticaretinden daha fazla pay elde etmede ülkelerin lojistik kapasiteleri ve alt yapıları da önemli bir hal almıştır. Dünya bankası tarafından ülkelerin temel lojistik aktivitelerine yönelik performanslarının ortaya konulması amacı ile 2007 yılından bu yana Küresel Lojistik Performans Endeksi ölçümleri yapılmaktadır. İlki 2007 yılında yapılan lojistik performans endeksi 2 yılda bir yayımlanmakta ve böylece ülkelerin gelişimleri de takip edilebilmektedir. Bu çalışmada lojistik sektörünün G8 ülkeleri ile Türkiye arasındaki karşılaştırmalı durumunu ortaya koymak amacı ile Dünya Bankası tarafından hazırlanan Lojistik performans Endeksi kullanılmıştır. Çalışmada Türkiye'nin ve G8 ülkelerinin lojistik performans endeksindeki mevcut durumu, ülkelerin avantajları ve dezavantajları ele alınarak, çözüm önerileri ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Performans Endeksi-LPE, Türkiye, G8 Ülkeleri.

Jel Kodu: R4, D30.

Comparison of Turkey and the G8 Countries According to the Logistics Performance Index

ABSTRACT

With globalization and increasing competition in logistics has become an important element in international trade. Competition at the global level requires companies to prepare and deliver their products more quickly. In today's environment where production costs are nearly same, the importance of logistic services in competition is gradually increasing. The logistical capacities and infrastructures of the countries have also become important in gaining more share from world trade. Global Logistics Performance Index is measured by the World Bank since 2007 in order to demonstrate the performances of the countries in terms of basic logistics activities. The first logistic performance index, which was made in 2007, is published every two years so that the developments of the countries can be followed. In this study, Logistics Performance Index prepared by World Bank is used with the aim to reveal the comparative situation between the G8 countries and Turkey's logistics sector. In the study, solution suggestions are given by considering current situations of Turkey and the G8 countries in Logistic Performance Index and the advantages and disadvantages of the countries.

Keywords: Logistics Performance Index-LPI, Turkey, G8 Countries.

Jel Code: R4, D30.

¹ Doç.Dr., Gaziantep Üniversitesi, İİBF, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, cumabozkurt@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4303-2147.

² Doktora Öğrencisi, Gaziantep Üniversitesi, SBE, Uluslararası Ticaret ve Lojistik ABD, famermertas@gmail.com, orcid.org/0000-0001-6361-0349.

1.Giriş

Lojistik, uluslararası ticarete en önemli unsurlardan biri haline gelmiştir. Özellikle de küreselleşme süreci ile beraber ülke sınırlarının ortadan kalkması ve rekabetin artması ile lojistik daha da önem kazanmaya başlamış ve sürekli olarak gelişen ve büyüyen bir sektör olmuştur. Günümüzde artık mal ve hizmetler üretildiği yerle sınırlı kalmayarak dünyanın herhangi bir yerinde üretilerek, tüm dünyaya sevk edilebilir bir hal almıştır. Lojistik yönetimi de bu nokta da ortaya çıkarak, malların dünyanın herhangi bir noktasına taşınmasında, ambalajlanmasında ve gümrüklenmesinde birçok faaliyetin gerçekleştirilmesinde yer almaktadır.

Rekabetin giderek arttığı günümüzde performansı ölçmek de oldukça önemlidir. Başarının ölçütü performans sonuçları ise bu sonuçların dünya ekonomisinde ülkeler arasında rekabetin ayrıştırıcı gücü olarak ortaya çıktığını söylemek de mümkündür. Yani ülkelerin hem kendi durumlarını görmelerini, hem de kendi bölge ülkelerindeki yerlerini belirleyip ona göre plan hazırlamalarında, uluslararası kuruluşlar tarafından ilan edilen raporlar ülkeler için önem arz etmektedir.

Çalışma da G8 ülkelerinden Fransa, Amerika, İngiltere, Almanya, Japonya, İtalya ve Kanada'nın, Dünya Bankası tarafından hazırlanan Lojistik Performans Endeksine göre yüksek bir performans sergilediği, fakat Türkiye'nin performansının bu ülkelerin gerisinde olduğu ve sıralama da bu ülkelerden geride kaldığı görülmektedir. Lojistik hizmetlerdeki yüksek performans, özellikle de gelişmekte olan ülkeler için küreselleşmenin getirilerinden pay alma da oldukça önemlidir.

Yapılan bu çalışma kapsamında Türkiye ve G8 ülkelerinin lojistik kabiliyetleri karşılaştırılmış olup, Türkiye'nin lojistik performans Endeksine göre düşük puan aldığı kriterler için çözüm önerileri ortaya konulmuştur.

2.Lojistik Kavramı

Lojistik askeri kökenli bir kavram olup, geçmişi binlerce yıl öncesine dayanmaktadır. Taşımacılık kavramının daha da gelişmiş bir ifadesi olan lojistik, ürünün üretiminden yapıldığı noktadan alınması, depolarda tutulup stoklanması, istenilen yerde istenilen şekilde teslimatının yapılması ve bütün bu işlemlerin planlı, verimli ve süratli bir şekilde yapılmasıdır (Çevik ve Kaya, 2010:23). Lojistik ulaştırma, taşıma faaliyetinin yanında ürün ihracatındaki ülke ve firma ile ithalindeki ülke ve firma arasındaki iletişimi, bilgi akışını ve ulaştırmadan sonraki depolama işlemlerini de kapsamaktadır (Vallee,2011:82). Lojistik satın alma, depolama, satış, ithalat-ihracat, enformatik, iş hazırlama, yer değiştirme ve düzenleme ile ilgili olan bütün faaliyetleri kapsamaktadır. Lojistiğin amacı; işletmede meydana gelen tüm lojistik faaliyetlerin en az maliyetle, etkin ve verimliliği maksimize ederek müşterilerin memnuniyetinin sağlanmasıdır (Terzi ve Bölükbaş, 2016:207).

Lojistiğin öneminin artmasında (Demir, 2013:6-7, Erkan, 2014:47);

- ❖ Pazarların küreselleşmesi sonucunda üretim noktası ile pazar arasında gerçekleşecek olan depolama ve malzeme akışlarında artışın olması
- ❖ Üretim ve Tedarik süreçlerindeki küreselleşme
- ❖ Rekabetin giderek zorlaşması sonucu diğer süreçler de maliyet avantajı sağlamanın zorluğu
- ❖ Rekabette avantaj elde edebilmek için doğru zamanda, doğru yerde doğru malzeme akışını sağlama ihtiyacı

- ❖ Dış kaynak kullanımındaki artış ile süreçler arasındaki ihtiyaç duyulan malzeme akışının, hizmet akışının ve bilgi akışının süratli, planlı ve doğru bir şekilde yapılmasına ihtiyaç duyulması
- ❖ Müşteri beklentilerinin daha da önem kazanması ve ürün çevrim sürelerinin kısılması
- ❖ Müşteri memnuniyetini sağlamak için (hızlı kargo, siparişlerin takip edilmesi ve iade ürünlerin adresten alınması gibi) yeni nesil hizmetler de etkili olmuştur.

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (CSCMP) tarafından lojistik “Müşteri ihtiyaçlarının karşılanması için, tüm ürünlerin ve üretimin başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar etkili ve verimli bir biçimde taşınması, depolanmasında gerekli olan prosedürleri planlayıp, uygulayıp kontrol eden bir süreçtir” şeklinde ifade edilmiştir (CSCMP, 2019).

Günümüzde lojistik, rekabet avantajı sağlamada oldukça önemli bir etkiye sahiptir. Türkiye'nin lojistik sektörünün de hızla gelişme gösterdiği gözlemlenmektedir. Türkiye lojistik sektörü, ülke milli gelirinin yaklaşık olarak %13'ünü oluşturmaktadır (U.L. Sektör Raporu,2018:2).

3.Küresel Lojistik Performans Endeksi (Lpe) ve Önemi

Yoğun bir rekabetin söz konusu olduğu günümüz ortamında, firmaların da konularını ve gelişmelerini öğrenebilmesinde en sağlıklı yol performanslarının ölçülmesidir (Bayır ve Yılmaz,2017:75). Lojistik hizmet kalitesinin incelenmesinde, kullanılan kaynakların verimlilik konusunda çıktıları, müşterilerin almış oldukları hizmet hakkında algıları vb. tüm süreçlerde başarının tespitinde performansın ölçülmesi oldukça önem arz etmektedir (Baki ve Şimşek,2004). Bir başka deyişle rekabetin söz konusu olduğu piyasalarda gerek firmaların gerekse kurumların rekabetteki yerlerinin belirlenmesinde performansın ölçülmesi bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır (Ener,2010).

Ülkelerin lojistik performanslarını ölçmek için Dünya bankası tarafından lojistik performans Endeksi (LPE) oluşturulmuştur. Lojistik performansın ölçülmesinde her ülkedeki lojistik firmalarda çalışanlara ve yöneticilerine soruların yönetilmesi ve bu sorulara verilen cevapların puanlarına göre belirlenmesi ile sıralanmaktadır. Ülkelerin lojistik performans Endekslerinin ilki 2007 yılında yapılmıştır. 2007 yılındaki ölçümde öncelikle 7 alan belirlenmiştir. Ancak daha sonraki yıllarda yapılan ölçümlerde 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında sadece altı alanda ölçüm yapılmıştır (Arvis vd. 2016). Bu 6 alan aşağıdaki tablo 1'de gösterilmiştir. Lojistik performans endeksinin ölçülmesinde 1: en düşük puanı, 5: en yüksek puanı ifade edecek şekilde bir ölçek kullanılmıştır.

Tablo 1. Lojistik Performans Endeksinin Alt Kriterleri Ve Kullanıldığı Yıllar

Lojistik Performans Endeksi (LPE) Ölçüm Kriterleri	LPE Kriterlerinin Kullanıldığı Yıllar
Gümrükleme Kriteri	2007-2010-2012-2014-2016-2018
Altyapı Kriteri	2007-2010-2012-2014-2016-2018
Uluslar arası Sevkiyatlar Kriteri	2007-2010-2012-2014-2016-2018
Lojistik Kalite ve Yetkinlik Kriteri	2007-2010-2012-2014-2016-2018
Takip ve İzleme Kriteri	2007-2010-2012-2014-2016-2018
Zamanlama Kriteri	2007-2010-2012-2014-2016-2018
Yerel Lojistik Maliyetler Kriteri	2007

Kaynak: Dünya Bankası, Lojistik Performans Endeksi Raporu 2018.

2007 yılında yapılan lojistik performans endeksi raporunda 150 ülkeye ait lojistik performans ortaya konulurken, bu sayı 2010 ve 2012’de yayınlanan raporda 155 ülkeyi, 2014-2016 ve 2018 yıllarında ise 160 ülkeyi kapsamıştır. Performansın ölçülmesinde kullanılan kriterler ise yıllar itibarı ile farklılık göstermemiştir. Sadece 2007 yılında ölçülen yerel lojistik maliyetler kriteri, sonraki yıllarda değerlendirilmemiştir.

Lojistiğin küresel ekonomi içerisindeki yeri bugün 10 yıl öncesine göre daha da iyi bilinmektedir. Lojistik hizmetlerinin iyi olması firmaların maliyetlerini düşürmesinde etkilidir. Lojistik performans göstergesi ile firmalar ve ülkeler, var olan eksikliklerini görmeleri ve bu alanda yapılması gereken yatırımları planlayarak rekabet avantajı sağlamaları da söz konusudur (Bayat ve Özdemir, 2016:1-2).

Ülkeler LPE puanlarına göre dört grup altında değerlendirilmektedir. Bunlar (Bayat ve Özdamar, 2016:2).

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

Lojistik dostu olan ülkeler 4 ve üzeri puan alırken, lojistikte kötü olan ülkeler ise 1 ve altında puan almaktadır.

Malların uluslararası piyasaya ne derece de rahat ve düşük maliyetle çıkabildiği de küresel lojistik performansın ölçümü ile belirlenmektedir. “Malların uluslararası pazara ulaştırılma kapasitesi” ya da “Ticaret Lojistiği” gelişmekte olan ülkeler bakımından rekabet gücünün iyileşmesi, küreselleşmenin de meydana getirdiği avantajlardan yararlanma ve gittikçe entegre bir hal alan dünya da yoksullukla mücadele için yaşamsal derecede önem arz etmektedir (Kara vd.,2009:77-78).

4.Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye

Dünya’nın en önemli kavşaklarından bir olan Türkiye Doğu ile Batıyı, Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayarak küresel ticaret içinde önemli bir nokta da yer almaktadır. Ayrıca sahip olduğu insan gücü potansiyeli, coğrafi konumunun uygunluğu ve nispi olarak uygun maliyet yapısı ile lojistik altyapısına ve yüksek bir potansiyele sahiptir (YASED, 2012:138). Lojistiğin Türkiye’nin stratejik sektörlerinden bir olmasında etkili 3 sebep vardır. Bunlardan birincisi ülke etrafının üç tarafının da denizlerle çevrili olması ve deniz kıyılarının liman yapmak için çok müsait olması, ikinci sebep ise ülkenin sahip olduğu jeopolitik konumu ve Kıta Anadolu’nun geniş ovalarının olması, stratejik önemli bir sektör olmasında üçüncü sebep ise Türkiye’nin geçmişinden gelen ve bir kültür haline gelen lojistik yeteneğidir (Tunç ve Kaya, 2016:59).

Türkiye’nin 2019 yılı vizyonu“İhracatta sürdürülebilirlik ve yenilik” 2023 yılı hedefi olan 500 milyar dolar ihracatın gerçekleştirilmesinde muhakkak ki lojistiğin önemi tartışılmaz derecededir. Türkiye’de büyüme potansiyelinin yüksek olduğu lojistik sektörü, turizmden sonra en fazla potansiyeli bünyesinde barındıran ikinci sektör konumundadır (Erkan, 2014:50).

Dünya bankası tarafından 2007-2018 yılları arasında gerçekleştirilen Lojistik Performans Endeksi çalışmasında Türkiye her zaman yer almıştır. 2018 yılı performans Endeksine göre 4,20 puanla Almanya ilk sıra da yer almaktadır. İsveç 4,05 puanla, Belçika 4,04 puanla sıralama da ilk üçte yer alan ülkelerdir.

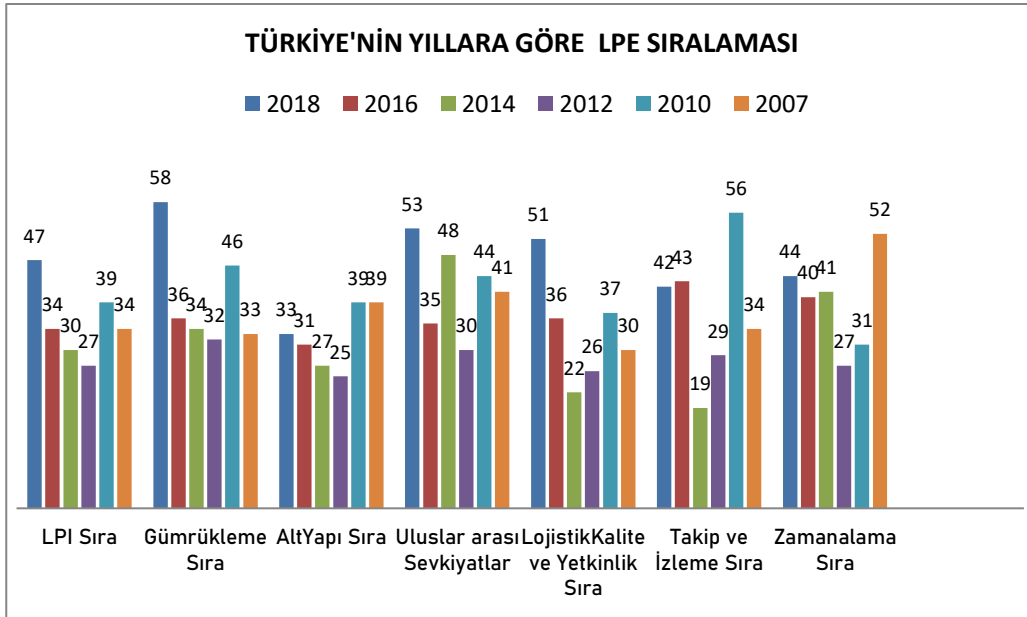
Tablo 2: Türkiye'nin 2007-2018 Yılları Lojistik Performans Endeksi Kriterlerine Göre Puanı ve Sıralaması

Yıllar	LPE Sıra	LPE Puan	Gümrükleme	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Kalite ve Yetkinlik	Takip ve İzleme	Zamanlama
2007	34	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	39	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	27	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	30	3,50	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
2016	34	3,42	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
2018	47	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63
Kümülatif	37	3,29	2,94	3,36	3,19	3,23	3,37	3,68

Kaynak: World Bank, 2018.

Tablo 2’de Türkiye’nin 2007-2018 yıllarında LPE kriterlerine göre sıralaması ve puanları yer almaktadır. Tabloya baktığımızda 2007 yılında Türkiye 3,15 LPE puanla 150 ülke arasında 34.sırada yer alırken, 2018 yılında 160 ülke arasından 3,15 LPE puanı ile 47.sırada yer almaktadır. 2007 yılında en gelişmiş olan ölçütümüz zamanlamanın, 2018 yılında da 3,63 LPE puanı ile en iyi performans gösterilen ölçüt olmuştur. Türkiye’nin en fazla aşama kaydetmesi gereken ölçütü ise 2,71 LPE puanı ile gümrükleme olmuştur. Tabloda da görüldüğü üzere gümrükleme 2018 yılında, diğer yıllara oranla en düşük seviyeye gerilemiştir. Yıllara göre inceleme yapıldığında da Türkiye’nin “Zamanlama” kriterinde verimliliğin sağlandığı görülürken, diğer ölçütlerin ise zaman içerisinde gelişme gösterdiği, ancak istenilen seviyelerde olmadığı tespit edilmiştir.

Şekil 1: Türkiye’nin Yıllara göre LPE kriterlerine Göre Sıralaması



Kaynak: World Bank, 2018.

Şekil 1’de Türkiye’nin LPE kriterlerinin yıllara göre dağılımı görülmektedir. Şekilde de görüldüğü üzere gümrükleme kriterinde yıllar itibari ile bir gerileme yaşanmıştır. 2007 yılında gümrükleme kriterinde 33.sırada iken, 2018 yılında 58.sıraya gerilemiştir. Türkiye’nin gümrükleme de yaşanan sorununun detaylı bir şekilde araştırılması gerekmektedir. Alt yapı kriterinde ise küçük çaplı da olsa bir yükselme yaşanmış ve 39.sıradan 33.sıraya yükselmiştir. Yine yıllar itibari ile gerileme yaşanan kriterlerden bir diğeri ise, “uluslararası Sevkiyatlar” kriteridir. Türkiye 2007 yılında 41.sırada iken, 2018 yılında 53.sıraya gerilemiştir. Gerilemenin yaşandığı bir diğer kriter ise “Lojistik Kalite ve Yetkinlik” kriteridir. 2018 yılında en iyi olduğumuz Kriterlerden “Zamanlama” da yıllar itibari ile yükselme gösterilmiş ve 52.sıradan 44.sıraya yükselmiştir. Genel olarak şekilden de anlaşıldığı gibi Türkiye LPE Kriterlerinden sadece 2 başlıkta yükselme gösterebilmiş, diğer 4 başlıkta ise gerileme olmuştur.

5.Küresel Lojistik Performans Endeksi ve G8 Ülkeleri

Dünya’nın zengin güçlü ve sanayisi gelişmiş olan ülkelerin hükümetleri, ulusal ve uluslararası meseleleri görüşmek üzere 1975 yılından beri yılda bir kere toplanmaktadır. Bu toplantılardan ilki 1975’de Fransa’nın Rambouillet kentinde düzenlenmiş ve zirve olarak adlandırılmıştır. 1975 yılında düzenlenen bu zirve Fransa, Amerika, İngiltere, Almanya, Japonya ve İtalya’nın katılımı ile gerçekleşmiş ve bu zirveye katılan ülkelere G6 adı verilmiştir. Daha sonra 1976 yılında Porto Riko’ da yapılan San Juan zirvesinde ise Kanada gruba dahil olmuş ve G7 adını almıştır (Topçu, 2010:99). G7 ülkeleri 1989 yılındaki Paris zirvesi öncesinde gelişmekte olan 15 ülke liderleri ile bir araya gelerek, Sovyet sosyalist Cumhuriyetler birliği, sonrasında da 1991 yılında Rusya ile görüşmelere başlamıştır. 1994 yılındaki zirve ve daha sonraki zirvelerde Rusya ile görüşmeler devam etmiştir. 1998 yılındaki Birmingham zirvesinde G7 resmi platform da çalışmaya devam etse de, Rusya gayri resmi olarak G7 grubuna katılmış ve Rusya’nın katılması ile grup G8 adını almıştır. 2002 yılında Kananaskiz zirvesi olarak adlandırılan Kanada’da yapılan zirvede ise 2006 yılındaki zirvenin düzenlenmesi için Rusya’ya ev sahipliği verilmiş ve sürecin tamamlanması ile Rusya’da tam üyeliğine kavuşmuştur ve grup son haliyle G8 adını almıştır (G7 Information Centre, 2019)

G8 ülkeleri, büyük boyutlara ulaşan ekonomik güçlerinin de vermiş olduğu üstünlükle uluslararası finansal ve ticari kurumları da etkileyebilmektedirler. G8 ülkeleri liderlerince alınan kararlar; World Bank, IMF, OECD, NATO, WTO gibi uluslararası kuruluşların politikalarının yönlendirilmesinde oldukça etkilidir (Altay vd.,2011:13). Bu etki G8 ülkelerinin ekonomik güçlerinin büyük olmasından kaynaklanmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2019). Bir başka deyişle G8 ülkeleri GSMH’ sı en yüksek olan gruptur. Dünya Bankası tarafından düzenlenen Lojistik performans Endeksinde G8 ülkelerinin durumu ise Tablo 3’deki gibidir.

Tablo 3’de G8 ülkelerinin 2007 ve 2018 yıllarına ait LPE puanları yer almaktadır. Tablo üzerinde de görüldüğü üzere G8 ülkelerinin yıllar itibari ile LPE puanlarında değişiklikler olmuştur. Fransa’nın 2007 yılından itibaren ilerleme kaydettiği, ancak “Uluslararası Sevkiyatlar” ölçütünde 2007 yılına göre minimum bir düzeyde gerilemenin olduğu görülmüştür. Amerika’nın ise 2007 yılında 3,84 olan LPE puanını 3,89’a yükselttiği gözlenmiştir. LPE sıralamasında 1.sırada yer alan Almanya’nın da 2007 yılında 4,10 olan LPE puanını 2018 yılında 4,20 gibi üst puanlara taşıdığı ve yıllar itibari ile bütün ölçütler de ilerleme kaydettiği görülmüştür. G8 ülkeleri içerisinde en kötü performansı sergileyen Rusya ise 2018 yılında 160 ülkeyi kapsayan raporda 2,76 LPE puanı ile 75.sırada yer almıştır.

Tablo 3: G8 Ülkelerinin 2007-2018 Yılı Lojistik Performans Endeksi Kriterlerine Göre Puanı ve Sıralaması

	Fransa	Amerika	İngiltere	Almanya	Japonya	İtalya	Kanada	Rusya
LPE Sıra 2018	16	14	9	1	5	19	20	75
LPE Puan 2018	3,84	3,89	3,99	4,20	4,03	3,74	3,73	2,76
LPE Puan 2007	3,76	3,84	3,99	4,10	4,02	3,58	3,92	2,37
Gümrükleme 2018	3,59	3,78	3,77	4,09	3,99	3,47	3,60	2,42
Gümrükleme 2007	3,51	3,52	3,74	3,88	3,79	3,19	3,82	1,94
Altyapı 2018	4,00	4,05	4,03	4,37	4,25	3,85	3,75	2,78
Altyapı 2007	3,82	4,07	4,05	4,19	4,11	3,52	3,95	2,23
Uluslararası Sevkiyatlar 2018	3,55	3,51	3,67	3,86	3,59	3,51	3,38	2,64
Uluslararası Sevkiyatlar 2007	3,63	3,58	3,85	3,91	3,77	3,57	3,78	2,48
Lojistik Kalite ve Yetkinlik 2018	3,84	3,87	4,05	4,31	4,09	3,66	3,90	2,75
Lojistik Kalite ve Yetkinlik 2007	3,76	3,85	4,02	4,21	4,12	3,63	3,85	2,46
Takip ve İzleme 2018	4,00	4,09	4,11	4,24	4,05	3,85	3,81	2,65
Takip ve İzleme 2007	3,87	4,01	4,10	4,12	4,08	3,66	3,98	2,17
Zamanlama 2018	4,15	4,08	4,33	4,39	4,25	4,13	3,96	3,31
Zamanlama 2007	4,02	4,11	4,25	4,33	4,34	3,93	4,19	2,94

Kaynak: World Bank, 2018.

6. Türkiye ve G8 Ülkelerinin Küresel Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması

Ticaret hacminin, yabancı sermaye yatırımlarının ve ekonomik büyümenin artırılmasında lojistik performans oldukça önemli bir unsur olarak görülmektedir. Ülkelerin uluslararası ticarete yer alması ve dünya ticaretindeki pastadan daha fazla pay alabilmeleri gelişmiş bir lojistik altyapısına ve yüksek lojistik hizmet kalitesine ulaşmaları halinde mümkün olabilmektedir. Ülkelerin gelişmişlik seviyeleri ile lojistik performansları da farklılık göstermektedir. Bir başka deyişle yüksek gelir düzeyine sahip ülkelerde lojistik performans da yüksek iken, gelir düzeyindeki düşüş ile beraber ülkelerin lojistik performanslarının da düştüğü görülmektedir (Ofloğlu vd., 2018:108). Dünya'nın sanayileşmiş, zengin ve güçlü ülkelerinin lojistik performans endeksi ile Türkiye'nin lojistik performansının karşılaştırılması amacı ile aşağıdaki tablo oluşturulmuştur.

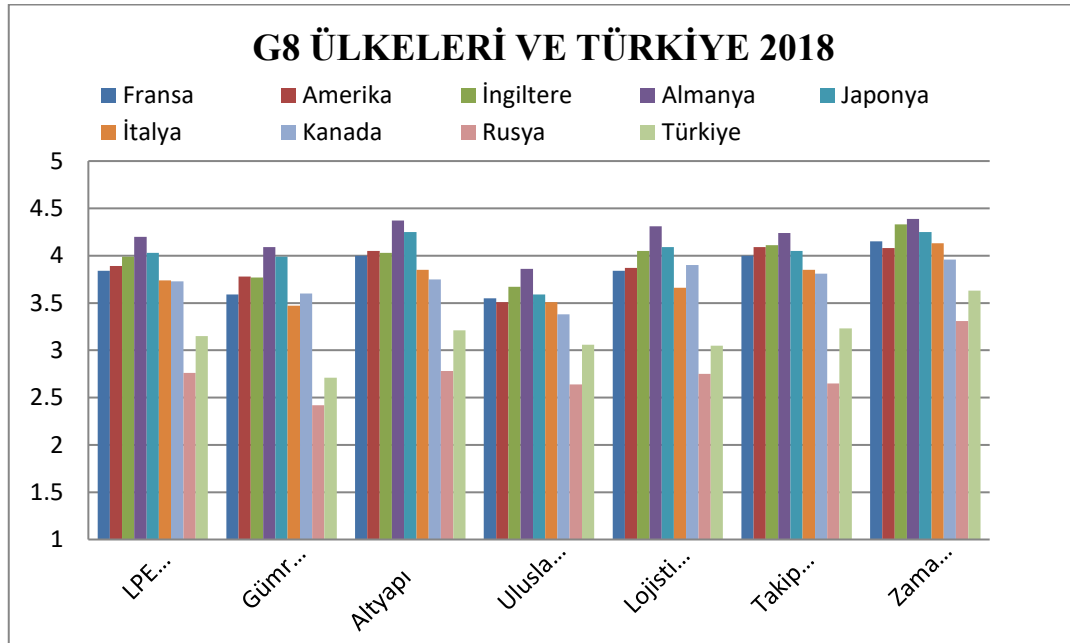
Tablo 4: G8 Ülkeleri ve Türkiye LPE 2018

	Fransa	Amerika	İngiltere	Almanya	Japonya	İtalya	Kanada	Rusya	Türkiye
LPE Sıra	16	14	9	1	5	19	20	75	47
LPE Puan	3,84	3,89	3,99	4,20	4,03	3,74	3,73	2,76	3,15
Gümrükleme	3,59	3,78	3,77	4,09	3,99	3,47	3,60	2,42	2,71
Altyapı	4,00	4,05	4,03	4,37	4,25	3,85	3,75	2,78	3,21
Uluslar Arası Sevkiyatlar	3,55	3,51	3,67	3,86	3,59	3,51	3,38	2,64	3,06
Lojistik Kalite ve Yetkinlik	3,84	3,87	4,05	4,31	4,09	3,66	3,90	2,75	3,05
Takip ve İzleme	4,00	4,09	4,11	4,24	4,05	3,85	3,81	2,65	3,23
Zamanlama	4,15	4,08	4,33	4,39	4,25	4,13	3,96	3,31	3,63

Kaynak: World Bank, 2018.

Tablo 4'te görüldüğü üzere G8 ülkelerinden Almanya 2018 lojistik performans endeksinde ilk sırada yer almıştır. G8 üyesi olan Rusya'nın lojistik performans sıralamasında 75.sırada yer aldığı görülmektedir. Türkiye ise Rusya'dan daha önde (47.sıra) yer alırken, diğer G8 üyesi olan ülkelere göre ise sonradır.

Şekil 2: Türkiye'nin ve G8 Ülkelerinin 2018 yılı LPE kriterlerine Göre Sıralanması



Kaynak: World Bank, 2018.

LPE puan kriterine göre Rusya son sıradadır. Almanya ise Gümrükleme, Altyapı, Uluslararası Sevkiyatlar, Lojistik Kalite ve Yetkinlik kriterinde olduğu gibi diğer kriterler de de ilk sırada yer almaktadır. Gümrükleme, Takip ve izleme, Alt yapı kriterinde Amerika ve İngiltere'nin performanslarının birbirine oldukça yakın olduğu, Uluslararası sevkiyatlar, lojistik kalite ve yetkinlik, zamanlama ölçütlerinde ise İngiltere'nin daha iyi olduğu görülmüştür. Türkiye'nin performansı ise bu altı kriterde de Amerika ve İngiltere'nin gerisindedir. Türkiye'nin daha üst sıralarda yer alabilmesi için bir yandan alt yapı yatırımlarını hızlandırırken, diğer yandan da sunmuş olduğu lojistik hizmetler de iyileştirmeler yapması gereklidir.

Gümrükleme kriteri incelendiğinde Türkiye'nin Rusya hariç diğer ülkelerin gerisinde kaldığı, bir başka deyişle Türkiye'nin bu alandaki iyileştirmelerinin yetersiz kaldığı söylenilebilir.

Altyapı boyutunda da Türkiye 2007 yılına göre ilerleme kaydetse de bu ilerlemenin G8 ülkeleri ile kıyaslandığında istenilen düzeyde olmadığı görülmüştür. Lojistik performans Endeksi alt bileşenlerinden Uluslararası sevkiyatlar boyutunda ise 3,06 puanla Rusya hariç G8 ülkelerinin gerisinde kalmıştır. Türkiye'nin en iyi olduğu zamanlama kriterinin de G8 ülkelerine kıyasla geliştirilmesi gerektiği söylenilebilir.

7. Sonuç ve Öneriler

Bu çalışmada Dünya Bankası tarafından ülkelerin lojistik performansını ortaya koymak için hazırlanan Lojistik Performans Endeksi (LPE)'den yararlanılmıştır. Türkiye açıklanan bu rapora göre 2016 yılında 3,42 LPE puanı ile 34. Sırada yer alırken, 2018 yılında 13 sıra gerileyerek 3,15 LPE Puanı ile 47.sırada yer almaktadır. Türkiye açıklanan LPE alt kriterlerinden “Gümrükleme” de yani Gümrük idaresi de dahil olmak üzere sınır kontrol kuruluşlarınca gerçekleştirilen gümrük işlemlerindeki işlem süresi, işlem kolaylığı, formalitelerin öngörülürlüğü ile ilgili verimlilik düzeyi ile alakalı soruların neticesinde 2016 yılındaki 3,18 LPE puanını, 2018’de 2,71’e düşürmüştür. Bir önceki yayınlanan verilere göre 22 sıra birden gerileyerek 58.sırada yer almıştır. G8 ülkelerinin “Gümrükleme” kriterinde Almanya (4,09), Japonya (3,99), Amerika (3,78) ve İngiltere (3,77), Kanada (3,60), Fransa (3,59) LPE puanı ile iyi performans sergileyen ülkeler arasında olduğu, ancak Rusya'nın bu kriter de Türkiye'nin gerisinde olduğu görülmüştür. Türkiye'nin gümrükleme işlemlerinde gerekli düzeltmeleri yapması ve uluslararası ticarete, ticareti kolaylaştırıcı uygulamaları başlatmasının faydalı olacağı düşünülmektedir.

“Altyapı” alanında ise Türkiye 2016 yılındaki performansına göre 2 sıra gerileyerek 31.sıradan 3,21 puanla 33.sıra da yer almıştır. Bu sıralamanın belirlenmesinde etkili olan Limanların demiryollarının karayollarının düzeyi nedir? sorusuna verilen yanıtlardır. G8 ülkelerinden Almanya, Japonya, Amerika, İngiltere ve Fransa, İtalya ve Kanada'nın “Altyapı” kriterindeki performanslarının iyi olduğu görülmektedir. Rusya ise Altyapı kriterinde Türkiye'nin gerisinde yer almaktadır. Gerek Türkiye'nin gerekse Rusya'nın altyapı yatırımlarını arttırması iki ülkenin de faydasına olacaktır.

“Uluslararası Sevkiyatlar” Rekabetçi fiyatla sevkiyat gönderebilme kolaylığı alanında G8 ülkelerinden Almanya (3,86), Japonya (3,59), İngiltere (3,67), Amerika (3,51), Fransa (3,55) LPE puanı ile performansları arasındaki en düşük puanları almıştır. Türkiye ise bu kriterde (3,06) LPE puanı almıştır. “Lojistik Kalite ve Yetkinlikte” ise Türkiye 2016 yılına göre 15 sıra gerilemiş ve 3,05 puan ile 51. Sırada yer almıştır. Lojistik hizmetlerin kalite düzeyi ve yeterliliğinin taşımacılık operatörleri ve gümrük komisyoncularının

değerlendirildiği bu kriter de Türkiye'nin performansı iyiye yakın olarak değerlendirilse de G8 ülkelerinin performansını yakalayamamıştır. Rusya'da bu kriterde Türkiye'den daha düşük bir performans sergilemiştir. Türkiye'nin Lojistik Kalite ve Yetkinliği sağlama noktasında çalışmalar yapmasının, bu kriterdeki performansı artırma da etkili olacağı söylenilebilir.

Sevkiyatların planlanan ya da tahmin edilen zamanda alıcıya ulaşma sıklığının değerlendirildiği "Zamanlama" kriterinde ise Türkiye'nin iyi bir performans sergilediği yani gönderilerin sıklıkla zamanında yerine ulaştığı söylenilebilir, G8 ülkelerinin de zamanlama kriterinde istikrarlı performans sergiledikleri görülmektedir. G8 üyelerinden Rusya'nın performansı ise Türkiye'nin gerisindedir. Türkiye'nin yeniliklere ayak uydurarak hızlı ve zamanında ürün teslimatını gerçekleştirerek LPE sıralamasında bu kriterde daha üst sıralarda yer alması sağlanılabilir.

Kaynakça

- Altay, B. Tuğcu, C.T. ve Topçu, M. (2011). "İşsizlik Ve Enflasyon Oranları Arasındaki Nedensellik İlişkisi: G8 Ülkeleri Örneği" *Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi* (C.XIII, S II, 2011).
- Arvis,J.-F., Saslavsky,D. Ojala, L. Shepherd,B. Busch,C.,ve Raj,A.(2016). Trade logistics in the Global Economy : *The Logistics Performance Index and its Indicators*.
- Baki, B. ve Şimşek, B. (2004). Lojistik Faaliyetlere Göre Performans Ölçütlerinin Belirlenmesi. *Yöneylem Araştırması/Endüstri Mühendisliği XXIV Ulusal Kongresi, 15-18*.
- Bayat, T. Özdemir, Ş. (2016). Yeni bir lojistik performans endeksi oluşturmak için gerekli olan kriterlerin belirlenmesi üzerine araştırma. *V. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi. Mersin*.
- Bayır, T. Yılmaz, Z. (2017). AB Ülkelerinin Lojistik Performans Endekslerinin AHP ve VIKOR yöntemleri ile Değerlendirilmesi. *Vol:3 no:2*
- CSCMP (2019). <https://cscmp.org/> (Erişim Tarihi: 26.02.2019).
- 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.
- Ener, T.(2010). Küresel Lojistik Performans indeksi: *Mersin'de Faaliyet Gösteren Lojistik Firmalarının Sektörel Performanslarının incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Erkan, B.(2014). "Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü" ASSAM uluslar arası Hakemli dergi (ASSAM-UHAD) *ASSAM International Refereed Journal Sayı:1 Yıl:2014*.
- G7 Information Centre (2019). <http://www.g7.utoronto.ca> (Erişim Tarihi: 25.02.2019)

- Kara, M. Tayfur, L. Basık, H. (2009).Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi yıl 2009, Volume 6, sayı 11, 69-84*
- Lambert, D. (1998). Supply Chain Management. *The International Journal of Logistics Management*, 3.
- Ofluoğlu, Ö.N., Kalaycı,C.. Artan,S. ve Bal, Ç.H. (2018). Lojistik Performansındaki Gelişmelerin Uluslararası Ticaret Üzerindeki Etkileri: AB ve MENA Ülkeleri Örneği. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi Cilt:9 Sayı 24 Yıl:2018*.
- Terzi, N. Ve Bölükbaş, Ö. (2016). Türkiye’de Lojistik Sektörü Ve Lojistik Köyler, *Global Business Research Congress(GBRC-2016), Vol.2*
- Topçu, M.(2010). “İşsizlik Ve Enflasyon Arasındaki İlişkilerin Analizi: G8 Ülkeleri Üzerine Uygulama” Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 2010- 99.
- Tunç H.ve Kaya M. (2016). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi, Süleyman Demirel Üniversitesi, *Vizyoner Dergisi, Cilt 7, Sayı:14,Ss.58-64*.
- Ulaştırma ve Lojistik Sektör Raporu (2018) <https://www.ulk.sakarya.edu.tr/wp-content/uploads/2018/05/Ula%C5%9Ft%C4%B1rma-ve-Lojistik-Sekt%C3%B6r-Raporu-2018.pdf>.
- Vallee, F. (2011). “Extended Logistical Factors for Success in International Trade”
World
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2019). <http://dtm.gov.tr>. (Erişim Tarihi: 25.02.2019)
- Yased, (2012). “2023 Hedefleri Yolunda Bilgi ve İletişim Teknolojileri”, Eylül 1-168.
- World Bank (2018) <https://www.worldbank.org>
<https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&country=TUR> (Erişim Tarihi: 20.02.2019)