



Received / Makale Geliş Tarihi 07.08.2023
Published / Yayınlanma Tarihi 18.10.2023
Volume / Issue (Cilt/Sayı) 7 (35)
ss / pp 1328-1335

Research Article /Araştırma Makalesi
10.5281/zenodo.10029114
Mail: editor@pejoss.com

Doç. Dr. Onur Dikmenli

<https://orcid.org/0000-0002-1002-0668>

İstanbul Üniversitesi, Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi, Lojistik ABD, İstanbul / TÜRKİYE

<https://ror.org/03a5qrr21>

Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi Ve Dış Ticareti Bağlamında Bir İnceleme **A Review in the Context of Turkey's Logistics Performance Index and Foreign Trade**

ÖZET

Asya ve Avrupa kıtaları arasında bulunan Türkiye, lojistik açısından önemli avantajlara sahiptir. Coğrafi ve jeopolitik konumu ile küresel lojistik alanında büyük atılımlar yapabilecek gücü bulunmaktadır. Batı, doğu, kuzey ve güney yönlerine İstanbul'dan yapılabilecek birkaç saatlik hava yolculuğu ile büyük ve önemli küresel piyasalara ulaşılabilme olanağı vardır. Kültürel ve tarihsel olarak da söz konusu bölgeler ile bağlantıları olması Türkiye için küresel ticarete öne çıkabilmek adına önemli olmaktadır. Sahip oldukları ile küresel tedarik zincirlerinde büyük oyuncu olabile potansiyeli ile Türkiye, küresel ticaretten de daha fazla pay alabile potansiyeline de sahiptir. Bu çalışmada küresel tedarik zincirlerine katılabilmek için, Türkiye'nin, sahip olduğu bu avantajları uygulamaya nasıl ve ne şekilde fiiliyata geçirebildiği sorusuna cevap aranmıştır.

Ülkelerin lojistik performanslarını ölçebilmek amacıyla Dünya Bankası tarafından ilki 2007 yılında yapılmış olan Lojistik Performans Endeksi araştırması bu çalışmada kullanılmıştır. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından açıklanan Türkiye'nin Dış Ticaret verileri, Türkiye Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (GSYİH) ve GSYİH kapsamında hangi sektörlerin ne kadar pay aldıkları rakamlarından yararlanılmıştır. Yıllar itibarıyla Türkiye'nin Küresel Lojistik Performans Endeksi konumundaki yerinin nasıl bir eğilim gösterdiği çalışma kapsamında incelenmiştir. Türkiye'nin GSYİH rakamları ve lojistik sektörünün GSYİH'deki payı, Türkiye'nin Dış Ticaret rakamları ile değerlendirilerek ileriye dönük projeksiyonlar yapılmıştır. Türkiye'nin zaman içinde gösterdiği eğilimin, sebepleriyle analiz edilmeye çalışılması ile gelecekte daha iyi konuma gelmek için neler yapabileceği konuları üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Lojistik Performans, Dış Ticaret.

ABSTRACT

Turkey, located between the Asian and European continents, has significant advantages in terms of logistics. With its geographical and geopolitical location, Turkey has the power to make great strides in the field of global logistics. It is possible to reach large and important global markets with a few hours of air travel from İstanbul to the West, East, North and South directions. Having cultural and historical connections with these regions is important for Turkey to stand out in global trade. With its potential to become a major player in global supply chains, Turkey also has the potential to get a larger share of global trade. In this research, an answer was sought to the question of how and in what way Turkey could put these advantages into practice in order to participate in global supply chains.

In this study, The Logistics Performance Index research, which was first conducted by the World Bank in 2007 in order to measure the logistics performance of the countries, is used. Turkey's foreign trade data announced by the Turkish Statistical Institute (TÜİK), Turkey's Gross Domestic Product (GDP) and the figures of the logistics industry's share with the scope of GDP are used. The trend of Turkey's place in the Logistics Performance Index is examined.

Keywords: Turkey, Logistics Performance, Foreign Trade.

1. GİRİŞ

Lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmeleri için bir ürün ve/veya hizmete talebin olması gerekmektedir. Talebi olan ürünlerin üretilerek satılmaları, dünyanın farklı bölgelerinden tedarik edilen hammadde / araürünlerin yine ünyanın farklı bölgelerinde birbirleriyle entegre edilmeleri ve dünyanın farklı bölgelerinde yaşayan nihai tüketicilere farklı zamanlarda ve farklı miktarlarda ulaştırılmaları demektir. Dolayısıyla lojistik faaliyetler için "türetilmiş talep" tanımlamasını da yapabiliriz.

1989 yılında Berlin Duvarı'nın yıkılması, 1991 yılında da SSCB'nin dağılması sonrasında uluslararası arenada gerçekleşen olaylar, uluslararası ticaretin de artmasına sebep olmuşlardır. Özellikle gelişmekte olan ülkeler için "ticaret" ekonomik kalkınmalarına büyük destek anlamına gelmektedir (Göçer vd. 2022).

Uluslararası ticaret de uluslararası lojistik faaliyetlerin artmasını beraberinde getirmektedir. 2019 yılında 5 Trilyon \$'a ulaşan küresel lojistik piyasasının 2025 yılında 6,537 Trilyon \$ olarak gerçekleşmesi beklenmektedir (Alnıpak vd., 2021). Talep geldiği anda cevaplayabilmek için stokların (emniyet stoğu olarak) asgari seviyede tutulduğu ve mamul ve / veya yarı mamullerin üretim yerleri arasında sorunsuz ve hızlı transferleri sonrasında nihai ürünün nihai tüketiciye istenilen zaman ve miktarda ulaştırabilme olanağının olması söz konusu ülkenin doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekmesinde önemli olmaktadır. Üretimin ve ticaretin küreselleşmesi küresel tedarik zincirlerini uluslararası ticaretin belkemiği haline getirerek ürünlerin hızlı, güvenilir ve makul ücretler dahilinde de transferlerini gerekli kılmıştır (Nikolicic vd., 2017).

2. KÜRESEL TİCARET – KÜRESEL LOJİSTİK

Küreselleşmenin günümüzde geldiği aşamada küresel tedarik zincirlerine dahil olabilen ülkelerin ekonomileri de gelişerek büyümekte aksi durumda yani küresel tedarik zincirleri kapsamında olamayan ülkelerde bu durumdan olumsuz etkilenmektedirler. Küresel tedarik zincirlerine katılabilmek ülkelerin piyasalara girebilmelerini geliştirerek yatırım ve istihdam olanaklarını arttırmaktadır (Hausman vd., 2013). Küresel lojistik ağlarına etkili bir şekilde dahil olabilen ülkelerin küresel piyasalara erişimleri daha kolay olmakta ve bu kolaylıkta söz konusu ülkenin ekonomik gelişimi için önemli olabilmektedir (D'aleo, 015). Bir ülkenin küresel tedarik zincirlerine dahil olabilmesi için de söz konusu ülke de lojistik faaliyetlerin küresel ticaretin düzgün ve zamanında işleyebilmesi doğrultusunda yapılmaları gerekmektedir. Bu noktada, ticaretin gelişmesi adına ülkelerin almış oldukları önlemler, uyguladıkları politikalar ve düzenlemeler, ekonomik gelişmişlik düzeyleriyle doğru orantılıdır (Yıldız vd, 2020). Farklı sektörlerle olan bağı ve sanayi yapılanması ile doğrudan ve dolaylı yoldan olan etkileşimleri sayesinde sürdürülebilir bir kalkınma için lojistik önem arz etmektedir (Song ve Lee, 2022). Ticaret ve lojistik performansı bileşenlerini anlamak ve ayırtmak, ülkelere taşımacılık alanındaki verimliliklerini arttırmayı ve bu alandaki engelleri aşabilmek için uluslararası iş birliğini tanımlamaya yardımcı olmaktadır (Çelebi ve Ojala, 2015). Lojistik performansta sağlanan gelişme uluslararası ticaret üzerinde de olumlu etki yaparak ekonomik gelişmeye yol açabilmektedir (Oruangke,2021). 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 (Bozkurt ve Mermertaş,2019).

Önemli deniz ticaret yollarında, deniz kıyısında bulunan ülkeler küresel tedarik zincirlerine dahil olabileme yarışına, etrafı tamamen kara parçaları ile çevrilmiş ülkelere göre, önde başlamaktadırlar. Deniz ticaret yolları üzerinde olmayan, etrafları kara ile çevrili ülkelerin ihraç ürünleri ne kadar değerli olurlarsa olsunlar ithal edecek ülkeler açısından lojistik engeller ve maliyetler önem kazanacağından dolayı dezavantajlı olacaklardır. Denize kıyısı olmayan ülkelerin lojistik faaliyetlerinin etkinlik ve verimliliklerini arttırmak için daha çok çalışmaları gerekmektedir.

Bu bağlamda 3 tarafı denizlerle (Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz) çevrilmiş olan ve uluslararası ticaret için önemli 2 boğaza (İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı) sahip olan Türkiye, jeopolitik konumu dolayısıyla küresel tedarik zincirlerine dahil olabileme konusunda şanslıdır Türkiye, Doğu ile Batı'yı, Asya Kıtası ve Avrupa Kıta'sını birine bağlayan çok önemli bir kavşak noktasıdır (Görgün, 2020). AB ile imzalan Gümrük Birliği antlaşması sonrasında AB için üretim üssü olabileme şansına / potansiyeline kavuşan Türkiye, sahip olduğu bu şansı iyi kullanabilirse hem ekonomik hem de lojistik olarak önemli değişimler/gelişmeler yaşayabilecektir. Türkiye'nin Avrupa ülkeleri ile Gümrük Birliği'ne girmesi neticesinde taşıma talebinde bulunanların değişen talepleri ile işletmelerin birçoğu, mallarının sadece iki nokta arasında taşınmasını değil; depolanmasını, gümrüklenmesini, elleçlenmesini, ambalajlanmasını ve ihtiyaçlara göre dağıtılmasını da talep etmektedirler (Yapraklı ve Ünal, 2016).

Küresel rekabetin her alanda arttığı günümüz koşullarında ülkelerin öne geçebilmek için ürünlerini "kaliteli" oldukları kadar "hızlı" da müşterilerine teslim etmeleri gerekmektedir. Zamanında ve/veya hızlı teslimat yapabilmek için de küresel lojistik ağlarına mümkün mertebe dahil olmak gerekmektedir. İki ülke arasında ticareti yapılan malların hacmi hem ihracatçı hem de ithalatçı ülkelerdeki lojistik hizmetlerin varlığı ve performansından büyük ölçüde etkilenmektedir (Bilgin ve Sunaoğlu, 2022). Bu sebeple Türkiye tarafından küresel rekabeti etkileyen lojistik performansın ciddiyle takip edilmesi ve LPI sonuçlarına uygun olarak iyileştirici ve geliştirici çalışmalar yapılması gerekmektedir (Aksungur ve Bekmezci, 2020). Bu çalışmanın ilerleyen bölümlerinde Türkiye'nin sahip olduğu bu şansı ne oranda kullanabildiği sorusuna cevap aranacaktır.

2.1. Lojistik Performans Endeksi

Dünya Bankası tarafından 2007 yılı itibariyle oluşturulmuş olan Lojistik Performans Endeksi, bir ülkenin küresel çapta ve ülke bazında lojistik alanındaki gelişmelerini 6 başlık kapsamında, her bir başlık için en düşük puan “1” en yüksek puan “5” olacak şekilde incelenmektedir. LPI, dünya ticaretinde önemli derecede yetki sahibi ve malların taşınmasında ve küresel ticaretin iyileştirilmesinde söz sahibi olan şirketler üzerinde gerçekleştirilen dünya çapında bir ankete dayanılarak tespit edilmektedir (Manavgat ve Demirci, 2021). 2007 yılında yayımlanan ilk çalışmada yer alan “Yurtiçi Lojistik Maliyetler” başlığı ilerleyen yıllardaki çalışmalarda Dünya Bankası’nca ele alınmamıştır (Yapraklı ve Ünal, 2016; Manavgat ve Demirci, 2021; Görgün, 2020; Göncü, 2023).

Ülkelerin kendi aralarındaki rekabet durumlarını ölçmek için lojistik reform programları geliştirmeye çalışan Dünya Bankası, iş hayatından profesyoneller ile akademik camiadan partnerleri ile Lojistik Performans Endeksini oluşturmuşlardır (Yapraklı ve Ünal, 2016). Ülkelerin Lojistik Performans Endeksi’nin ölçümleri yapılırken dünyanın birçok ülkesinde lojistik sektöründe çalışan üst düzey yöneticiler arasında yapılan anketler neticesinde performanslar puan bazında ölçülmüştür (Görgün, 2020). Ülkelerin lojistik faaliyetlerini, küresel nakliye şirketleri ve taşımacılar ile yapılan dünya çapındaki bir ankete dayandırmaktadır (Meşin ve Cura, 2022). 139 ülkenin incelenmesi ile oluşturulan son raporu 21 Nisan 2023 tarihinde yayımlanmıştır (World Bank, 2023). Lojistik destek ve performansın nicel ölçütlerinden biri olan LPI; ülkelerin lojistik faaliyetlerinin Dünya Bankası tarafından değerlendirilmesi ve izlenmesi; aynı zamanda iş lojistiği zorluklarını ve fırsatlarını belirlemelerine yardımcı olmak için geliştirilmiştir (Göncü,2023).

Lojistik Performans Endeksi (LPI), sadece dünya çapında kapsamlı bir lojistik performans değerlendirmesi yapmakla kalmayıp aynı zamanda ilgili ülkenin zaman içindeki lojistik performansının nasıl bir eğilim içinde olduğunu da analizini yapabilmektedir (Çelebi ve Ojala, 2015). Söz konusu kriterler, lojistik hizmetlerin gerçekleştirilmesi için “girdi” ve “çıkıtı” oluşturan kriterler olarak iki kapsamda ele alınmışlardır. Girdi kısmındaki bileşenler, devlet nezdinde hükümetlerin uyguladıkları politika düzenlemelerini içererek, çıkıtı noktasında iyi sonuçlar elde etmeyi mümkün kılmaktadır (Yapraklı ve Ünal, 2016). Periyodik olarak yinelenen araştırma ile ülkelerin lojistik alanında yaşadıkları gelişmeler/değişmeler geçmişten geleceğe doğru kapsamlı bir şekilde değerlendirilmektedir. Bu verilerden hareketle alt boyutlarda lojistik iyileştirme ve geliştirmeler yapılmakta, sonucunda küresel rekabette pazar payı, kalkınma, büyüme vb. konularda avantaj elde edilmeye çalışılmaktadır (Aksungur ve Bekmezci, 2020).

Tablo 1: Lojistik Performans Endeksi Kriterleri

KRİTER	AÇIKLAMA	KATEGORİ
Gümrük	Gümrük ve diğer sınır otoritelerince gerçekleştirilen işlemlerin verimliliği	GİRDİ
Altyapı	Ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi	GİRDİ
Uluslararası sevkiyat	Rekabetçi fiyatlarla uluslararası gönderilerin oluşturulabilmesi	ÇIKTI
Lojistik hizmetlerin kalitesi	Ülkede sunulan lojistik hizmetlerin yetkinliği ve kalitesi	GİRDİ
Gönderilerin takibi ve izlenebilirliği	Gönderilerin takibi ve izlenmesi	ÇIKTI
Gönderilerin zamanında teslimi	Gönderilerin planlamalarının zamanında yapılabilmesi	ÇIKTI

Kaynak: (Petrovic vd., 2017)

3. LİTERATÜR TARAMASI

Puertas vd., (2014) AB üyesi 26 ülke için 2005 – 2010 yılları arasını kapsayan dönemi ele alan çalışmalarında lojistik performansın “ihracatçı” ülkeler için “ithalatçı” ülkelere daha önemli olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Zaninovic vd., (2021) çalışmalarında AB üyesi 28 ülkenin, eski (AB – 15) ve yeni üyeler (Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri) olarak 2010–2018 yılları arasında Dünya Lojistik Performans Endeksi verilerini incelemişler ve sermaye ve tüketim mallarının ticaretine kıyasla aramaların ticaretinde lojistiğin daha önemli olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Puertas vd., (2014) Afrika, G. Amerika, Uzak Doğu, Orta Doğu ve Doğu Avrupa olmak üzere 5 bölgeye ayırdıkları gelişmekte olan ülkeler arasında 2007–2012 yıllarını kapsayacak şekilde yaptıkları çalışmalarında Dünya Bankası’nca geliştirilmiş olan Lojistik Performans Endeksi’nin bileşenlerinden herhangi birisinde dahi bir ilerleme olduğu takdirde ilerlemenin kaydedildiği ülkenin küresel ticarete katılımında artış yaşandığı sonucuna ulaşmışlardır. Bhukiyi ve Patel (2023), 2018 verilerine dayanarak Lojistik Performans Endeksi’nin etkilerini GSYİH, ithalat ve ihracat yapan ülkeler arasındaki fiziki uzaklık, altyapı ve ticaret akımları parametreleri ile ölçtükleri çalışmalarında daha iyi altyapıya ve daha

yüksek GSYİH rakamlarına sahip ülkeler için Lojistik Performans Endeksi'nin daha etkili olduğu ve daha fazla ticaret yapıldığı sonucuna ulaşmışlardır.

Song ve Lee (2022), G. Kore bazında, 2001–2018 arası dönemi kapsayan ve Lojistik Performans Endeksi parametrelerine göre yaptıkları araştırmalarında küresel ekonomideki uluslararası ticareti arttırabilmek için uluslararası sevkiyatlar, gönderilerin takibi ve izlenebilirliği ve gönderilerin zamanında teslimine özellikle önem verilmesi gerektiği sonucuna ulaşmışlardır. Çelebi (2019), Lojistik Performans Endeksi'nin 2016 yılında yayımlanmış olan verilerine göre farklı gelir gruplarındaki ülkeler arasında yapmış olduğu araştırmasında ortanın altı ve alt gelir grubunda yer alan ülkelerde lojistik iyileşmenin ithalata kıyasla ihracatı arttırdığını buna karşılık ortanın üstü ve üst gelir grubunda bulunan ülkelerde ise ihracata oranla ithalatın arttığı sonucuna ulaşmıştır.

Yapraklı ve Ünal (2016), Dünya Bankası'na yayımlanan Lojistik Performans Endeksi'nin 2007–2016 yıllarını kapsayan dönemlerinde yaptıkları çalışmalarında, endeksin alt başlıklarında Türkiye'nin ilerleme göstermiş olmasına rağmen sonuç olarak küresel sıralamadaki yerinin (34. Sıra) değişmediği sonucuna ulaşmışlardır. Görgün (2020), Dünya Bankası'na yayımlanan Lojistik Performans Endeksi'nin 2007–2018 yıllarını kapsayan dönemleri için yaptığı çalışmada Türkiye'nin endeksin yayımlandığı ilk yıl 2007'de küresel sıralamasının 34. iken 2018 yılında 47. sıraya gerilediği sonucuna ulaşmıştır. Pelit (2023), Lojistik Performans Endeksi'nin 2007–2018 yıllarını kapsayan dönemi için yaptığı çalışmada Türkiye'nin endeks dahilinde yer alan tüm alt kriterlerdeki eksikliklerini tamamlaması halinde lojistik performansının da artacağı sonucuna ulaşmıştır. Aksungur ve Bekmezci (2020), Dünya Bankası'na yayımlanan Lojistik Performans Endeksi'nin 2007–2018 yıllarını kapsayan dönemleri için yaptıkları çalışmalarında Türkiye'nin 2012 yılında en iyi performansına ulaştığını ve ilerleyen yıllarda düşüşün devam ettiği sonucuna ulaşmışlardır.

Ofluoğlu vd., (2018), Lojistik Performans Endeksi'nin 2007–2014 yıllarını kapsayan dönemi için AB ve MENA Bölgesi (OrtaDoğu ve Kuzey Afrika) üzerinde yaptıkları araştırmalarında ülkeler arası rekabetin temel belirleyicilerinden bir tanesinin de lojistik performansları olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Meşin ve Cura, (2022) Lojistik Performans Endeksinin 2007–2018 yıllarını kapsayan dönemi için yaptıkları araştırmalarında ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ile lojistik performansları arasında paralellik olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Öztürkçü ve Yıldız (2020) Lojistik Performans Endeksi'nin 2007–2018 yıllarını kapsayan dönemi için BRICS ülkeleri (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika) kapsamında yaptıkları araştırmalarında BRICS Ülkelerinin (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika) lojistik performanslarının ekonomik performansları kadar iyi gelişmediği sonucuna ulaşmışlardır.

4. ARAŞTIRMA

Coğrafi ve jeopolitik açılardan önemli konumda bulunan Türkiye'nin sahip olduğu bu avantajları ekonomik açıdan nasıl değerlendirildiğinin araştırıldığı bu çalışmada Dünya Bankası'na yapılmakta olan küresel lojistik araştırması kapsamında Türkiye'nin yeri incelenmiştir. 2007 yılından itibaren periyodik olarak yapılan araştırma da lojistik uzmanlarınca, 6 başlık çerçevesinde ülkelerin lojistikteki konumları analiz edilmektedir. 2007–2023 yılları arasında 7 kere yapılmış ve sonuçları kamuoyu ile paylaşılmış olan bu çalışma ile ülkeler ve bölgeler bazında, küresel lojistiğin genel performansı gözler önüne serilmektedir.

Periyodik olarak yapılan değerlendirmeler ile araştırmada incelenen her ülke, küresel tedarik zincirlerine ne oranda katılıp küresel ekonomiyle ne oranda entegre olabildiklerini geçmişe dönük belirleyerek gelecek için projeksiyonlarını belirleyebilmektedirler. Lojistik alanındaki durumlarını diğer ülkeler ile karşılaştırarak hangi alanlarda iyi oldukları, hangi alanlarda gelişmeleri gerektiğini de Dünya Bankası'na yapılan bu araştırma dahilinde tarafsızca belirleyebilmektedirler.

Dünya Bankası web sitesinde yer alan araştırma sonuçlarının, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) web sitesinde yer alan veriler ile değerlendirildiği bu çalışmada Türkiye'nin 2007 yılından 2023 yılına kadar olan dönemde Küresel Lojistik Performansı ve ekonomik/ticari verilerinin nasıl bir seyir izlediği araştırılarak geleceğe dönük projeksiyonlar yapılmıştır.

Türkiye-GSYİH, iktisadi faaliyet kollarına göre (A21) cari fiyatlarla (değer, pay, değişim oranı) TÜİK tarafından her yıl 31 Ağustos tarihinde (içinde bulunulan yıldan bir öncekini kapsayacak şekilde) kamuoyu ile paylaşılmaktadır. Çalışma kapsamında ele alınan veriler, TÜİK tarafından 31 / Ağustos / 2023 yılında yayımlanmış olan 2022 yılını içeren verilerdir.

Türkiye- Dış Ticaret rakamlarına 2013–2022 arasındaki dönem için TÜİK, 2007–2012 arası dönem için (elektronik ortamda) Vikipedi – Özgür Ansiklopedi (2022) verilerinden yararlanılmıştır.

4.1. Araştırmanın Kısıtları

İnternet üzerinden ulaşılan veriler ile yapılmış olan bu çalışma ile incelenen dönem için incelenen başlıklar kapsamında bir fotoğraf çekilmiştir. Hâlbuki bir fotoğraf hakkında daha kapsamlı bilgi edinebilmek için fotoğrafta yer alan her bir unsur hakkında daha detaylı çalışmalar yapılmalıdır.

Bu bağlamda Türkiye'nin hangi ülkeler ile hangi ürünler de ithalat / ihracat yaptığı – yapmak durumunda kaldığı (örneğin yeraltı fosil kaynaklardan yoksun bir ülke olarak ve elektrik tüketiminin gündelik hayatımızın nefes almak gibi vazgeçilmez haline geldiği günümüzde elektrik üretimi dahilinde) ile bu gelişmelerin ekonomik ve / veya sosyal sebepleri (Rusya'nın Tahıl Koridoru anlaşmasından çıkması ve sonrasında yaşanan gelişmeler) jeopolitik gelişmeler ile (Türkiye için eksen kayması tartışmalarının zaman zaman kamuoyunu meşgul etmesi) gerçeği ile daha derinlemesine analiz edilmelidir.

Belirtilen başlıklar altında yapılacak kapsamlı çalışmalar ile Türkiye'nin dış ticaret verilerini bilgiye dönüştürme konusunda daha “tarafsız” ve daha “doğru” bir yaklaşım sergilemiş olunacaktır.

Dış ticaret verilerinin “tarafsız” ve “doğru” yorumlanmaları gereğinin yanında 16 yılı kapsayan bir zaman dilimi, az olmamakla birlikte, bir ülkenin lojistik konumunun belirlenmesinde de yetersiz kalabilmektedir. Bu çalışmanın önümüzdeki yıllarda da daha derinlemesine yapılması, daha sağlıklı sonuçlara ulaşabilmek için gereklidir.

Dış Ticaret verilerine benzer olarak Türkiye'deki siyasi, ekonomik ve sosyal gelişmelerinde disiplinler arası olarak derinlemesine analiz edilmesi halinde HILTS Raporu^a ile hız kazanan ulaştırma altyapı yatırımlarından lojistik başlığına olan yolculuğumuz hakkında da daha sağlıklı bilgilere ulaşılabilecektir.

4.2. Araştırma Yöntemi

Çalışmada araştırılacak konu ya da konular ile ilgili yazılı ve sözlü belgelerin incelemesinin yapıldığı “doküman analizi” yöntemi kullanılmıştır. Belge analizi, basılı ve elektronik materyaller olmak üzere tüm belgeleri incelemek ve değerlendirmek için kullanılan sistemli bir yöntemdir (Oğuzer ve Özkan, 2023).

4.3. Bulgular

4.3.1. Yıllar İtibarıyla Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi Puanı ve Gayrisafi Yurtiçi Hasılası

Tablo 2: Türkiye'nin LPI Puanları ve GSYİH (1.000 TL)

YIL	LPI Puan	GSYİH	Ulaştırma ve Depolama	GSYİH Kapsamında Ulaştırma ve Depolama Payı
2007	3,15	887.714.414	87.075.700	% 9, 8
2010	3,22	1.167.664.479	95.158.450	% 8,1
2012	3,51	1.581.479.251	133.585.457	% 8,4
2014	3,50	2.054.897.828	169.436.645	% 8,2
2016	3,42	2.626.559.710	207.587.763	% 7,9
2018	3,15	3.761.165.557	317.184.015	% 8, 4
2023	3,34	15.011.775.979	1.502.872.065	% 10

İncelenen dönemde, Tablo 2'den de görüldüğü üzere Türkiye'nin GSYİH'sı %1.591,06 oranında artış göstermesine karşılık LPI puanları çok değişmemiştir. Türkiye'de fiyatlar genel seviyesinde yaşanan değişimler GSYİH'da kendini göstermiştir. Enflasyon muhasebesinin uygulanması halinde rakamlarda yaşanan değişim daha iyi anlaşılabilecektir.

TÜİK hesaplarında “Ulaştırma ve Depolama” olarak kayıtlarda tutulan sektörün Türkiye GSYİH'den aldığı pay da incelenen dönemde büyük değişim yaşamamıştır. Enflasyon muhasebesinden ayrı olarak sektörün toplam ekonomi içindeki yerini göstermesi açısından aydınlatıcı bir veri olan ortalamalara göre sektör en düşük (%7,9) ile 2016 yılında en fazla (%10) ile 2022 yılında toplam ekonomiden pay almıştır.

4.3.2. Yıllar İtibarıyla Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi Kriterleri ve Puanları

Tablo 3: Türkiye Lojistik Performans Endeksi Kriterleri ve Puanları

	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
Gümrükler	3,0	2,82	3,16	3,23	3,18	2,71	3,0
Altyapı	2,94	3,08	3,62	3,53	3,49	3,21	3,4
Uluslararası sevkiyat	3,07	3,15	3,38	3,18	3,41	3,06	3,4
Lojistik hizmetlerin kalitesi	3,29	3,23	3,52	3,64	3,31	3,05	3,5
Gönderilerin takibi ve izlenebilirliği	3,27	3,09	3,54	3,77	3,39	3,23	3,5
Gönderilerin zamanında teslimi	3,38	3,94	3,87	3,68	3,75	3,63	3,6

^a 1948 yılında ABD Federal Karayolları İdaresi Müdür Yardımcısı Harold HILTS başkanlığındaki heyetçe hazırlanan ve Türkiye'de karayolu yapımına ağırlık verilmesi gerektiğini vurgulayan rapor.

Lojistik Performans Endeksi “alt başlıkları” kapsamında incelendiği Tablo 3’te görülebileceği üzere Türkiye’nin puanında “gümrükler” konusunda herhangi bir değişim yaşanmamışken “altyapı”, “uluslararası sevkiyat”, “lojistik hizmetlerin kalitesi”, “gönderilerin takibi ve izlenebilirliği” ve “gönderilerin zamanında teslimi” konularında ilerleme kaydedildiği anlaşılmaktadır.

Avrupa ve Asya kıtalarının arasında bulunması, kültürel ve tarihsel birikimi itibarıyla jeopolitik olarak önemli bir bölgede bulunan Türkiye’nin “gümrükler” konusunda ilerleme kaydedememesinin üzerinde durulması gerekmektedir. Küresel tedarik zincirlerinde bulunma isteğinde olan bir ülkenin gümrük geçişleri/hizmetleri alanında, transit geçişlerinde iyileştirilerek arttırılmaları için daha iyi olması gerekmektedir.

4.3.3. Yıllar İtibarıyla Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi Puanı ve Dış Ticaret Hacmi

Tablo 4: Türkiye’nin LPI Puanları ve Dış Ticareti (1.000 \$)

YIL	LPI Puan	İhracat	İthalat	Dış Ticaret
2007	3,15	107.271.750	170.062.715	277.334.465
2010	3,22	113.883.229	185.544.141	299.427.370
2012	3,51	152.461.737	236.545.141	389.006.878
2014	3,50	166.504.862	251.142.429	417.647.291
2016	3,42	149.246.999	202.189.242	351.436.241
2018	3,15	177.168.756	231.152.483	408.321.239
2023	3,34	254.169.748	363.710.575	617.880.323

Tablo 4’teki verileri incelediğimiz zaman, araştırılan dönemde, Türkiye’nin dış ticaretinin %122,8 oranında arttığını ama LPI puanının ortalama seyrini sürdürdüğünü görmekteyiz. Dış ticaret verileri alt başlıklar ile incelendiğinde ise İhracatın %136,94 oranında, İthalatın ise %113,87 oranında arttığını görmekteyiz.

Deniz ticaret yollarına erişim imkânı bulan ülkelerin küresel ticarete de daha fazla entegre olabileme imkanını buldukları bilinen bir gerçek. Bu bağlamda 3 tarafı denizler ile çevrili olan ve 2 önemli boğaz geçişi (Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı) erişimine sahip olan Türkiye’nin dış ticaret rakamlarındaki artışın da açıklamasına erişebiliriz. Bununla birlikte, önemli deniz ticaret yollarına sahip Türkiye’nin LPI puanının ortalama seyrini korumuş olması (yani dış ticarete benzer yükselişin olmaması) düşünülmesi gereken bir konudur.

5. SONUÇ

1 Trilyon \$’a yaklaşan GSMH’si ve jeopolitik konumu ile Türkiye’nin küresel tedarik zincirlerine ne oranda katılabildiğinin incelendiği çalışmada, Dünya Bankası’na 2007 yılından beri yapılmakta olan Lojistik Performans Endeksi (Türkiye bazında) verileri incelenmiştir. Üç tarafı denizler ile çevreli olan ve İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazı olmak üzere, küresel ticaret açısından iki önemli deniz geçişine sahip olan Türkiye’nin uluslararası lojistik performansının yıllar itibarıyla nasıl bir değişim gösterdiği araştırılmıştır.

Lojistik performans endeksi çalışmasının yapıldığı ilk yıl olan 2007’de 3,15 puan ile 150 ülke arasında 34. sırada yer alan Türkiye ilerleyen yıllarda sırası ile 2010 yılında 3,22 puan ile 155 ülke arasında 39. sırada, 2012 yılında 3,51 puan ile 155 ülke arasında 27. sırada, 2014 yılında 3,50 puan ile 160 ülke arasında 30. sırada, 2016 yılında 3,42 puan ile 160 ülke arasında 34. sırada, 2018 yılında 3,15 puan ile 160 ülke arasında 47. sırada, 2023 yılında 3,34 puan ile 139 ülke arasında 38. sırada yer almıştır. Dünya Bankası’nın 2007 yılında 150 ülkeyi kapsayan araştırması 2023 yılında 139 ülkede gerçekleştirilmiştir. Türkiye olarak, 2007 yılında daha fazla aday arasında daha üst basamaklarda yer alır iken 2023 yılında daha az aday arasında daha alt basamaklarda yer almış olması “lojistik” alanında nasıl bir eğilim içinde olduğunda bir göstergesi niteliğindedir.

2007–2023 yıllarını kapsayan 16 yıllık bir zaman diliminde yapılmış olan 7 ölçümde Türkiye, “ortalama” olarak da kabul edebileceğimiz konumunu “istikrarlı” bir şekilde devam ettirmiştir.

Hâlbuki Avrupa ve Asya kıtalarını birbirlerine bağlayabilmesi, kültürel ve tarihsel olarak sahip olduğu avantajlar ile Kuzey, Güney, Doğu ve Batı yönlerine İstanbul’dan yapılacak birkaç saatlik bir hava yolculuğu ile ticari olarak büyük pazarlara ulaşabilme imkânı sunan bir ülke olarak küresel ticareten daha fazla pay alabilmek için küresel tedarik zincirlerine daha fazla katılım mümkün olabilir, olmalıdır da. Bu bağlamda lojistik avantaj sağlamanın coğrafi konum ile sınırlı kal(a)madığı, lojistik destek faaliyetlerinin de kusursuzca ve hızla yapılması gerektiği kabul edilmeli ve çalışmaların bu paradigma değişikliği ile yeniden planlanarak yapılması gerekmektedir.

Bu şekilde davranılmadığı takdirde, 9–10 Eylül 2023 tarihinde Hindistan’ın başkenti Yeni Delhi’de gerçekleştirilmiş olan G–20 ülkeleri zirvesinde kamuoyuna duyurulan, IMEC Koridoru’nun mevcut hali ile kabul edilip işlerliğine başlaması durumunda Türkiye’nin küresel tedarik zincirleri kapsamında yer alması zorlaşacağından dolayı Lojistik Performans Endeksi puanı ve “sıralaması”nda düşüş meydana gelmesi olasılıklar dahilindedir. Hindistan’dan başlayacağı duyurulan IMEC Koridoru’nun, Umman Denizi’ni geçerek Birleşik Arap Emirlikleri’nden Orta Doğu’ya ulaşarak Suudi Arabistan ve Ürdün’ü geçerek İsrail’in Hayfa Limanı’ndan Akdeniz’e açılıp Yunanistan’ın Pire Limanı ile Avrupa’ya bağlanması söz konusudur.

Türkiye’nin puanı ve sıralaması, Lojistik Performans Endeksi’nin hesaplanmasında “girdi” faaliyetler arasında bulunan Gümrükler alt başlığında 2007 yılında 3,0 ile 33. sıra iken 2023 yılında 3, 0 ile 47. sıra olarak, Altyapı altbaşlığında 2007 yılında 2,94 puan ile 39. sıra ve 2023 yılında 3,4 puan ile 43. sıra olarak, Lojistik Hizmetlerin Kalitesi alt başlığında 2007 yılında 3,29 puan ile 30.sıra ve 2023 yılında 3,5 ile 38. sıra olarak gerçekleşmiştir. Toplam LPI puanımız gibi lojistik faaliyetler olarak “girdi” kabul edilen alanlarda daha fazla rakip arasında daha üst sıralarda olan yerimizi 16 yıllık zaman diliminde daha az rakip arasında daha alt basamaklara doğru yönlendirmiş olmamız önümüzde yapılacak/ iyileştirilecek kapsamlı faaliyetlerin bulunduğu belirtilmesidir.

Üretim faaliyetlerinde “girdi” olarak kabul edilen hammaddenin iyi/kaliteli/sağlam olması halinde “çıktı” olan nihai ürün de iyi/kaliteli/sağlam olacaktır. Lojistik faaliyetler de “somut” mal üretimi değil ama “soyut” hizmet üretimini kapsamaktadır. Dolayısıyla lojistik faaliyetlerde de “girdi”lerin iyi/kaliteli/sağlam olmaları “çıktıların” da iyi/kaliteli/sağlam olmalarına sebep olacaktır.

Türkiye’nin puanı ve sıralaması, Lojistik Performans Endeksi’nin hesaplanmasında “çıktı” faaliyetler arasında bulunan Uluslararası Sevkiyat alt başlığında 2007 yılında 3,07 puan ve 41. sıra iken 2023 yılında 3,4 puan ve 26. sıra olarak, Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği alt başlığında 3,27 puan ile 34. sıra ve 2023 yılında 3,5 puan ve 37. sıra olarak, Gönderilerin Zamanında Teslimi alt başlığında 2007 yılında 3,38 puan ile 52. sıra ve 2023 yılında 3,6 puan ile 35. sıra olarak gerçekleşmiştir.

2007 yılından 2023 yılına kadar geçen 16 yılda lojistik faaliyetlerde “çıktı” olarak kabul edilen alt başlıklardaki (ülke olarak) performansı “girdi” olarak kabul edilen alt başlıklara “kıyasla” daha iyi konumdadır diyebiliriz. Bununla birlikte Türkiye’nin dünyada tek başına olmadığı ve Türkiye kendisini iyileştirirken rakiplerinde boş durmadığını, onların da kendilerini iyileştirdiklerini göz önünde bulundurulduğu takdirde Türkiye’nin daha fazla çalışması gerektiği de anlaşılmış olunacaktır. Girdi” olan lojistik faaliyetlerdeki performans artışı “çıktı”larda da etkisini hissettirecektir.

KAYNAKÇA

- Aksungur M. & Bekmezci M. (2020), Türkiye’nin Lojistik Performansının Değerlendirilmesi: Boylamsal Bir Araştırma, *Toros Üniversitesi İ.İ.S.B.F. Sosyal Bilimler Dergisi*, 7 (12), 19 – 40
- Alnıpak S., Işıklı E. & Apak S. (November 2021), The Propellants Of The Logistics Performance Index: An Emprical Panel Investigation Of The European Region, *International Journal of Logistics Research and Applications*, 1 – 23
- Bhukiya S. & Patel R. (2023), The Relationship Between Logistics Performance Index And International Trade: An Emprical Analysis, *International Journal of Research Publication and Reviews*, 4 (3), 1505 – 1508
- Bilgin T. & Sunoğlu K. Ş. (2022), Lojistik Performans ve Uluslararası Ticaret İlişkisi Üzerine Alanyazın İncelemesi, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 53, 325 – 344
- Bozkurt C. & Mermertaş F. (2019), Türkiye ve G8 Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması, *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 7 (2), 107 – 117
- Çelebi D. (2019), The Role Of Logistics Performance In Promoting Trade, *Maritime Economics & Logistics*, 21, 307 – 323
- Çelebi D. & Ojala L. (2015, March 9-15), The World Bank’s Logistics Performance Index (LPI) And Drivers Of Logistics Performance, (Conference Presentation), International Transport Forum – Roundtable on Logistics Development Strategies and Their Performance Measurements, Queretaro – Meksika

- D'aleo V. (2015), The Mediator Role Of Logistics Performance Index: A Comparative Study, *Journal of International Trade, Logistics and Law*, 1 (1), 1 – 7
- Göçer A., Özpeynirci Ö. & Semiz M. (2022), Logistics Performance Index – Driven Policy Development: An Application To Turkey, *Transport Policy*, 124, 20- 32
- Göncü K. K. (2023), Dış Ticaret Ve Lojistik Performans Endeksi Üzerine Bir Literatür Taraması, *Balkan and Near Eastern Journal of Social Sciences*, 09 (03), 107 – 112
- Görgün R. M., (2020), Lojistik Performans Kriterlerinin Sağlanması Türk Lojistik Sektörünün Durumu, *EKEV Akademi Dergisi*, 24(81), 229 – 246
- Hausman H. W., Lee H. H. & Subramanian U. (2013), The Impact Of Logistics Performance On Trade, *Production And Operations Management*, 22(2), 236 – 252
- Manavgat G. & Demirci A. (2021), Lojistik Performans Endeksi Tutarlılığının Sıralı Lojistik Regresyon Modeliyle İncelenmesi, *Journal of Yaşar University*, 16 (64), 1856 – 1871
- Meşin K. & Cura F. (2022), Türkiye Dış Ticaretinin Lojistik Performans Çerçevesinde Değerlendirilmesi, *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 22(2), 139 – 149
- Nikolicic S., Maslaric M., Strohandl J. & Mircetic D. (2017, May 27), Logistics Performance And Transport Infrastructure, (Conference presentation), 3rd Logistics International Conference, Belgrade – Serbia,
- Ofluoğlu Ö. N., Kalaycı C., Artan S. & Bal Ç. H. (2018), Lojistik Performansındaki Gelişmelerin Uluslararası Ticaret Üzerindeki Etkileri: AB Ve MENA Ülkeleri Örneği, *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 9(24), 92 – 109
- Oğuzer Y. A. & Özkan P. (2023), Kadın Öğretmenlerin Karşılaştıkları Kariyer Engelleri Üzerine Bir Doküman Analizi, *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 10(1), 35- 53
- Oruangke P. (2021), The Impact Of International Logistics Performance On Asean Trade, *Chiang Mai University Journal of Economics*, 25(1), 1 – 16
- Öztürkçü N., Yıldız N. (2020), Uluslararası Ticaret ve Lojistik Performans: BRICS Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma, *ATLAS Journal*, Vol:6, Issue:26, 206 – 218
- Pelit İ. (2023), Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksinin İncelenmesi, *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi*, 9 (1), 37 – 49
- Petrovic M., Jeremic V. & Bojkovic N. (2017, May 25-27) Exploring Logistics Performance Index Using I – Distance Statistical Approach, (Conference presentation), 3rd Logistics International Conference, Belgrade – Serbia
- Puertas R., Marti L. & Garcia L. (2014a), The Importance Of The Logistics Performance Index In International Trade, *Applied Economics*, 46:24, 2982 – 2992
- Puertas R., Marti L. & Garcia L. (2014b), Logistics Performance And Export Competitiveness: European Experience, *Empirica*, 41, 467 – 480
- Song M. J. & Lee H.Y. (2022), The Relationship Between International Trade And Logistics Performance: A Focus On The South Korean Industrial Sector, *Research in Transportation Business and Management*, 44, 100786, 1 – 8
- Zaninovic A. P., Zaninovic V. & SKender P. H. (2021), The Effects Of Logistics Performance On International Trade: EU15 vs CEMS, *Economic Research*, 24 (1), 1566 – 1582
- Vikipedi-Özgür Ansiklopedi (2022). *Türkiye'nin dış ticareti* https://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye_%27nin_d%C4%B1%C5%9F_ticareti
- World Bank (16.06.2023), https://ipi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/PressRelease_english.pdf
- Yapraklı Ş. T. & Ünalın M. (20-22 Ekim 2016), Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi, (Konngre bildirgesi) 2. Uluslararası Kafkasya – Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi, ERZURUM, Bildiriler Kitabı, 311 – 324
- Yıldız A., Aydoğan K. & Kartum G. (2020), Türkiye'nin Uluslararası Lojistik Performans Endeksindeki Konumunun Kümeleme Analizi ile Karşılaştırılması, *Turkish Studies – Social*, 15 (3), 1659 – 1679.