



## III. Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi

28-29 Kasım, 2019, Gaziantep

<http://www.ulk.ist/>



### Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile Türkiye'nin Lojistik Performanslarının Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması

#### Özet

#### Cuma Bozkurt

Doç. Dr.

Gaziantep Üniversitesi

cbozkurt@gantep.edu.tr

#### Maide Betül Aksoy

Arş. Gör.

Gaziantep Üniversitesi

betulaksoy@gantep.edu.tr

#### Ayşe Gür

Gaziantep Üniversitesi

aysegur27@gmail.com

Lojistik terimi ilk kez 1905 yılında “ordu” kelimesiyle birlikte kullanılmıştır. Sonrasında II. Dünya Savaşı boyunca, ordular malzeme ihtiyaçlarını sağlamak amacıyla yeni lojistik şekiller analiz etmişlerdir (Rutner vd., 2012). Üretim ve tüketim yerleri arasındaki bilgi ve malzeme akışının düzenlenmesi ve planlanması faaliyetleri lojistiği ilgilendirmekte olup, depolanması, malların kabulü, stok yönetimi, elleçleme, üretim planlama, siparişlerin hazırlanması ve dağıtımı lojistik hizmet faaliyetlerini oluşturmaktadır (Bayraktutan, 2012). Kısaca lojistik, doğru zamanda, doğru miktarda ve doğru şekilde ana ürünün üreticiden tüketiciye tedarik edilmesini sağlayan sisteme verilen isimdir (Durak, 2014). Lojistik sektörünün önemli ölçüde büyümesi bu alandaki rekabeti arttırmış ve işletmeler lojistik süreçlerini daha verimli yönetebilmek için maliyetleri düşürüp müşteri memnuniyetini arttırmaya çabalamışlardır. Bu amaç doğrultusunda ise bir lojistik performans ölçümüne gereksinim duyulmuştur (Şirin ve Emanet, 2017). Lojistik Performans Endeksi (LPI), bir anket çalışması şeklinde olup, Dünya Bankası'na bağlı olan kurum ve kuruluşların katılımıyla gerçekleştirilmektedir. Dünya Bankası, uluslararası alanda faaliyet gösteren lojistik işletmelerinde çalışan, çeşitli ülkelerden yaklaşık 1000 profesyonelden elde ettiği verilerle 6 temel kriter belirlenmiştir. Bunlar;

- Gümrük: Gümrüklerdeki ve gümrükleme süreçlerindeki etkinlik ve verimlilik.
- Altyapı: Ticaret ve taşımacılıkla bağlantılı altyapının kalitesi.
- Uluslararası Sevkiyat: Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat yapabilmedeki kolaylık.
- Lojistik Yetkinlik: Lojistik hizmetlerindeki kalite ve yetkinlik.



- Takip ve İzlenebilirlik: Sevkiyatların takibi ve izlenebilirliği.
- Zamanlama: Sevkiyatların planlanan ve beklenen zamanda varış yerine ulaşabilmesi.

Bu kriterler çerçevesinde ülkelerin lojistik performansları değerlendirilerek ülkeler arasındaki rekabetin ölçüsünü ortaya koymak amaçlanmıştır. Dünya Bankası bu endeksi ilk olarak 2007 yılında yayınlamıştır. 2010 yılından sonra ise 2018'e kadar iki yılda bir düzenli olarak Lojistik Performans Endeksi yayınlanmıştır. Performans değerleri en yüksek 5, en düşük 1 puan olacak şekilde puanlanarak sıralama yapılmıştır.

Bu çalışmada, lojistik sektörünün Türkiye'deki yapısı incelenerek, Türkiye'nin lojistik performansı ile Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin (Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Türkmenistan) lojistik performanslarının karşılaştırılması amaçlanmıştır. Bu karşılaştırma yapılırken Dünya Bankası'nın yayınladığı, ülkelerin lojistik performanslarını 6 kritere göre değerlendiren Lojistik Performans Endeksi (LPI) verilerinden faydalanılmıştır.

Gelişmekte olan ülkeler arasında yer alan Türkiye, Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlaması ve transit taşımacılığa elverişliliği sayesinde uluslararası ticaret için önemli bir kesişme noktası sayılmaktadır. 1980'li yıllarda Türkiye'de lojistik sektörü alt yapısı kara, deniz, hava, demiryolu ve kombine taşımacılık alanındaki yatırımlarla oluşturulmuş olup 1990'lı yıllarda daha fazla gelişmiştir. 2000'li yılların başında ise uluslararası şirketlerle işbirliği yapan, kaliteyi artıran, dünya standartlarına ayak uyduran bir sektör haline gelmiştir ([www.utikad.org.tr](http://www.utikad.org.tr)). Türkiye'de 2018 yılında ihracattaki taşıma sistemlerinde en yüksek pay %62 oranında deniz yolu, %27 oranında kara yolu %8 oranında hava yolu, geri kalanı ise demir yolu ve diğer taşıma sistemlerine aittir. İthalattaki taşıma sistemlerinde ise en yüksek pay %65 oranında deniz yolu, %15 oranında kara yolu, %12,8 oranında hava yolu, geri kalanı ise demir yolu ve diğer taşıma sistemlerine aittir.

Türkiye 2016 yılındaki sıralamaya göre, 3,42'lik genel puan ile 34. sırada iken 2018 yılı için ölçülen performansında, 5 üzerinden aldığı 3,15'lik genel puan ile 160 ülke arasından 47. sırada yer almıştır. 2016 raporunda Türkiye'nin altında yer alan Hindistan, Portekiz, Estonya, İzlanda, Panama, Şili gibi ülkeler lojistik performanslarını Türkiye'den daha fazla geliştirerek 2018 yılı sıralamasında Türkiye'nin üzerinde yer almışlardır. Azerbaycan,



Dünya Bankası'nın verilerine göre 2012 ve 2014 yıllarında sırasıyla 2,48 ve 2,45 puanla 116. ve 125. sırada yer almıştır. 2016 ve 2018 yıllarında Azerbaycan'a ait veri bulunmamaktadır. Kazakistan ise 2016 yılında 2,75 puanla 77. sırada yer almış, 2018'de 2,81 puanla 71. sıraya yükselmiştir. Çalışmadaki üçüncü ülke olan Kırgızistan, 2016'da 2,16 ile 146. sırada konumlanmış, 2018 yılında 2,55 puan ile 108. sırada yer almıştır. Diğer Orta Asya Türk Cumhuriyeti olan Özbekistan ise 2016 yılında 2,40 puan alarak 118. sırayı almış, 2018 yılında ise gelişme göstererek 2,58 puanla 99. sıraya yükselmiştir. Çalışmada ele alınan son ülke olan Türkmenistan'a ait veriler incelendiğinde 2016 yılında 2,21 puan alarak 140. sırada yer aldığı görülmektedir. 2018'de bu puan 2,41'e yükselmiş ve 126. sırada kendine yer bulabilmiştir.

Son yayınlanan rapora bakıldığında Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin lojistik performanslarının dünya ortalamasının altında kaldığı, Türkiye'nin ise dünya ortalamasının üzerinde olduğu görülmektedir. Orta Asya Türk Cumhuriyetleriyle kıyaslandığında Türkiye lojistik performans açısından iyi bir noktadır. Türkiye'nin lojistik performans endeksinde en iyi olduğu kriter 3,63 puanla zamanlama kriteridir.

*Anahtar Kelimeler:*

*Lojistik Performans Endeksi (LPI), Orta Asya Türk Cumhuriyetleri, Türkiye*

