



ULUSLARARASI TİCARETTE TAŞIMA TÜRLERİNİN TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK
PERFORMANS ENDEKSİNE ETKİSİ VE İŞ YAPMA KOLAYLIĞI ENDEKSİ İLİŞKİSİ
IMPACT OF TRANSPORT TYPES ON THE LOGISTIC PERFORMANCE INDEX IN
INTERNATIONAL TRADE AND EASE OF DOING BUSINESS INDEX RELATIONSHIP

Ömer Faruk ACAR¹, Koray ÇETİNCELİ²

1. Öğr. Gör. Dr., Süleyman Demirel Üniversitesi, omeracar@sdu.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-1878-9172>
2. Öğr. Gör., Süleyman Demirel Üniversitesi, koraycetinceli@sdu.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-3745-0545>

Makale Türü Article Type
Araştırma Makalesi Research Article

Başvuru Tarihi Application Date
17.09.2020 09.17.2020

Yayına Kabul Tarihi Admission Date
22.10.2020 10.22.2020

DOI
<https://doi.org/10.30798/makuiibf.796320>

Öz

Ülkelerin lojistik performanslarını diğer ülkelerle kıyaslaması bunun sonucunda hangi alanlarda iyileştirme yapması önemli hale gelmiştir. Dünya Bankası tarafından iki senede bir yayınlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI) ülkelerin birbirleriyle kıyas yapılabilmesi için önemli bir veri haline gelmiştir. Endeksin alt başlıkları ile bu endeksin oluşumuna katkı verenlerin değerlendirmeleri Türkiye'nin uluslararası ticarete kullandığı taşıma türlerinin etkisi hakkında da bilgi vermektedir. Dünya Bankasının 2003 yılından beri her yıl yayınladığı iş yapma kolaylığı endeksi (Doing Business-DB) raporları da iş hayatını etkileyen düzenlemelerle ilgili sunduğu sayısal veriler yoluyla yatırım ortamının genel görünümü hakkında fikir sunmaktadır. Bu bağlamda İş Yapma Kolaylığı Endeksi raporlarında yer alan başlıklar ile yatırım ortamı arasında sıkı bir ilişkinin varlığından söz etmek mümkündür. Araştırmamızda bu başlıklardan "Sınır Ötesi Ticaret" başlığına değinerek uluslararası ticaret açısından ilişkisi değerlendirilecektir. Araştırmada Türkiye'nin dış ticaretinde kullandığı taşıma türleri ele alınacak, lojistik açısından hangi taşıma türlerinin önemli olduğu tespit edilecek ve bu taşıma türlerinin LPI'ye etkisi incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ticaret, Lojistik, Ulaştırma, Lojistik Performans Endeksi, İş Yapma Kolaylığı

Abstract

Comparing the logistics performance of the countries with other countries has become important as a result in which areas it should improve. The Logistics Performance Index (LPI), published every two years by the World Bank, has become an important data for countries to compare with each other. assessment of which contribute to the formation of the index and sub-headings provide information about the impact of Turkey's transportation type used in international trade. The World Bank's Doing Business (DB) reports, published annually since 2003, provide insight into the overall outlook of the investment climate through numerical data on regulations that affect business life. In this context, it is possible to talk about the existence of a close relationship between the titles in the DB Index reports and the investment environment. In our research, "Trading across borders", one of the titles of doing business index, will be examined and its relation in terms of international trade will be evaluated. This research used in Turkey's foreign trade transport types will be discussed which types of transportation will be important in terms of logistics and the effects of these types of transportation on LPI will be examined.

Keywords: International Trade, Logistics, Transportation, Logistics Performance Index, Doing Business

EXTENDED SUMMARY

Research Problem

The Logistics Performance Index (LPI) published by the World Bank every two years is an important data for countries to compare with each other. This index with the index sub-headings that contribute to the formation of the evaluation is to provide information about the impact of Turkey's transportation type used in international trade. The Doing Business index (DB) reports published by the World Bank every year since 2003 also provide an idea about the general view of the investment environment through the numerical data they provide on regulations affecting business life. LPI on the impact of transport modes in Turkey and aimed to investigate the association between these conditions the DB.

Research Questions

Is the impact on international trade logistics performance index of shares in the transport types in Turkey? Is there a relationship between the World Bank's Doing Business Index and this effect?

Literature Review

International Trade and Logistics, Logistics Performance Index, Doing Business Index and Turkey's transport types associated with the distribution of literature is given in the Foreign Trade.

Methodology

Logistics Performance Index data were compared with Turkey's foreign trade data and its effect has been studied. This effect relationship between Turkey's Doing Business Index data were examined.

Results and Conclusions

As a result of the research, the infrastructure and service quality and competence of transportation types and the direct effect of transportation costs on the Logistics Performance Index were determined. As a result of the analyzed data, it has been determined that the sub-titles " International shipments" and "Customs", which cause the most decline in the Logistics Performance Index, are also related to the "Cross-Border Trade" subtitle of the Doing Business Index. To sum up Turkey's import and export shipments, the high costs and loss of time where you have to endure in the customs process is observed that negatively affect logistics performance.

1. GİRİŞ

Ekonomik faaliyetler kişilerin davranışlarını belirleyen en önemli unsurlardan olan iktisadi davranışlarının ekonomik ihtiyaçları ile birleşmesi ile ortaya çıkmaktadır. Ortaya çıkan bu ekonomik faaliyete ise ticaret adı verilmekte ve bu kavram ülke sınırları içerisinde yapılan ticaret ve ülke sınırları dışında yapılan ticaret olmak üzere coğrafi anlamda ikiye ayrılmaktadır (Aka ve Ürinal, 2018: 155). Ülkelerarası mal ve hizmet alım satımını kapsayan uluslararası ticaret bu araştırmanın konusunu oluşturmaktadır.

Sanayi devrimi ile birlikte tarımsal üretim özelinde şekillenen uluslararası ticaret, küreselleşmenin de etkisiyle ülkeler arasındaki başta sermaye olmak üzere hizmet ve diğer üretim kalemlerindeki sınırları ortadan kaldırmıştır (Bayraktutan, 2003: 176). Dünya ekonomisinin değişim yönü, küresel bazda dış ticarete de yansımaktadır. TOBB'un 2018 yılı ekonomik raporunda IMF World Economic Outlook 2019'dan derlediği verilere göre; 2017 yılında ekonomik faaliyetlerde olan artışın etkisiyle %5,4 düzeyinde gerçekleşen dünya ticaret hacmi 2018 yılındaki durağanlıktan dolayı ve artan korumacılık eğiliminden ötürü %3,8 düzeyinde gerçekleşmiştir. Yine aynı rapora göre 2017 yılında ihracat hacmi %12,3 ve ithalat hacmi %8,9 iken, 2018 yılındaki ihracatı %9,2 ve ithalatı da %-9,2 olarak hesaplanmıştır (TOBB, 2019: 19).

İstisnai durumlar dışında dünya ticareti birçok ülkede GSYİH' dan daha hızlı büyümektedir ve bu büyümeyi etkileyen bazı itici güçler şu şekilde özetlenebilir (Bjørnland, Hernes ve Omtvedt, 2002: 20-21); yeni pazarlarda artan talep, üreticilerin ölçek ekonomileri hedeflemeleri, uzmanlaşmış destek faaliyetleri, tedarikçileri aşan talepler, ticari engellerin kalkması, tedarik zinciri entegrasyonu (ürünlerin ilk tedarikçilerden nihai müşterilere sorunsuz bir şekilde taşınması), değişen lojistik operasyonları (taşımacılıktaki gelişmeler), müşteriler arasında gelişen iletişim ile bilgi ve iletişim teknolojisindeki devrim. Kısacası küresel hareketin önündeki engeller azaldıkça küresel rekabet ve kaynakları da artmış, teknolojik gelişmelerle birlikte daha az maliyet ile daha fazla üretim imkânı doğmuş ve ticaretin uluslararasılaşması kaçınılmaz hale gelmiştir.

Uluslararası ticaretin itici güçleri arasında bulunan lojistik sektörü stratejik bir öneme sahiptir. Lojistik kavramı ilk olarak ordulara ait malzeme ve personel taşıma, tedarik ve bakım ihtiyaçlarının karşılanması anlamında kullanılmaya başlanmıştır. Ancak özellikle teknolojik gelişme ve yeniliklerle lojistik kavramının kapsamı genişlemiştir. Tedarik Zinciri Uzmanları Konseyi'nin (Council of Supply Chain Management Professionals, CSCMP) tanımına göre lojistik “müşterilerin gereksinimlerini karşılamak için mal, hizmet ve ilgili bilgilerin çıkış (üretim) noktası ile varış (tüketim) noktası arasındaki akışının ve depolanmasının verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi sürecidir”. Bu süreçler genellikle gelen-giden nakliye yönetimi, filo yönetimi, depolama, malzeme taşıma, sipariş karşılama, lojistik ağ tasarımı, envanter yönetimi, arz/talep planlaması yönetimini ve üçüncü parti lojistiği içermektedir (CSCMP, 2020).

Küreselleşme ve artan teknolojik gelişmelerle birlikte lojistiğin hizmetleri ve sunuşlarında bir takım değişikliklere sebep olmuştur. Ayrıca dünya ticaretinde yaşanan dönüşüm de neredeyse her sektör ile ilişkisi olan ve sürdürülebilir rekabet ortamında kilit rol oynayan lojistik sektöründe de değişimlere sebep olmuştur (Kara, Tayfur ve Basık, 2009: 70). Kapıdan kapıya taşıma hizmet anlayışının ve konteynerleşme ile çoklu taşımacılığın yaygınlaşması, ulaşım altyapılarının gelişmesi ve alternatif taşıma kanallarının ortaya çıkması gibi durumlar lojistik faaliyetlerinde değişimlere ve gelişmelere sebep olmuştur (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015: 96).

Özellikle Türkiye’de lojistik sektörü gün geçtikçe daha çok önem verilen ve gelişen bir sektör haline gelmiştir. Ülkenin üç tarafının denizlerle çevrili olması, jeopolitik konumu gereği Avrupa ve Asya kıtalarının ortasında olması ve geçmişten gelen yerleşim kültürü (Yörük) ve tarihi yolların gelişmesindeki katkılardan dolayı Türkiye lojistik sektöründe stratejik avantajlara sahiptir (Tunç ve Kaya, 2016: 59).

2. ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK

Günümüzde sınırların ortadan kalkmasıyla ortaya çıkan küreselleşme ile özellikle uluslararası ticarete sürdürülebilir rekabetin içinde olabilmek adına firmaların ürettikleri mal veya hizmetleri hızlı ve düzenli bir şekilde sunabilmesi gerekmektedir. Üretim maliyetlerinin birbirlerine yakın olduğu düşünüldüğünde firmaların bu ortamda lojistik hizmetlerine önem verip bu alanda farkındalık oluşturmaları rakiplerinden bir adım önde olmalarını sağlayacaktır (Kara, Tayfur ve Basık, 2009: 72).

Hem lojistik sektörünün gelişmesi hem de uluslararası ticaretin gelişmesi birbirlerinin arasındaki karşılıklı ilişkiye bağlıdır denilebilir. Nasıl ki uluslararası ticaretin gelişmesinde teknolojik altyapının gelişmişliği, kalifiye personel istihdamı, modern yönetim tarzının benimsenmesi ve ülkenin ulaştırma altyapısının güçlü olması yani gelişmiş lojistik ağlara sahip olması yardımcı olurken, lojistik sektörünün gelişmesine de uluslararası ticaretin gelişmişliği etki etmektedir (Ağgön, 2019: 44).

Uluslararası ticaretin gelişmesi ile özellikle yoğun teknoloji kullanımı gerektiren denizyolu taşımacılığı da gelişmekte, lojistikte dış kaynak kullanımı artmakta, taşıma çeşitliliğine yol açarak lojistikte alternatiflerin sayısını artırmakta ve lojistik alanında uzmanlaşmış personel ihtiyaçlarının karşılanması için eğitimde bu alanda programların açılmasına katkı sağlamıştır (Tunç ve Kaya, 2016: 60).

İthalat ve ihracata konu olan ürünlerin tamamının lojistik sektörü içerisinde yer alan taşımacılık faaliyetleri ile birlikte düşünülmesi, uluslararası ticaret ile lojistik sektörünün birbirini tamamlayan bir ilişki içerisinde olmalarını sağlamaktadır. Özellikle taşıma giderleri uluslararası ticareti doğrudan etkileyen bir faktördür. Yükleme, boşaltma, navlun, personel ve taşıma sırasında oluşabilecek risk ve benzeri giderlerden oluşan taşıma giderleri uluslararası ticaretin gerçekleşmesinde önemli bir etkiye sahiptir (Doğanlar, Bal, ve Özmen, 2003: 86). Türkiye’de lojistiğin gelişimi ile uluslararası ticaretin gelişimi arasında aynı yönlü bir ilişki bulunmaktadır (Tunç ve Kaya, 2016: 61). Üretilen malların

uluslararası alanda birçok ülkeye pazarlanması ve satılması ne kadar önemli ise nihai alıcıya güvenli, sağlıklı ve hızlı bir biçimde ulaştırılması da o kadar önemlidir.

3.LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ

Lojistik Performans Endeksi (LPI), Dünya Bankası destekleriyle ortaya çıkan ve çalışmaya konu olan ülkelerin lojistik yeteneklerini ve niteliklerini inceleyen bir anket çalışmasıdır. Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA), Global Express Derneği (GEA) ve Global Ulaşım ve Ticaret Kolaylaştırma Ortaklığı (GFP) tarafından anketin yapılacağı uzmanlar belirlenmektedir (Çatuk, Aydın ve Atalay, 2019: 121).

Küresel ölçekte devletlerin lojistik performanslarını karşılaştıran ilk çalışmadır. Bu çalışmasının ortaya çıkmasını sağlayan Dünya Bankası, devletler arasında bir rekabet durumu ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır. Bu devletlerin lojistik performanslarını daha ileri bir noktaya taşımaları için durum tespiti yapmaya çalışmaktadır. Lojistik performans endeksi devletlerin lojistik çevresini, ana lojistik süreçleri ile zaman ve maliyet performanslarıyla alakalı kapsamlı bir veri sunmaktadır (Burmaoğlu, 2012: 198).

LPI kısaca, devletlerin global standartta ticaret yapabilme yeteneklerini ölçen bir çalışmadır. LPI, devletlerin lojistikle alakalı problemlerin tespit edilmesine, devlet-özel sektör ilişkisinde yenilik önceliklerine, zaman konusunda ortaya çıkan gelişmeleri izlemesine ve yeniliklerin hemen gerçekleştirilmesinde etkili bir rol oynamaktadır (Durrani, 2013: 12).

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 (Bozkurt ve Mermertaş, 2019: 109). Sadece 2007 yılında ölçülen yerel lojistik maliyetler kriteri, sonraki yıllarda değerlendirilmemiştir. Lojistik Performans Endeksi (LPI) devletleri altı farklı gösterge ile incelemektedir. Bunlar:

- Gümrük - Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği
- Altyapı- Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi
- Lojistik hizmet kalitesi- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği
- Uluslararası sevkiyatlarda rekabetçi fiyatlar- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı
- Takip ve izleme- Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi
- Zamanında teslimat- Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması

Ülkelerin genel Lojistik Performans Endeksi (LPI) bu altı göstergenin ağırlıklı ortalamaları alınarak hesaplanmaktadır. Göstergelerin ölçümünde 1 en düşük, 5 en yüksek puan olacak biçimde bir ölçek kullanılmaktadır. Ülkelerin LPI'leri 1000 üst düzey yöneticiye yapılan anket sonucu değerlendirilmektedir. Anketin uygulanacağı uzmanlar Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri

Dernekleri Federasyonu (FIATA), Global Express Derneği (GEA) ve Global Ulaşım ve Ticareti Kolaylaştırma Ortaklığı (GFP) tarafından belirleniyor (Çatuk, vd., 2019: 121).

İlk üç gösterge kamu düzenlemeleri, kamu politikaları ve ulaşım altyapısı gibi lojistik performansı kritik bir biçimde etkileyen girdi özelliğindeki göstergelerden oluşmaktadır. Diğer üç gösterge ise önceki üç göstergede yapılan iyileştirmeler ve düzenlemelerden etkilenen çıktı özelliğindeki göstergelerdir (Zeybek, 2019: 81). Lojistik Performans Endeksi genel manada kamu idarecileri ve siyasetçiler tarafından kabul edilmektedir. Taşımacılık performansı ile gümrük birliğini değerlendirmek amacıyla Avrupa Birliği 2013 yılında Lojistik Performans Endeksini kullanmıştır (Zeybek, 2019: 81). Ülkeler LPE puanları açısından dört farklı başlık altında ele alınmaktadır. 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

Puanlama ile ilgili olarak lojistik konusunda kötü olan ülkelerin bir ve altında puan aldığını, lojistik dostu ülkeler ise 4 ve üstü puan almaktadırlar. Üretilen malların uluslararası pazarlara ne ölçüde düşük maliyetle ve rahat bir şekilde çıkabildiği de küresel lojistik performansın ölçülmesi ile tespit edilmektedir. "Ticaret Lojistiği" veya " Malların uluslararası pazara ulaşma kapasitesi" Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler açısından rekabet gücünün iyileşmesi, küreselleşme ile ortaya çıkan avantajlardan faydalanma ve git gide entegre bir hal alan dünya' da yoksullukla mücadele için yaşamsal derecede önem arz etmektedir (Kara vd., 2009: 77-78).

4.İŞ YAPMA KOLAYLIĞI ENDEKSİ

Yabancı ve yerli yatırımcılar için bir devlete ait olan yatırım ortamının nasıl şekillendiği önem arz etmektedir. Bu önem sonucunda yabancı yatırımcılar seçenekler arasında en optimalini karar verme süreçlerinde bulmaya çalışıp, fayda konusunda maksimum faydayı elde etmeyi amaçlarlar. Nereye ve nasıl yatırım yapılacağı ile yatırım ortamının durumu veya uygunluğu arasında doğrudan bir bağlantı mevcuttur. Dünya Bankası'nın öncü raporlarından olan İş Yapma/İş Kurma Kolaylığı Endeksi (Doing Business) devletlere ait olan yatırım ortamının uygunluğu ile iş yapma kolaylığı için hayata geçirilen reformları devletlere göre analizini yaparak bir derecelendirme ve sıralamaya tabi tutmaktadır.

Dünya Bankası bu endeksi "ekonomideki ve zaman içindeki iş düzenleyici ortamlarını karşılaştırmak için kapsamlı nicel verilerin toplanıp analiz edilmesiyle ekonomileri daha verimli düzenlemeye doğru rekabet etmeye teşvik etmek ve reform için ölçülebilir kriterler sunmak" şeklinde tanımlamaktadır (Kangal, Eroğlu ve Çoban, 2018: 24). Rapor, bir devlette yeni bir girişimin ne derecede kolay yapılabileceğini ölçmeyi de amaçlamaktadır. İlk olarak 2004 yılında yayınlanan rapor 133 ülkeyi kapsamaktadır. 2003 yılının verilerinin derlenmesi sonucu oluşan ve 2004 yılında yayınlanan raporun

2020 yılında 17.si yayınlanmıştır. 2020 raporu toplam 190 ülkeyi kapsamaktadır. Rapor, devletlerin yatırım ortamı uygunluğunun ve yerel işletmelere yönelik düzenleyici ortamın süreç kapsamındaki değişiminin analiz edilmesine olanak sağlamaktadır. 2019 yılı itibarıyla 10 kriter üzerinden değerlendirme yapılmaktadır. Dünya Bankası'nın 2019 İş Yapma Raporuna göre kriterlerin özellikleri Tablo-1'de gösterilmektedir (World Bank, 2019).

Tablo 1. Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Endeksi Rapor Kriterleri ve İçeriği

Kriter	İçeriği
İşe Başlama İşlemleri	Bir ülkede iş yapmaya başlayabilmek için yerine getirilmesi gereken prosedür sayısı, geçen süre, maliyetler ve minimum sermaye alt faktörlerini içerir.
İnşaat İzinlerinin Alınması	Bir ülkede inşaat yapabilmek için yerine getirilmesi gereken prosedür sayısı, geçen süre ve maliyetler (yüzde olarak) alt faktörlerini içerir.
Elektrik Bağlanması	Bir ülkede elektrik bağlatılmak için yerine getirilmesi gereken prosedür sayısı, geçen süre, maliyetler (kişi başı gelire oran olarak) ve elektrik arzının güvenilirliği ile tarifeleri şeffaflığı alt faktörlerini içerir.
Tapu Siciline Kayıt	Bir ülkede mülk edinebilmek için yerine getirilmesi gereken prosedür sayısı, geçen süre, maliyetler (mülk değerinin yüzdesi olarak) ve arazi yönetimi kalitesi (0-30 arası) alt faktörlerini içerir.
Kredi Alma	Yasal hakların gücü endeksi (0-10 arası), kredi bilgisinin derinliği endeksi (0-10 arası) ve toplam kredi alma endeksi (0-10 arası) alt endekslerini içerir.
Azınlık Pay Sahibi Yatırımcıların Korunması	Çıkar çatışması düzenleme endeksinin büyüklüğü (0-18 arası), hissedar yönetim endeksi büyüklüğü (0-10 arası), azınlık yatırımcıları koruma endeksi büyüklüğü (0-10 arası) alt faktörlerini içerir
Vergilerin Ödenmesi	Mükellef sayısı, zaman ve toplam vergi oranı (yüzde olarak kara oranı) alt faktörlerini içermektedir.
Sınır Ötesi Ticaret	İhracat ve ithalat için gerekli doküman, maliyet, zaman ve sınır uyumu gibi faktörleri içerir.
Sözleşmelerin Uygulanması	Adalet süreçlerinin kalitesi endeksi (0-18 arası) ile zaman ve maliyet alt faktörlerini içerir
İflasın Çözülmesi	Geri kazanma oranı ve iflas çerçeve endeksi (0-16) alt faktörlerini içerir.

Kaynak: World Bank Doing Business, 2019

İş yapma kolaylığı endeksinde ulaşım ile lojistiği ilgilendiren "Sınır Ötesi Ticaret" kriteri araştırmamızda esas alacağımız kriterdir.

5.TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNDE ULAŞIM TÜRLERİNİN LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ VE İŞ YAPMA KOLAYLIĞI ENDEKSİ İLİŞKİSİ

Türkiye'nin coğrafi konumu Dünya'da lojistik bakımından çok önemli bir yerdedir. Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayarak global ticaret açısından kritik bir yerdedir. Barındırdığı insan gücü potansiyeli ve uygun maliyet yapısı ile yüksek bir potansiyele ve uygun bir lojistik altyapısına sahiptir (YASED, 2012: 138). Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ile liman yapmaya uygun olan

deniz kıyıları lojistiğın stratejik sektörlerinden olmasının sebeplerinden sadece biridir. Bunun yanında yukarıda da belirtildiği üzere jeopolitik konumu ile geniş ovalara sahip olması ve geçmişinden gelen lojistik yeteneği ise diğer sebeplerdir (Tunç ve Kayan, 2016: 59). 2023 yılı için "500 Milyar Dolar İhracat" hedefi ile 2019 yılı için belirlenen "İhracatta Sürdürülebilirlik ve Yenilik" vizyonu şüphesiz Türkiye için lojistiğın önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Turizmden sonra büyüme potansiyelini bünyesinde barındıran ikinci sektör de lojistik sektördür (Erkan, 2014: 50).

2009-2019 yıllarında ihracat Türkiye'de ortalama %3,10 oranında artış gösterirken, toplamda ise ihracat rakamları son 10 yılda %76 artmıştır (TUİK). 2009 ve 2015 yıllarında yaşanan ciddi azalışlara rağmen sürekli bir artış eğiliminde olan ihracat rakamlarının 2020 yılında 190 milyar doları geçmesi hedeflenmektedir.

2019 yılında 180,4 Milyar Dolar ihracat, 210,4 Milyar Dolar ithalat olmak üzere toplam 390,8 Milyar Dolar dış ticaret gerçekleştirilmiştir. 2019 yılı Ticaret Bakanlığı rakamlarına göre ihracat içinde Avrupa Birliği (28) ülkeleri %48,5 Yakın ve Ortadoğu Ülkeleri %18,6, İslam İş birliği Teşkilatı ülkeleri %26,1, diğer ülkeler ise %7'lik bir paya sahiptir. (Ticaret Bakanlığı).

Tablo 2. Türkiye'nin Ulaşım Türlerine Göre İhracat Payları (2009-2019)

YILLAR	İHRACAT				
	Taşıma Türleri				
	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer*
2009	46,2	0,9	41,5	9,6	1,8
2010	63,0	0,4	27,6	7,9	1,1
2011	54,5	0,9	37,3	6,4	0,9
2012	51,1	0,7	33,1	14,3	0,8
2013	54,6	0,6	35,4	8,5	0,9
2014	54,8	0,6	35,1	8,9	0,6
2015	54,3	0,6	32,5	12,0	0,6
2016	55,0	0,4	31,4	12,5	0,7
2017	58,2	0,4	29,2	10,8	1,4
2018	62,8	0,4	27,8	8,2	0,8
2019	61,8	0,6	28,4	8,4	0,8

* Boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletim ve kendinden hareketli araçlar

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret Verileri

Uluslararası taşımacılıkta en çok kullanılan taşıma şekli denizyolu taşımacılığıdır.

Tablo 3. Türkiye'nin Ulaşım Türlerine Göre İthalat Payları (2009-2019)

YILLAR	İTHALAT				
	Taşıma Türleri				
	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer*
2009	62,7	0,5	14,0	9,8	13,0
2010	61,2	0,6	15,2	10,9	12,1
2011	62,3	0,5	16,8	10,7	9,7
2012	61,4	0,5	15,4	14,7	8,0
2013	60,9	0,6	16,1	14,0	8,4
2014	58,4	0,5	15,4	10,2	15,5
2015	60,0	0,6	16,6	9,7	13,2
2016	55,3	0,6	14,7	9,8	4,6
2017	63,6	0,5	16,2	14,7	5,1
2018	65,8	0,6	15,9	12,8	5,0
2019	64,3	0,3	16,2	12,8	3,5

* Boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletim ve kendinden hareketli araçlar

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret Verileri

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve jeopolitik konumu itibariyle Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan noktada bulunmasının da etkisi ile Tablo 2 ve Tablo 3'de görüldüğü üzere denizyolu taşımacılığı hem ihracatta hem ithalatta taşıma şekillerinin içinde yarıdan fazla paya sahiptir. Son yıllarda daha da artan dış ticaret ile denizyolu taşımacılığının payı özellikle ithalatta %60'ın üstünde seyrettiği görülmektedir. Hızı düşük olmasına ve deniz şartlarındaki belirsizliğe rağmen büyük yüklerin taşınabildiği (konteyner vb.) ve ton başı daha uygun fiyatla uzak mesafeli bölgelere yapılabilmesi avantajlarından dolayı en çok tercih edilen taşıma şeklidir (Kara, Tayfur ve Basık, 2009: 73). Dış ticarete en az paya sahip olan taşıma yöntemleri ise demiryolu ile boru hattı ve posta ile yapılan taşımaları kapsayan diğer yöntemlerdir. Türkiye'de olduğu gibi dünyada da diğerlerine göre daha yeni ulaştırma alt sistemlerinden olan havayolu taşımacılığı kuruluş aşamasındaki maliyetlerden dolayı uluslararası ticarete yüksek bir paya henüz sahip değildir.

Tablo 4. Türkiye'nin Lp1 Göstergelerine Göre Lojistik Performansı 2007-2018

Yıl	Genel LPI		Gümrük		Altyapı Kalitesi		Uluslararası Sevkiyatlarda Rekabetçi Fiyatlar		Lojistik Hizmet Kalitesi		Takip ve İzleme		Zamanında Teslimat	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan
2007	34	3,15	33	3,00	39	2,94	41	3,07	30	3,29	34	3,27	52	3,38
2010	39	3,22	46	2,82	39	3,08	44	3,15	37	3,23	56	3,09	31	3,94
2012	27	3,51	32	3,16	25	3,62	30	3,38	26	3,52	29	3,54	27	3,87
2014	30	3,50	34	3,23	27	3,53	48	3,18	22	3,64	19	3,77	41	3,68
2016	34	3,42	36	3,18	31	3,49	35	3,41	36	3,31	43	3,39	40	3,75
2018	47	3,15	58	2,71	33	3,21	53	3,06	51	3,05	42	3,23	44	3,63

Kaynak: Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi

Türkiye'nin lojistik performansı ile alakalı bir değerlendirmede bulunduğu zaman tablo 4'te yer alan lojistik performans endeksi' ne göre 2012 yılında son on iki yılın en iyi ortalamasına sahip olarak 27.sırada iken 2014' te 30., 2016 yılında 34. ve nihayetinde 2018'de de 47. sıraya kadar gerilediği görülmektedir. Özellikle Gümrük hizmetleri, lojistik hizmetlerin kalitesi ile uluslararası sevkiyatlarda rekabetçi fiyatlar başlıklarındaki düşüş dikkat çekmektedir. Türkiye Gümrük'te verdiği hizmetlerde 2007 yılında 33.sıradayken 2018 yılında 58.sıraya, uluslararası sevkiyatlarda sunduğu rekabetçi fiyatlarda 2007 yılında 41.sıradayken 2018 yılında geldiğinde 53.sırada ve lojistik hizmetlerin kalitesi bakımında da 2007 yılında 30. sıradayken 51. sıraya kadar gerilediği görülmektedir. Bir başka düşüş 2007 yılında 34.sıradayken 2018 yılına geldiği zaman 42. sıraya kadar gerileyen takip ve izleme başlığındadır. Bütün bu düşüşler sonucunda Türkiye'nin genel ortalamasının da 34.sıradan 47.sıraya gerilediğini görüyoruz. Altyapı kalitesi ile zamanında teslimat başlıklarında gerçekleşen yükselme ise genel ortalamanın daha da düşmesini engellemiştir.

Tablo 5. Ticaret Ve Taşımacılık Altyapısının Kalitesi "Düşük/Çok Düşük" Cevabını Verenler (%)

	2010	2012	2014	2016	2018
Liman	18,18	11,11	12,50	09,68	15,00
Karayolu	18,18	07,41	12,50	19,35	15,00
Havalimanı	00,00	11,11	16,13	10,00	13,00
Demiryolu	63,64	60,00	61,29	74,19	50,00
Depo/Aktarma Tesisleri	00,00	00,00	03,13	09,68	16,00
Telekomünikasyon/ IT	09,09	03,70	06,25	06,45	13,00

Kaynak: Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi, 2018

Liman, havalimanı, karayolu, demiryolu, depo ve aktarma tesisleri ile telekomünikasyon lojistik altyapısı değerlendirildiği "altyapı kalitesi" alanı sonuçları tablo 5'te verilmiştir. Bu sonuçlara göre Türkiye'nin dış ticaretini ortalama %85'ini gerçekleştirdiği taşıma türleri olan denizyolu ile karayolunun "altyapı kalitesi" bakımından iyi bir durumda olduğu görülmektedir. Türkiye'nin limanlar, havalimanları ve karayolu açısından son yıllarda hem fiziki hem de nitelik bakımından gerçekleştirdiği yatırımlar bu açıdan karşılık bulmuştur. İki taşıma türünde de "Altyapı Kalitesi" konusunda düşük /çok düşük cevabı verenlerin oranı %15 olarak açıklanmıştır. Yine karayolu ile denizyolundan sonra en çok kullanılan havayolunun da sonucunun %13 olarak açıklanması Türkiye'nin dış ticaret açısından altyapı kalitesi noktasında iyi bir durumda olduğunu göstermektedir. Zaten Lojistik Performans Endeksi'nde de altyapı kalitesi başlığında 2007 yılında 39. sırada yer alıyorken, 2018 verisine göre 33. sıraya kadar yükselmiştir.

Tablo 6. Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Yetkinliği "Yüksek/Çok Yüksek" Cevabını Verenler (%)

	2010	2012	2014	2016	2018
Denizyolu	63,64	74,07	83,33	70,37	64,00
Karayolu	63,64	60,71	80,65	57,14	53,00
Havayolu	81,82	77,78	70,00	74,07	71,00
Demiryolu	27,27	04,00	20,00	03,57	17,00
Depo/Aktarma Tesisleri	63,64	61,54	77,42	59,26	50,00

Kaynak: Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi, 2018

Yetkinlik ve hizmet kalitesinin değerlendirildiği Tablo 6'da hizmet kalitesinin en yüksek algılandığı taşıma türünün havayolu, daha sonra ise denizyolu ve karayolu gelmektedir. Bu sonuç yine Türkiye'nin dış ticareti açısından önemlidir. En çok kullanılan ilk üç taşıma türünün yetkinlik ve hizmet

kalitesi açısından yüksek/çok yüksek şeklinde değerlendirilmiş olması Türkiye'nin uluslararası ticareti bakımından niteliğe de önem verdiğini göstermektedir. 2018 verilerine göre durum böyle iken geçmiş yıllara bakıldığında üç taşıma türünde bir düşüş de görülmektedir. Özellikle denizyolu ve karayolu 2014 verilerine göre %80 seviyelerine kadar çıkmışken, 2018 verilerinde denizyolu için %64, karayolu için ise %53 seviyesine inmiş olmaları geçmişte gerçekleştirilen reformların ve yatırımların üstüne koyarak ilerlemediğini bize göstermektedir. Mevcut durumda yine de durum iyi iken özellikle Türkiye'nin dış ticaret yükünü taşıyan bu iki taşıma türüne önem verilmesi gerekmektedir.

Tablo 7. Taşıma Fiyatları "Yüksek/Çok Yüksek" Cevabını Verenler (%)

	2010	2012	2014	2016	2018
Liman	90,91	48,15	51,61	63,33	55,00
Karayolu	54,55	21,43	35,48	35,48	37,00
Havayolu	70,00	59,26	60,00	66,67	58,00
Demiryolu	10,00	12,50	24,14	51,72	30,00
Depo/Aktarma Tesisleri	45,45	18,52	37,93	41,94	49,00
Acente Komisyonları	27,27	25,93	16,67	29,03	25,00

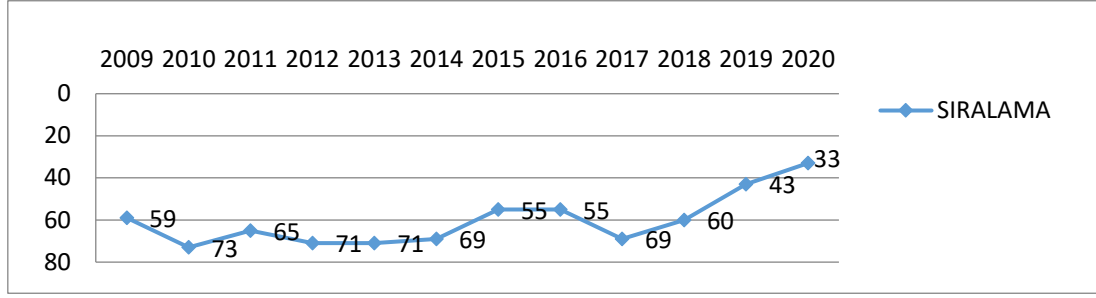
Kaynak: Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi, 2018

Altyapı kalitesi, Yetkinlik ve hizmet kalitesinin yüksek olarak değerlendirilmesine karşın liman ve havayolu ile nispeten de karayolu taşıma fiyatları diğer ulaşım türlerine göre yüksek olarak algılanmaktadır (Tablo 7). Taşıma fiyatlarının en düşük algılandığı ulaşım türü demiryoludur. Bu sonuca göre niteliksel ve fiziki olarak ciddi yatırımların ve reformların gerçekleştiği taşıma türleri beraberinde maliyetleri de arttırmış olacak ki müşteriler için bu taşıma türlerinin fiyatları yüksek olarak algılanmaktadır. Yine de 2010 yılından itibaren bu algı oranının sürekli düşüyor olması, bu alanda da iyileştirme çabalarının varlığını bizlere göstermektedir.

Bir ülkeye yatırım kararı almak için yatırım ortamının uygunluğu, yatırımcıların karar almasını ve o ülkeyi tercih etmelerini daha kolay hale getirmektedir. Bir ülkenin yatırım ortamının müsaitliği hakkında bir değerlendirmede bulunabilmek için Dünya Bankası tarafından İş Yapma Kolaylığı Endeksi oluşturulmuştur (Koç, Kaya ve Şenel, 2017: 17).

^

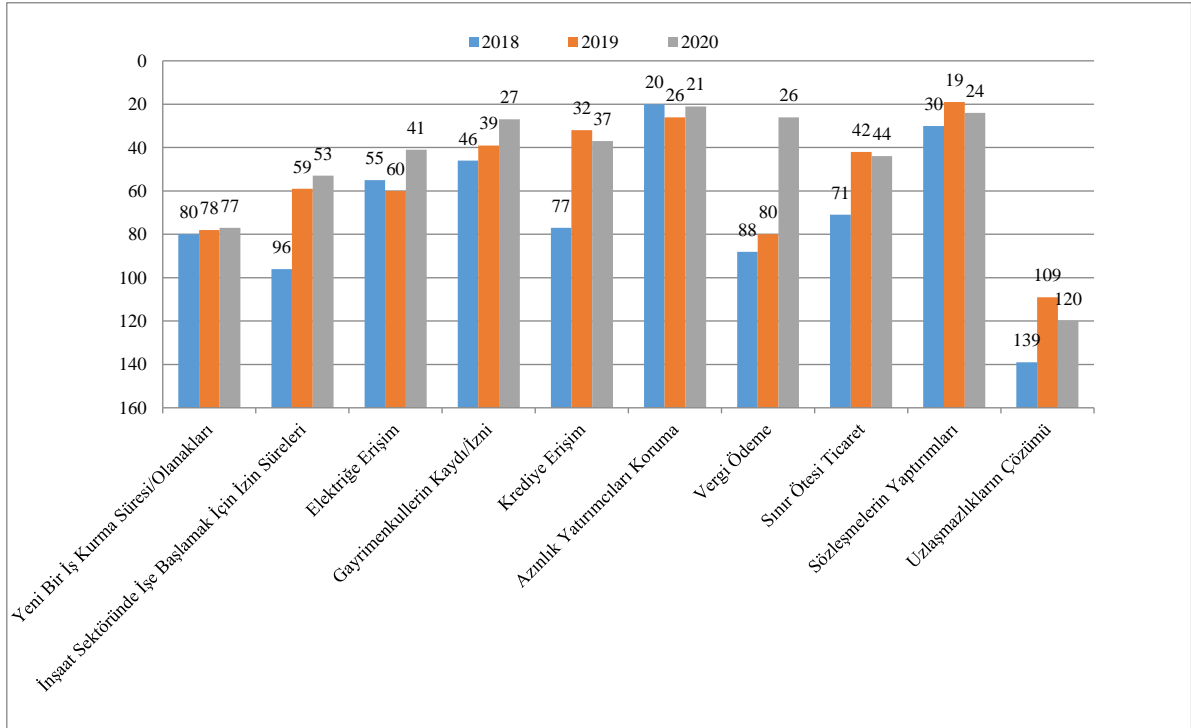
Tablo 8. Türkiye'nin Yıllar İtibariyle İş Yapma Kolaylığı Endeksi Genel Sıralaması 2009-2020



Kaynak: Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Endeksi, 2009-2020

Dünya Bankası'nın açıkladığı "iş yapma kolaylığı endeksi" raporuna göre Türkiye yıllar içinde inişli çıkışlı bir grafik sergilese de özellikle son 4 yılda sıralamada sürekli yükselme eğilimi içindedir. Tablo 8'de de görüleceği üzere 2009 ila 2016 yılları arasında inişli çıkışlı bir görüntünün ardından 2009'da bulunduğu 59. sıra ile benzer bir şekilde 2016 yılında da kendisine 55. sırada yer bulmuştur. 2017 yılında yaşanan düşüşün ardından hızla ilerleyerek bugün 2020 yılı için yayınlanan rapora göre kendisine 33. sırada yer bulmuştur. Özellikle 2019 yılında gerçekleştirdiği 17 sıra yükselişi göze çarpmaktadır. Dünya Bankası raporuna göre 2019 yılında dünyada toplam 314 reform gerçekleştirilmiş olup en fazla reformun gerçekleştirildiği dönem olmuştur (Seyhun, 2019). Türkiye de yine 2019 yılında ilk kez en fazla reform yaparak iyileşme gösteren 10 ülke arasında yer almıştır (Hazine ve Maliye Bakanlığı, 2020). Türkiye'nin 2019 yılı raporunda en fazla reformun yapıldığı alanlar arasında araştırmamızı da ilgilendiren "Sınır Ötesi Ticaret" başlığı da yer almaktadır.

Tablo 9. Türkiye'nin İş Yapma Kolaylığı Endeksi-10 Alandaki Dünya Sıralamasındaki Yeri 2018-2020



Kaynak: Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Endeksi, 2018-2020

Tablo 9'da da görüleceği üzere Türkiye bazı alanlarda Dünya sıralamasında çok iyi konumda iken bazı alanlarda ise çok gerilerde yer almaktadır. Bu elbette Türkiye'nin hangi alanlarda reformlar yaptığını da en net bir şekilde göstermektedir.

Araştırmamızı ilgilendiren "Sınır Ötesi Ticaret" alanında ise daha önce de belirtildiği gibi özellikle 2019 yılında hızlı bir sıçrayış gerçekleşmiştir. Sınır ötesi ticaret, kelimenin tam anlamıyla ihracat ve ithalat ile ilgili bazı göstergelere dayanıyor. Sınır Ötesi Ticaret Endeksi, malların ihracat ve ithalatının lojistik süreci ile ilişkili zaman ve katlanılan maliyeti ölçmektedir. İthalat/İhracat İçin Gerekli Sınır Uyumu ticarete konu olan malların liman veya sınır idaresindeki işlemlerinin ülkenin sahip olduğu gümrük kanunları çerçevesinde yapılan gümrük ve denetim kurallarının uygulanabilmesi için gerekli olan zaman (saat) ve maliyeti (dolar) ifade etmektedir. İthalat/İhracat İçin Gerekli Belge Uyumu ise ticarete konu olan malların taşınması, gerekli gümrük prosedürleri, liman veya sınır geçişlerinde kullanılması zorunlu belgelerin; elde edilmesi (belgenin verilmesi ve damgalanması için geçen zaman gibi), hazırlanması, işlenmesi (ilgili makamın gerekli sertifikayı vermesi gibi), sunulması (maktubun gönderilmesi gibi) için geçen zaman (saat) ve bu işlemler için katlanılan maliyeti (dolar) içinde barındırmaktadır (Kangal, Eroğlu ve Çoban, 2018:36-37).

Tablo 10. Türkiye, Avrupa - Orta Asya Ülkeleri ve OECD Ülkelerinin Sınır Ötesi Ticaret Endeksi Verileri 2018-2020

Ölçüm/Parametre	Türkiye			Avrupa ve Orta Asya Ortalaması			OECD Ortalaması		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
İhracat İçin Gerekli Süre: Sınır Uyumu (Saat)	16	16	10	28.0	22.1	16.1	12.7	12.5	12.7
İhracat İçin Gerekli Belge Uyumu (Saat)	5	4	4	27.9	24.3	25.1	2.4	2.4	2.3
İhracat Bedeli: Sınır Uyumu (Dolar)	376	358	338	191.4	157.5	150	149.9	139.1	136.8
İhracat Bedeli: Belge Uyumu (Dolar)	87	55	55	113.8	97.9	87.6	35.4	35.2	33.4
İthalat İçin Gerekli Süre: Sınır Uyumu (Saat)	41	11	7	25.9	21.1	20.4	8.7	8.5	8.5
İthalat İçin Gerekli Belge Uyumu (Saat)	11	3	2	27.3	24.7	23.4	3.5	3.4	3.4
İthalat Bedeli: Sınır Uyumu (Dolar)	655	46	46	185.1	162.3	158.8	111.6	100.2	98.1
İthalat Bedeli: Belge Uyumu (Dolar)	142	80	55	94.7	93.9	85.9	25.6	24.9	23.5

Sınır Ötesi Ticaret Endeksi Puanı	79.71	90.27	91.6						
Sınır Ötesi Ticaret Endeksi Sıralaması	71	42	44						

Kaynak: Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Endeksi, 2018-2020

Tablo 10'da görüleceği üzere Türkiye sınır ötesi ticaret alanında özellikle son iki yılda ciddi reformlar hayata geçirmiş ve önemli bir aşama kat etmiştir. Türkiye ihracatın ve ithalatın neredeyse her alanında sınır ötesi ticareti kolaylaştıracak ve değerli kılacak adımları atmış ve bu adımlar sonucu endekse yansımıştır. Özellikle süre açısından OECD ortalamasının bile altına düşmüş olmak büyük başarı olarak görülebilmektedir. İş yapma kolaylığı endeksi her yıl açıklanırken lojistik performans endeksi iki yılda bir açıklanmaktadır. En son 2018 yılında açıklanan lojistik performans endeksi'ne göre Türkiye'nin performansı pek iç açıcı değildir. Lakin iş yapma kolaylığı endeksinde sınır ötesi ticaret alanındaki ilerlemenin lojistik performans endeksinde de yansıtacağı muhakkaktır.

6.SONUÇ

Bu çalışmada Türkiye'nin dış ticaretinde (ithalat/ ihracat) taşıma türlerinin dağılımını ele alarak lojistik açısından hangi taşıma türlerinin önemli olduğu tespit edilmiş ve bu taşıma türlerinin iki yılda bir yayımlanan Lojistik Performans Endeksi'ne etkisi incelenmiştir. Son yıllarda söz konusu endekste düşüş yaşayan Türkiye'nin yaşadığı bu düşüşün hangi nedene bağlı olduğunu görebilmek için endeksin hesaplanmasında kullanılan altı alt başlık incelenmiştir. İnceleme sonucunda özellikle Gümrük Hizmetleri, Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ile Uluslararası Sevkiyatlarda Rekabetçi Fiyatlar başlıklarının sert düşüşleri göze çarpmıştır. Lojistik Performans Endeksi'nin oluşumu için değerlendirmelerde bulunanların verdikleri bilgiler çerçevesinde Türkiye'nin lojistik açısından "Altyapı Kalitesi", "Yetkinlik ve Hizmet Kalitesi" ve "Taşıma Fiyatları" ile ilgili algıları taşıma türlerine göre ele alınmış ve taşıma türleri ile alakalı yapılan reformların ve yatırımların Lojistik Performans Endeksi'ne etkisi tespit edilmiştir. Türkiye'nin dış ticaret yükününün ortalama %85'ini taşıyan denizyolu ile karayolu ve devamında gelen havayoluna niteliksel ve fiziki olarak yapılan reformların ve yatırımların doğrudan etkisi tespit edilmiştir. Altyapı Kalitesi bakımından bu üç taşıma türü için düşük/çok düşük şekilde cevap verenlerin sayısının azlığı bu ulaştırma türlerine yapılan yatırımların ve gerçekleştirilen reformların geri dönüşünün olumlu olduğunu göstermektedir. Bu olumlu geri dönüş Lojistik Performans Endeksi'nin altı alt başlığından biri olan "Altyapı Kalitesi" sıralamasına da doğrudan etkisi yansımış ve Türkiye'nin söz konusu endekste bu başlık için üst sıralarda yer almasını sağlamıştır. Yetkinlik ve hizmet kalitesi bakımından yüksek/çok yüksek cevabı verenlerin bu cevaplarında denizyolu, karayolu ve havayolunu tercih etmeleri bu alanda yapılan reformların ve yatırımların olumlu geri dönüşü olarak ve endekse doğrudan etkisi olarak değerlendirilmektedir. Lojistik Performans Endeksi'nin altı alt başlıklarından ikisi olan "Takip ve İzleme" ile "Zamanında Teslimat" direkt olarak bu sonuçtan etkilenmektedir. Sert düşüşler yaşayan diğer başlıklara nazaran küçük sıralama kayıplarına rağmen iyi durumda olmaları yine taşıma türlerinin Lojistik Performans Endeksi'ne etkisi şeklinde

değerlendirilmektedir. Taşıma fiyatları bakımından ise bu üç taşıma türü için yüksek/çok yüksek cevap verenlerin fazlalığı Lojistik Performans Endeksi'ndeki Gümrük Hizmetleri ile Uluslararası Sevkiyatlarda Rekabetçi Fiyatlar başlıklarında yaşanan sert düşüşleri açıklamaktadır. En çok kullanılan taşıma türlerinin maliyet açısından yüksek oluşu doğrudan Lojistik Performans Endeksi'nin iki alt başlığını ciddi şekilde etkilemektedir. Düşüşe rağmen yıllara göre bakıldığında bu veride de belli seviyelerde düşüşlerin olduğu, karar vericilerin bu alanda da doğru işler yapmaya çalıştıklarını bize göstermektedir.

Çalışmanın devamında genel olarak Lojistik Performans Endeksi'nde yaşanan bu düşüşe en çok sebep olan "Gümrük Hizmetleri" ile "Uluslararası Sevkiyatlarda Rekabetçi Fiyatlar" alt başlıklarını bir başka endeks ile ele alarak değerlendirmenin ve bu düşüşe sebep olan ayrıntılı verilere ulaşmanın ve aradaki ilişkiyi açıklamanın İş Yapma Kolaylığı Endeksi'nin "Sınır Ötesi Ticaret" başlığı ile mümkün olacağı değerlendirilmiştir. Türkiye İş Yapma Kolaylığı Endeksi'nde 2017 yılında yaşadığı sert düşüş ile 69. sıraya kadar gerilemiş daha sonra 2020 yılına kadar sürekli yükselerek şu an 33. sırada yer almaktadır. Araştırmamızı ilgilendiren "Sınır Ötesi Ticaret" başlığında ise 2018 yılında 71. sırada iken 2019 yılında 42, 2020 yılında ise küçük bir gerileme ile 44. sırada yer almaktadır. Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi'nde gerilemesine sebep olan Gümrük Hizmetleri ile Uluslararası Sevkiyatlarda Rekabetçi Fiyatlar başlıkları açısından durumu ele almak için "Sınır Ötesi Ticaret" başlığının hesaplanmasında kullanılan ayrıntılı veriler değerlendirilmiştir. Türkiye 2018 yılında ihracat ve ithalat için gerekli süre (Sınır uyumu/ Belge uyumu) açısından Avrupa ve Orta Asya Ortalaması ile OECD ortalamasının çok üstünde yer almaktadır. Örneğin sınır uyumu açısından ithalat için gerekli süre Avrupa ve Orta Asya Ortalamasında 25.9 saat, OECD ortalamasında ise 8.7 saat iken bu süre Türkiye'de 41 saattir. Yine benzer şekilde belge uyumu açısından ihracat için gerekli süre OECD ortalamasında 2.4 saat iken Türkiye'de 5 saattir. LPI' de yer alan "Gümrük Hizmetleri" başlığının 2018 yılındaki düşüşü ile İş Yapma Kolaylığı Endeksi'nin "Sınır Ötesi Ticaret" başlığındaki ilgili verilerin ortalamasının üstünde oluşu aradaki ilişkiyi açıklamaktadır. Türkiye 2018 yılında ihracat ve ithalat bedeli (Sınır Uyumu/Belge Uyumu) açısından da Avrupa ve Orta Asya Ortalaması ile OECD ortalamasının çok üstünde yer almaktadır. Örneğin Sınır uyumu açısından ithalat bedeli Avrupa ve Orta Asya Ortalamasında 185.1 dolar, OECD ortalamasında ise 111,6 dolar iken bu bedel Türkiye'de 655 dolardır. Yine benzer şekilde Sınır uyumu açısından ihracat bedeli Avrupa ve Orta Asya Ortalamasında 191.4 dolar, OECD ortalamasında 149.9 dolar iken Türkiye'de 376 dolardır. Bir başka veride belge uyumu açısından ithalat bedeli Avrupa ve Orta Asya Ortalamasında 94,7 dolar, OECD ortalamasında 25,6 dolar iken Türkiye'de 142 dolardır. LPI' de yer alan "Uluslararası Sevkiyatlarda Rekabetçi Fiyatlar" başlığının 2018 yılındaki düşüşü ile İş Yapma Kolaylığı Endeksi'nin "Sınır Ötesi Ticaret" başlığındaki ilgili verilerin ortalamasının üstünde oluşu aradaki ilişkiyi açıklamaktadır.

Araştırma neticesinde taşıma türlerinin altyapı ve hizmet kalitesi ile bu konuda yetkinliği ve taşıma maliyetlerinin doğrudan Lojistik Performans Endeksine etkisi belirlenmiştir. Lojistik Performans Endeksi'nde yaşanan düşüşe en çok sebep olan "Uluslararası Sevkiyatlarda Rekabetçi Fiyatlar" ile

"Gümrük Hizmetleri" alt başlıklarının, İş Yapma Kolaylığı Endeksi'nin "Sınır Ötesi Ticaret" alt başlığı ile de ilişkili olduğu incelenen veriler sonucunda tespit edilmiştir. Özetle Türkiye'nin ithalat ve ihracat sevkiyatlarında, gümrük işlemlerinde katlanmak zorunda olduğu yüksek maliyet ve zaman kaybı durumlarının lojistik performansını olumsuz yönde etkilediği gözlemlenmektedir.

Türkiye, Dünya'da ilk 20 ekonomi arasında yer almaktadır. 2023 hedeflerinde ise ilk 10 ekonomi arasına girmek ve 500 milyar dolar ihracat yapmak vardır. Jeopolitik konumunun getirmiş olduğu avantajlarla uluslararası ticaret bağlamında potansiyelini tam olarak yansıtamadığı dış ticaret verileri ile açıklanmaktadır. Türkiye öncelikle devlet nezdinde jeopolitik avantajından kaynaklı potansiyelini harekete geçirerek, uluslararası ticarete kullanılan taşıma türleri için geçmiş yıllarda yaptığından daha fazla yatırım yapmalı ve bu alandaki reformlarını daha da hızlandırarak hayata geçirmelidir. İş Yapma Kolaylığı Endeksi'nde özellikle son 2 yılda yakaladığı ivmenin 2020 yılında açıklanacak olan Lojistik Performans Endeksi'ne olumlu şekilde yansıtacağı bir gerçektir. Lakin taşıma türlerinin altyapı ve hizmet kalitesi ile taşıma maliyetlerini de en az gümrük işlemleri ile ihracat ve ithalat yapmak için katlanılan maliyetlerde yaptığı iyileştirmeler kadar önem vermelidir.

KAYNAKÇA

- Ağgön, E. (2019). Türkiye'de Uluslararası Ticaret ile Uluslararası Taşımacılık Arasındaki İlişkinin İncelenmesi (2002-2017). Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzincan.
- Aka, A. ve Ürünal, A. A. (2018). "Türkiye'de Dış Ticaret Uygulamaları: 4458 Sayılı Gümrük" Balkan Sosyal Bilimler Dergisi, 7(13), 154-170.
- Bayraktutan, Y. (2003). "Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri". Sivas Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 4(2), 175-186.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2015). "Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri" Maliye Araştırmaları Dergisi, 1(2), 95-112.
- Bjørnland, D., Hernes, T. ve Omtvedt, P. (2002). "Structural changes in the organisation of world trade and implications for the Shipping Industry", BI Norwegian School of Management. Oslo.
- Bozkurt, C. ve Mermertaş, F. (2019). "Türkiye ve G8 Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması". İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi, 7(2), 107-118.
- Burmaoğlu, S. (2012). "Ulusal İnovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki: AB Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma". Ege Akademik Bakış Dergisi, 12(2): 193-208.

Council of Supply Chain Management Professionals- CSCMP, "CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary"

https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx

(Erişim tarihi: 02.04.2020).

Çatuk, C., Aydın, K. VE Atalay, E. (2019). "Uluslararası Ticarete Karayolunun Lojistik Performansına Etkisi". Al Farabi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 3(4), 120-125.

Doğanlar, M., Bal, H. VE Özmen, M. (2003). "Uluslararası Ticaret ve Türkiye'nin İhracat Fonksiyonu". Manas Sosyal Bilimler Dergisi, 7, 83-109.

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

Erkan, B. (2014). "Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü" ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi (ASSAM-UHAD,) Sayı:1, 45-66.

Kangal, N., Eroğlu, İ. ve Çoban, M. N., (2018). "İş Yapma Kolaylığı Kapsamında MINT Ülkeleri Üzerine Bir Değerlendirme". Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, 13(2), 21-48.

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.

Koç, E., Kaya, K. VE Şenel, M. C., (2017). "Dünyada ve Türkiye’de Ekonomik Göstergeler-İş Yapma/İş Kurma Kolaylığı Endeksi". Mühendis ve Makina Dergisi, 58(685): 17-42.

Seyhun, Ö. K., "Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Anketinde Türkiye’nin Başarısı Neyi İfade Ediyor?"

<https://tcmbblog.org/wps/wcm/connect/blog/tr/main+menu/analizler/dunya+bankasi+i+s+yapma+kolayligi+anketinde+turkiyenin+basarisi+neyi+ifade+ediyor> (Erişim tarihi:

30.03.2020).

T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı, "İş Yapma Kolaylığı Nedir?" <https://www.hmb.gov.tr/is-yapma-kolayligi-nedir> (Erişim tarihi: 29.03.2020).

T.C. Ticaret Bakanlığı, "Dış Ticaret Verileri" <https://ticaret.gov.tr/data/5d63d89d13b8762f7c43a738/16Tasima%20Sekillerine%20Gore%20Dis%20Ticaret.pdf> (Erişim tarihi: 26.03.2020).

T.C. Ticaret Bakanlığı, "Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret" <http://risk.gtb.gov.tr/data/572b3a8a1a79f50cd8a22b1a/y/16Tasima%20Sekillerine%20Gore%20Dis%20Ticaret.pdf> (Erişim tarihi: 30.03.2020).

- T.C. Ticaret Bakanlığı, "İhracat Ana Planı"
https://ticaret.gov.tr/data/5d67a97a13b87799c4cc1fef/Ticaret_Sunum_29.08.19.pdf
(Erişim tarihi: 26.03.2020).
- Tunç H.ve Kaya M. (2016). "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi" Süleyman Demirel Üniversitesi, Vizyoner Dergisi, 7(14), 58-64.
- Türkiye İstatistik Kurumu-TÜİK, "Dış Ticaret İstatistikleri"
http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 (Erişim tarihi:26.03.2020).
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği-TOBB, "TOBB Ekonomik Rapor 2018"
<https://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2019/75-GK-Faaliyet-Raporu.pdf> (Erişim tarihi: 30.03.2020).
- Uluslararası Yatırımcılar Derneği (2012). 2023 Hedefleri Yolunda Bilgi ve İletişim Teknolojiler. İstanbul.
- World Bank (2020). Doing Business 2020. Washington, DC
- World Bank, "Logistic Performance Index" <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard>
(Erişim tarihi:25.03.2020).
- Zeybek, H., (2019). "Uluslararası Ticarete Demiryolunun Lojistik Performansa Etkisi". Demiryolu Mühendisliği Dergisi, (9):79-90.