

ULUSLARARASI TİCARETTE DENİZ TAŞIMACILIĞININ LOJİSTİK PERFORMANSA ETKİSİ

THE EFFECT OF SEA TRANSPORTATION ON LOGISTICS PERFORMANCE IN INTERNATIONAL TRADE

Ömer Faruk ACAR*

* Öğr. Gör. Dr., Süleyman Demirel Üniversitesi, omeracar@sdu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-1878-9172

ÖZ

Devletlerin lojistik performanslarının başka devletlerle karşılaştırılması ve bu karşılaştırma neticesinde iyileştirme yapılması gereken alanların hangileri olduğunu öğrenmek önemli bir durum haline gelmiştir. Ülkelerin lojistik altyapılarının gelişmişlik seviyelerini göstermek için ülkelerin Lojistik Performans İndeksi (LPI) değerleri dikkate alınmaktadır. LPI'nin ortaya çıkmasına katkı sağlayan alt başlıkları ile bu endeksin ortaya çıkmasını sağlayan değerlendirmeleri Türkiye'nin uluslararası ticarete kullandığı taşıma çeşitlerinin etkisi ile alakalı da bilgi sunmaktadır. Bu çalışmanın amacı, Lojistik Performans Endeksi (LPI) verileri ışığında Türkiye'nin uluslararası ticaret kapasitesine etki sağlayan problemlerin neler olduğunu ve hangi alanların geliştirilmesi gerektiğini özellikle de denizyolunun lojistik performansa etkisini incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ticaret, Lojistik, Lojistik Performans, Deniz Taşımacılığı.

Jel Kodları: F1, R4, M11, L91

ABSTRACT

It has become an important situation to compare the logistics performances of states with other states and to learn which areas need improvement as a result of this comparison. Logistics Performance Index (LPI) values of the countries are taken into account in order to show the level of development of the logistics infrastructures of the countries. The subtitles that contributed to the emergence of the LPI and the evaluations that led to the emergence of this index also provide information about the impact of the types of transportation used by Turkey in international trade. The aim of this study is to examine the problems that affect Turkey's international trade capacity in the light of Logistics Performance Index (LPI) data, and which areas should be improved, especially the effect of sea transport on logistics performance.

Keywords: International Trade, Logistic, Logistic Performance, Sea Transport.

Jel Codes: F1, R4, M11, L91.

1. GİRİŞ

Ekonomik olarak gerçekleşen çalışmalar, bireylerin davranış şekillerini tespit eden en kritik bileşenlerden olan ekonomik davranışlarının ekonomik gereksinimleri ile bir araya gelmesi ile meydana gelmektedir. Meydana gelen ekonomi ile alakalı çalışmalara ise ticaret denilmektedir. Ticaret, devlet sınırları bünyesinde gerçekleşen ve devlet sınırları dışında gerçekleşen olmak üzere coğrafi manada ikiye türde ifade edilmektedir (Aka ve Ürünal, 2018: 155). Günümüz küresel ekonomisinde yaşanan değişimler, işletmeler açısından rekabet sürecini ve rekabete bağlı olarak işletmelerin yönetim süreçlerini etkileyebilmektedir (Acar ve Acar, 2020: 28).

Devletlerin birbirleriyle gerçekleştirdiği ürün ve hizmet alımı ile satımını içeren uluslararası ticaret bu araştırmanın konusudur. Rekabet ile globalleşmenin yükselişi ile devletlerin ekonomilerini geliştirmek ya da gereksinimlerini karşılamak için hayata geçirilen dış ticaret aşamalarında lojistik çalışmalara verilen önem son senelerde daha da yükselmiştir. (Cengiz ve Çetinceli, 2020: 166). Globalleşmeden önce devletler daha çok bölgelerindeki diğer devletler ile rekabet içerisindeyken globalleşme ile birlikte diğer bütün devletlerle rekabet eder duruma gelmişlerdir. Sürekli yükseliş içerisinde olan dünya ticareti ile birlikte uluslararası ticarete lojistiğin yeri önemli hale gelmiştir. Devletlerin gelişiminde lojistik, etkin bir temel faktör halini almıştır (Zeybek, 2019: 79).

Dünya ticareti bazı istisnalar olsa da birçok devletin GSYİH'dan daha süratli bir şekilde büyümektedir. Bu büyümeyi destekleyen birçok etken mevcuttur. Bunlar; uzmanlaşan destekleme çalışmaları, tedarikçilerin normalden fazla gerçekleşen talepleri, tedarik zincirinin entegre duruma gelmesi, ortaya çıkan yeni pazarlarda yükselen istekler, üreticilerin hedef olarak ölçek ekonomisini belirlemesi, ticari olarak ortaya çıkan engellerin ortadan kalkması, lojistik operasyonların değişmesi, tüketicilerin birbirleriyle olan iletişimin gelişmesi ve iletişim ile bilgi teknolojilerinde yaşanan devrim şeklinde sıralanabilir. Lojistik sektörü uluslararası ticaret için itici bir güçtür. Bu sektörün günümüzde stratejik bir önemi vardır. Globalleşme ve sürekli gelişme gösteren teknolojik ilerlemelerle beraber lojistiğin hizmetlerinde ve arzında bazı değişikliklere neden olmuştur. Dünya ticaretinde meydana gelen değişim ve dönüşüm de hemen hemen tüm sektörlerle bağı olan ve sürdürülebilir rekabet koşullarında kritik bir rolü olan lojistik sektörünün de gelişiminde ve dönüşümüne neden olmuştur (Kara, Tayfur ve Basık, 2009: 70). Nihai tüketiciye kadar ürün veya hizmeti taşıma düşüncesinin ve konteyner sisteminin yaygınlaşması ile çoklu taşımacılığın yaygın hale gelmesi, ulaşım altyapılarına yapılan yatırımlarla gelişmesi ve alternatif taşıma türlerinin ortaya çıkması gibi durumlar lojistik çalışmalarında gelişimlere ve dönüşümlere neden olmuştur (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015: 96). Türkiye için lojistik sektörünün günden güne daha önemli hale gelmesi ve sürekli gelişim gösteren bir sektör durumuna gelmesinde üç yönünün de denizlerle çevrili halde olması, Asya ile Avrupa arasında bir köprü özelliğinde olması, özellikle geçmişten gelen yerleşim kültürünün ve tarihi güzergâhların gelişimindeki katkısının etkisi büyüktür (Tunç ve Kaya, 2016: 59).

Dünya üzerinde sınırların etkisini yitirmesiyle meydana gelen globalleşmeyle özellikle uluslararası ticarete sürdürülebilir bir rekabetin içerisinde olabilmek için şirketlerin üretimini yaptıkları ürün ve hizmetlerin süratli ve düzenli bir biçimde arz edebilmesi gerekmektedir. Hem lojistik sektörünün gelişim göstermesi hem de uluslararası ticaretin gelişim içerisinde olması karşılıklı bir bağ ile mümkündür (Acar ve Çetinceli, 2020: 890).

Sürekli gelişim gösteren uluslararası ticarete, yoğun teknoloji kullanımına ihtiyaç duyulan taşıma türlerinden olan denizyolu da durmaksızın gelişme göstermektedir. Bu gelişime paralel olarak dış kaynak kullanımı da yükseliş göstermektedir. Lojistik ile alakalı uzmanlaşmış çalışan gereksiniminin giderilmesi için gereken lojistik eğitimi de sürekli gelişmekte ve alanla alakalı programların açılmasına da katkı sağlamaktadır (Tunç ve Kaya, 2016: 60).

Dünya Bankası'nın katkılarıyla oluşan ve oluşumuna katkı veren devletlerin lojistik becerilerini ve özelliklerini araştıran bir anket çalışması olarak tanımlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI), uluslararası nitelikte birçok kurumun katkısı ile oluşmaktadır. Bu kurumlar; Global Ulaşım ve Ticaret Kolaylaştırma Ortaklığı (GFP), Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA) ve Global Express Derneği (GEA) şeklinde sıralanmaktadır. Bu kurumların belirlediği uzmanlara endeksin oluşmasına katkı sağlayacak anketler uygulanmaktadır (Çatuk, Aydın ve Atalay, 2019: 121). Lojistik Performans Endeksi ve göstergeleri, dünya çapında malları taşımaktan ve ticareti kolaylaştırmaktan sorumlu şirketler – çok uluslu nakliye şirketleri ve ana ekspres taşıyıcılar

- hakkında dünya çapında bir ankette toplanan bilgilerden oluşturulmuştur. Profesyonellerin deneyim ve bilgisine dayanır. Ülkenin ekonomik başarısının uluslararası rekabet gücüne bağlı olduğu fikri, 1970'lerin sonlarında iş dünyası, siyasi ve entelektüel liderler arasında yaygınlaştı. Ünlü Davos konferanslarına ev sahipliği yapan Dünya Ekonomik Forumu, 1980 yılında yıllık Dünya Rekabet Edebilirlik Endeksi'ni yayınlamaya başladı ve sıralama, ulusal bir performansı değerlendirmek için önemli bir ölçüt haline geldi (D'Aleo, 2015: 3). Global olarak ülkelerin lojistik performanslarını ortaya koyan ve bunları kıyaslayabilen ilk çalışmadır. Dünya Bankası bu çalışma ile ülkelerin birbirleri ile bir rekabet ortamında buluşmalarını amaçlamaktadır. Endeks, ülkelerin küresel ölçekte ticaret gerçekleştirebilme becerisini değerlendiren ve ölçen bir araştırmadır (Acar ve Çetinceli, 2020: 891). LPI, ülkeleri ve malları sınırlar arasında ve sınırları içinde ne kadar verimli taşıdıkları konusunda puanlar. Bununla birlikte LPI, 160 ülkede sayısal karşılaştırmalar sağlayan değerli bir araçtır. LP endeksi, ülkelerin lojistik sektöründeki zorlukları ve avantajları belirlemesine de olanak tanır. LP endeksi ayrıca ülkelerin ticaret lojistiği konusundaki performanslarını geliştirmelerine de yardımcı olur.

Dünya Bankası'nın ortaya koyduğu bir çalışma olan Lojistik Performans Endeksi (LPI), altyapı, takip edilebilirlik, gümrükler, uluslararası taşımacılık, zamanında teslimat ve lojistik hizmet kalitesi şeklinde sıralanan toplam 6 farklı ölçütten oluşmaktadır. LPI ölçütleri ve bu ölçütlerin açıklamaları ise şu şekildedir (Gök Kısa ve Ayçin, 2019:310):

- Gümrük ve sınır acentasının gümrükleme sürecindeki kabiliyeti (örneğin hız, basitlik ve formalitelerin öngörülebilirliği).
- Ticaret ve ulaşım ile ilgili altyapının kalitesi (limanlar, demiryolları, yollar, bilgi teknolojisi).
- Rekabetçi fiyatlara sahip uluslararası gönderiler düzenleme kolaylığı.
- Lojistik hizmetlerinin yeterliliği ve kalitesi (nakliye operatörleri, gümrük komisyoncuları).
- Sevkiyatları takip etme ve takip etme yeteneği.
- Gönderilerin alıcıya planlanan veya beklenen sürede ulaşma sıklığı ve teslimat süresi.

Lojistik alanında kötü olarak nitelendirilen ülkelerin 1 ve altında puanı olduğunu, lojistik dostu ülkelerin ise 4 ve üstü puanı olduğu bilinmektedir. Literatürde, ülkelerin LPI sıralamaları ve buna etkileri hakkında çeşitli çalışmalar yapılmıştır.

Örneğin; Varbanova (2017), Bulgaristan'da lojistik performans için LPI ve teşviklerini araştırmıştır. Kabak, Ekici ve Ülengin (2016) Lojistik performans ve ihracat arasındaki ilişkiyi analiz etmeyi amaçlamaktadır. Güner ve Coşkun (2012) ekonomik, ülkelerin ve lojistik performansları üzerindeki sosyal faktörlere değinmişlerdir. Min ve Kim (2010) yeni bir LP endeksini ve çevresel kalkınma endeksini birleştiren 'Yeşil LPI' adlı endeks ortaya koymuştur (Küçükkefe ve Gürol, 2019: 2).

2. TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNDE DENİZYOLUNUN LOJİSTİK PERFORMANSA ETKİSİ

Dünya üzerinde Türkiye'nin jeopolitik ve coğrafi durumu lojistik açısından çok kritik bir noktadadır. Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlaması sebebiyle global ticaret açısından önemli bir durumdadır. Bünyesinde bulunan insan gücü potansiyeli ve müsait bir maliyet yapısı ile üstün bir potansiyele ve iyi bir lojistik altyapısına sahiptir (YASED, 2012: 138).

Türkiye'nin cumhuriyetin 100. yıldönümünde ihracat için hedeflediği "500 Milyar Dolar" hedefi ile lojistiğe verdiği önem daha da artmıştır. Lojistik sektörü, Türkiye için turizm sektöründen sonra büyüme potansiyeli açısından ikinci önemli sektör olarak görülmektedir (Erkan, 2014: 50). Türkiye son 10 yılda ihracatını ortalama yıllık %3,10 oranında arttırmıştır. 2010 ila 2020 yılları arasında ise ihracat toplamda %76 oranında artmıştır. Pandemi etkisine rağmen Türkiye 2020 yılında dünya ihracatı içerisindeki payını %1,03 gibi tarihi bir seviyenin üzerine çıkarmıştır.

Türkiye'nin 2020 yılında ihracat rakamı 169,5 Milyar \$, ithalat rakamları ise 219,4 Milyar \$ olmak üzere toplamda 388,9 Milyar \$ dış ticaret gerçekleştirilmiştir. Ticaret Bakanlığı'nın 2020 verilerine göre Avrupa Birliği (28) ülkelerinin ihracat içerisindeki payı %47,9 Yakın ve Ortadoğu Ülkeleri % 18,4, diğer ülkelerin ise %33,7'lik bir payı vardır (Ticaret Bakanlığı, 2020). Türkiye'nin jeopolitik ve coğrafi açıdan her türlü taşıma türüne elverişli olması sebebiyle dış ticaret işlemleri farklı taşıma türleri ile gerçekleşmektedir. Bunlar denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu ve diğer taşıma türleri şeklinde ifade edilebilmektedir.

Tablo 1: Türkiye'nin Ulaşım Türlerine Göre İhracat Payları (2010-2020)

| YILLAR | İHRACAT | | | | |
|-----------------|----------------|-------------|--------------|-------------|-------------|
| | TAŞIMA TÜRLERİ | | | | |
| | Denizyolu | Demiryolu | Karayolu | Havayolu | Diğer* |
| 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 |
| 2020 | 59,5 | 0,8 | 31,3 | 7,5 | 0,9 |
| Ortalama | 57,2 | 0,58 | 29,15 | 9,58 | 0,86 |

* Boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçları kapsamaktadır.

Kaynak: (T.C. Ticaret Bakanlığı-Dış Ticaret Verileri)

Tablo 2: Türkiye'nin Ulaşım Türlerine Göre İthalat Payları (2010-2020)

| YILLAR | İTHALAT | | | | |
|-----------------|----------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
| | TAŞIMA TÜRLERİ | | | | |
| | Denizyolu | Demiryolu | Karayolu | Havayolu | Diğer* |
| 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 |
| 2020 | 57,3 | 1,0 | 19,1 | 17,9 | 4,7 |
| Ortalama | 60,95 | 0,57 | 16,14 | 12,56 | 8,16 |

* Boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçları kapsamaktadır.

Kaynak: (T.C. Ticaret Bakanlığı-Dış Ticaret Verileri)

Türkiye'nin dış ticarete kullandığı taşıma türlerinin ihracat içerisindeki payları Tablo 1'de, ithalat içerisindeki payları ise Tablo 2'de gösterilmiştir. Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve jeopolitik konumu itibarıyla Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan noktada bulunmasının da etkisi ile Tablo 1 ve Tablo 2'de görüldüğü üzere denizyolu taşımacılığı hem ihracatta hem de ithalatta taşıma türlerinin içinde yarından fazla payı vardır. Son yıllarda sürekli artış gösteren dış ticaret ile denizyolu taşımacılığının payı ithalatta %60'ın üstünde seyrettiği görülmektedir. Süratin az olması ve deniz koşullarındaki belirsizliğe karşın büyük yüklerin taşınabildiği (konteyner vb.) ve ton başına daha cazip fiyatla uzak mesafeli yerleşim yerlerine ve bölgelere yapılabilmesi avantajlarından ötürü en fazla tercih edilen taşıma türüdür (Kara, Tayfur ve Basık, 2009: 73).

Tablo 3: Türkiye'nin LPI 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 (LPI) Verileri)

Türkiye'nin lojistik performansı ile ilgili bir değerlendirmede bulunduğu zaman tablo 4'te yer alan lojistik performans endeksi' ne göre 2012 senesinde son on iki senenin en iyi ortalamasına sahip olarak 27.sırada iken 2014' te 30., 2016 yılında 34. ve son olarak da 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 arz edilen rekabetçi fiyatlarda 2007 senesinde 41.sıradayken 2018 yılında gelindiğinde 53.sırada ve lojistik hizmetlerin kalitesi bakımında da 2007 yılında 30. sıradayken 51. sıraya kadar gerilediği görülmektedir. Bir başka düşüş 2007 senesinde 34.sıradayken 2018 yılına gelindiği zaman 42. sıraya kadar düşen takip ve izleme başlığındadır. Bütün bu gerilemeler neticesinde Türkiye'nin genel ortalamasının da 34.sıradan 47.sıraya gerilediğini görüyoruz. Altyapı kalitesi ile zamanında teslimat başlıklarında gerçekleşen yükselme ise genel ortalamasının daha da düşmesini engellemiştir.

Tablo 4: 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 (LPI) 2018 Verileri)

Taşıma türlerinin lojistik altyapısı bakımından değerlendirildiği Tablo 4'te, Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık olarak %60'ını gerçekleştirdiği denizyolunun altyapı kalitesi açısından iyi olduğu Tablo 4'te verilen sonuçlara göre iyi olduğu gözlemlenmektedir. Türkiye'nin denizyolu için özellikle limanlar bakımından son senelerde hem kalite hem de fiziki olarak hayata geçirdiği faaliyetler Tablo 4'te yer alan sonuçlara göre karşılık bulmuştur. Limanların

altyapı kalitesinin düşük/çok düşük olduğuna dair cevap verenlerin oranı %15 şeklinde belirtilmiştir. Demiryolu dışında kalan taşıma türlerinin de düşük/çok düşük oranlarının az olması Türkiye'nin genel manada altyapı kalitesi bakımından iyi bir durumda olduğu gözlemlenmektedir. Bu durum LPI içerisinde de açıkça görülmektedir. Türkiye LPI'de altyapı kalitesi alanında 2007 senesinde 39. Sırada iken, 2018 senesinin verilerine göre 33. sıraya çıkmıştır.

Tablo 5: Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği "yüksek/çok yüksek" cevabını verenler

| | 2010 (%) | 2012 (%) | 2014 (%) | 2016 (%) | 2018 (%) |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Liman | 63,64 | 74,07 | 83,33 | 70,37 | 64,00 |
| Karayolu | 63,64 | 60,71 | 80,65 | 57,14 | 53,00 |
| Havalimanı | 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 |
| Telekomünikasyon/ IT | 63,64 | 74,07 | 83,33 | 70,37 | 64,00 |

Kaynak: (Dünya Bankası-Lojistik Performans Endeksi (LPI) 2018 Verileri)

Yetkinliğin ve sunulan hizmetin kalitesinin ele alındığı Tablo 5'de hizmet kalitesi bakımından en yüksek algılamanın yaşandığı taşıma çeşidi olarak havayolu, akabinde ise denizyolu gelmektedir. Bu netice yine Türkiye'nin dış ticareti bakımından önem arz etmektedir. En fazla tercih edilen taşıma çeşidinin (denizyolu) yetkinlik ve hizmet kalitesi bakımından yüksek/çok yüksek biçiminde ele alınıyor olması Türkiye'nin uluslararası ticareti açısından kaliteye de önem verdiğini belirtmektedir. 2018 rakamlarına bakıldığında hâl böyle iken önceki seneler ele alındığında denizyolu bakımından bir azalış da gözlemlenmiştir. Dikkat edilmesi gereken bir diğer konu ise limanların (denizyolu) 2014 verilerine göre yüksek/çok yüksek cevapları %80 seviyesini aşırken, 2018 verilerinde limanların (denizyolu) aynı cevap için %64 seviyesine kadar inmiş olmaları daha önceki senelerde hayata geçirilen reformların ve yatırımların üstüne ekleyerek gelişim göstermediğini bize işaret etmektedir. Mevcut durumda iyi olarak ifade edilebilecek düzeyde iken özellikle Türkiye'nin dış ticaretini yüklenen bu taşıma çeşidine önem verilmesi gerektiği de anlaşılmaktadır.

Tablo 6: 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 (LPI) 2018 Verileri)

Tablo 6'ya bakıldığı zaman ise taşıma fiyatları açısından bir değerlendirmenin yapıldığı görülmektedir. Limanların altyapı kalitesi, yetkinlik ve hizmet kalitesi açısından memnuniyeti yüksek olarak değerlendirilmesine karşın liman taşıma fiyatları diğer ulaşım çeşitlerine göre yüksek/çok yüksek şeklinde algılanmaktadır. Tablo 6'ya göre taşıma fiyatları bakımından düşük olarak algılamanın demiryolunda ve acente komisyonlarından yaşandığı gözlemlenmiştir. Bu neticeye göre fiziki ve kalite bakımından önemli yatırımların ve yeniliklerin hayata geçirildiği taşıma çeşitlerinin fiyatları yüksek/çok yüksek şeklinde algılanmaktadır. Yine de 2010 senesi ile birlikte söz konusu algı oranının hiç durmadan

düşüyor olması, bu alanda da iyileştirme çabalarının, düzenlemelerin ve reformların varlığını bizlere işaret etmektedir.

5. SONUÇ

Lojistik son yıllarda bütün Dünya için önemli bir yere sahiptir. Uluslararası ticarete rekabet için lojistik maliyetler ve kalite belirleyici konumdadır. Ülkelerin birbirlerini kıyaslaması açısından LPI yararlı bir araçtır. Bu sebeple Türkiye'nin lojistik sektörü için de LPI'den faydalanılabilir. Türkiye'nin dış ticaretinde kullandığı taşıma türlerinin dağılımının ele alındığı bu çalışmada, %60'lık oranlar en çok kullanılan taşıma türlerinden deniz yolunun önemi belirlenmiş ve iki senede bir açıklanan Lojistik Performans Endeksi verileri ile lojistik performansa etkisi incelenmiştir. Özellikle son senelerde LPI'de düşüş eğilimine giren Türkiye'nin, yaşadığı bu gerilemeye neyin sebep olduğunu tespit edebilmek adına LPI'nin hesaplanmasında kullanılan altı farklı başlık ele alınmıştır. Bu değerlendirme neticesinde "Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ile Rekabetçi Fiyatlar" başlığı ile "Gümrük Hizmetleri" başlıklarında ciddi bir şekilde yaşanan gerilemelerin olduğu gözlemlenmiştir.

LPI'nin değerlendirilmesi için yapılan analizlerde toplanan verilere göre Türkiye'nin lojistik bakımından "Altyapı Kalitesi", "Yetkinlik ve Hizmet Kalitesi" ve "Taşıma Fiyatları" ile alakalı algıları taşıma türlerinin kullandıkları tesisler bakımından değerlendirmeye alınmış ve taşıma türleri ile ilgili hayata geçirilen yatırımların ve reform faaliyetlerinin LPI'ye etkisi belirlenmiştir. Türkiye'nin ithalat ve ihracat olmak üzere dış ticaretinin toplamda %60'lık kısmında deniz yolunun kullanıldığı ve limanların bu noktada önem arz ettiği bilinmektedir. Deniz yoluna fiziki ve kalite bakımından yapılan yatırımların ve reformların direkt olarak etkilediği de belirlenmiştir.

Altyapı Kalitesi açısından deniz yolu için düşük/çok düşük olarak yanıtların sayısının düşük olması bu ulaştırma çeşidine gerçekleştirilen yatırımların ve hayata geçirilen reformların geri dönüşümünün olumlu olduğunu işaret etmektedir. Bu olumlu geri dönüşün LPI'nin altı alt başlığından biri olan "Altyapı Kalitesi" sıralamasına da direkt etkisi olmuş ve Türkiye'nin LPI'de bu başlık ta üst basamaklarda yer bulmasını sağlamıştır. Yetkinlik ve hizmet kalitesi bakımından yüksek/çok yüksek şeklinde yanıt verenlerin bu yanıtlarında deniz yolunu seçmeleri deniz yolu için hayata geçirilen yatırımların ve reformların olumlu geri dönüşü olarak ve LPI'ye direkt etkisi olarak belirtilmektedir. LPI'nin altı alt başlıklarından olan "Zamanında Teslimat" ile "Takip ve İzleme" doğrudan bu neticeden etkilenmektedir. Sert azalışlar yaşayan diğer başlıklara nispeten ufak basamak kayıplarına rağmen durumlarının iyi olması ve yine taşıma çeşitlerinin LPI'ye etkisi biçiminde ele alınmaktadır. Taşıma ücretleri açısından ise deniz yolu için yüksek/çok yüksek şeklinde yanıtlayanların çok fazla olması LPI'deki "Uluslararası Sevkiyatlarda Rekabetçi Fiyatlar" ile "Gümrük Hizmetleri" başlıklarında gerçekleşen sert gerilemeleri açıklamaktadır. En fazla kullanılan taşıma çeşidi olan deniz yolunun maliyet bakımından yüksek olması direkt LPI'nin söz konusu iki alt başlığını önemli derecede etkilemektedir. Gerilemeye karşın geçmiş seneler ele alındığında bu başlıklarda da belli düzeylerde gerilemelerin meydana geldiği, bu alanlara yatırım ve reform kararı verenlerin yaptıkları işlerin kısa vadede olmasa da orta ve uzun vadede fayda sağlayacağını ifade etmektedir.

Yapılan çalışma sonucunda taşıma çeşitlerinin hizmet ve altyapı kalitesi ile bu alanda yetkinliği ve taşıma maliyetlerinin direkt olarak LPI'ye etkisi tespit edilmiştir. LPI'de gerçekleşen gerilemeye en fazla neden olan "Gümrük Hizmetleri" ve "Uluslararası Sevkiyatlarda Rekabetçi Fiyatlar" başlıklarının ilişkili olduğu ele alınan veriler neticesinde belirlenmiştir. Türkiye'nin dış ticaret lojistiğinde, gümrük işlemlerinde üstlenmek durumunda kaldığı yüksek maliyet ve zaman kaybı durumlarının lojistik performansını olumlu olmayan bir şekilde etkilediği belirlenmiştir.

Dünya'nın 17. ekonomisi olan Türkiye, kuruluşunun 100. Yılı olan 2023'te kendisine hedef olarak belirlediği hem ilk 10 ekonomi arasında yer almak hem de 500 milyar \$ ihracat gerçekleştirmek için Jeopolitik konumunun yarattığı avantajlarla uluslararası ticaret açısından potansiyelini tam manada ortaya koyması gerekmektedir.

Türkiye ilk olarak devlet eliyle jeopolitik olarak içinde bulunduğu avantajlı durumdan hareketle önceki senelerde gerçekleştirdiği yatırımların miktarını ve kalitesini denizyolu başta olmak üzere tüm taşıma çeşitleri için arttırmalıdır. Reformları ise süratle hayata geçirmelidir. Taşıma türleri içerisinde özellikle denizyolunun hizmet kalitesi ile altyapısı ile birlikte taşıma maliyetlerine de en az gümrük işlemleri ile dış ticaret gerçekleştirmek için katlanılmak zorunda olunan maliyetlerde yapılan iyileştirmeler kadar önem verilmelidir. Uluslararası standartlarda yapılacak yatırımlar ve hizmetlerle özellikle denizyolu için liman kalitesi önem arz etmektedir. Denizyolu taşımacılığın önemli bir aşamasını oluşturan limanların kalite standartlarında ve ithalat/ihracat yapan firmaların işlerini kolaylaştıracak şekilde planlamasının ve yatırımlarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Karar vericilerin bu doğrultuda atacakları adımlarla yapılacak yatırımların ve reformların orta ve uzun vadede Türkiye'nin lojistik performansı arttıracak açıkça gözlemlenebilmektedir. Bu bağlamda turizmden sonra getiri sağlayan ve gelecek seneler içinde sürekli payını arttırarak gelişecek lojistik sektörü ile ekonomik kalkınmaya da katkı sağlanmış olacaktır. Bu doğrultuda lojistik sektörünün özellikle Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. Yılı olan 2023 yılında hedeflenen büyüme rakamlarına ve ihracat hedeflerine ulaşmak noktasında önemli bir sektör olarak görülmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Karar vericilerin lojistik sektörüne verecekleri önem ile istenilen hedeflere ulaşma noktasında fayda sağlayacağı da açık bir şekilde görülmektedir.

KAYNAKÇA

1. ACAR, Ö. F. ve ACAR, S., (2020), "A Preliminary Investigation of Digital Hoarding Behaviors of University Executives", *European Journal of Digital Economy Research (EJDER)*, 1, 27-44.
2. ACAR, Ö. F. ve ÇETİNCELİ, K. (2020). "Uluslararası Ticarete Taşıma Türlerinin Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksine Etkisi ve İş Yapma Kolaylığı Endeksi İlişkisi", *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 7 (3), 887-905.
3. AKA, A. ve ÜRÜNAL, A. A. (2018). "Türkiye'de Dış Ticaret Uygulamaları: 4458 Sayılı Gümrük", *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(13), 154-170.
4. BAYRAKTUTAN, Y. ve ÖZBİLGİN, M. (2015). "Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri", *Maliye Araştırmaları Dergisi*, 1 (2), 95-112.
5. BJØRNLAND, D., HERNES, T. ve OMTVEDT, P. (2002). "Structural Changes In The Organisation Of World Trade And Implications For The Shippin Industry", *BI Norwegian School of Management*. Oslo.
6. CENGİZ, H. ve ÇETİNCELİ, K. (2020). "Türkiye ve BRICS Ülkelerinin Bilgi ve İletişim Teknolojileri Gelişmişlik Endeksleri İle Lojistik Performans Endekslerinin Karşılaştırılması", *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (38), 165-185.
7. ÇATUK, C., AYDIN, K. ve ATALAY, E. (2019). "Uluslararası Ticarete Karayolunun Lojistik Performansına Etkisi", *Al Farabi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3 (4), 120-125.

8. D'ALEO, V. (2015). The Mediator Role Of Logistic Performance Index: A Comparative Study, *Journal of International Trade, Logistics and Law*, 1(1), 1-7.
9. ERKAN, B. (2014). "Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü", *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi (ASSAM-UHAD,)* Sayı:1, 45-66.
10. GÖK KISA, A. C. ve AYÇİN, E. (2019). "OECD Ülkelerinin Lojistik Performanslarının SWARA Tabanlı EDAS Yöntemi ile Değerlendirilmesi", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(1), 301-325.
11. KARA, M., TAYFUR, L. ve BASIK, H. (2009). "Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye", *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6 (11), 69-84.
12. KUCUKEFE, B. ve GÜROL, P. (2019). Evaluation Of Turkey Based On Logistic Performance Index Of Other Countries Exporting Goods And Services To Major Export Countries Of Turkey. *Sosyal Bilimler Metinleri*, 2019 (2), 1-6.
13. T.C. TİCARET BAKANLIĞI, "Dış Ticaret Verileri", <http://ticaret.gov.tr/istatistikler/bakanlik-istatistikleri/gumruk-istatistikleri/dis-ticaret-verileri> (Erişim tarihi: 11.09.2021).
14. 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.
15. TÜİK- TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU, "Dış Ticaret İstatistikleri", <http://data.tuik.gov.tr/> (Erişim tarihi: 10.09.2021).
16. WORLD BANK, "Logistic Performance Index" <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard> (Erişim tarihi:25.03.2020).
17. YASED-ULUSLARARASI YATIRIMCILAR DERNEĞİ (2012). 2023 Hedefleri Yolunda Bilgi ve İletişim Teknolojiler, İstanbul.
18. ZEYBEK, H., (2019). "Uluslararası Ticarete Demiryolunun Lojistik Performansa Etkisi", *Demiryolu Mühendisliği Dergisi*, (9): 79-90.