

# ULUSLARARASI SOSYAL ARAŞTIRMALAR DERGİSİ THE JOURNAL OF INTERNATIONAL SOCIAL RESEARCH

*Cilt: 12 Sayı: 68 Yıl: 2019*  
*www.sosyalarastirmalar.com*  
*Issn: 1307-9581*



*Volume: 12 Issue: 68 Year: 2019*  
*www.sosyalarastirmalar.com*  
*Issn: 1307-9581*

*Doi Number:*  
*http://dx.doi.org/10.17719/jisr.2019.3901*

## TÜRKİYE VE ŞANGHAY İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ (ŞİÖ) ÜYESİ ÜLKELERİN LOJİSTİK PERFORMANSLARINA GÖRE KARŞILAŞTIRILMASI COMPARISON BY TURKEY AND LOGISTICS PERFORMANCE OF THE SHANGHAI COOPERATION ORGANIZATION (SCO) MEMBER COUNTRIES

**İlyas Kays İMAMOĞLU\***

### Öz

Lojistik sektörünü sadece salt taşımacılık sektörü olarak değerlendirmek doğru bir yaklaşım değildir. Lojistik, hammaddenin tedarik edilmesinden, üretilen mal ve hizmetlerin nihai tüketiciye ulaşana kadar olan sürecin tamamıdır. Ülkelerin ya da firmaların lojistik performanslarının yüksek olması müşteri memnuniyeti vb. gibi pek çok faktörde iyileşme meydana getireceği için lojistik performans kavramı gerek firma açısından gerekse ülkeler açısından son derece önemli bir kavramdır. Ülkelerin buldukları coğrafya, jeopolitik konum, ulaşım olanakları vb. gibi faktörler lojistik performanslarını etkilemektedir. Ülkelerin lojistik performanslarının artması ekonomik yapıda olumlu etkiler doğuracak ve ekonomik gelişmenin sürekliliği sağlanmış olacaktır. Bu nedenle bu çalışmada lojistik, lojistik performans ve ülkelerin lojistik performanslarının ölçüldüğü Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi kavramları tanımlanmıştır. Ayrıca Türkiye'nin de diyalog ortağı olduğu Şanghay İşbirliği Örgütü üyesi ülkeler ile Türkiye'nin lojistik performansları karşılaştırılarak ülkeler arasındaki benzerlikler ve farklılıklar ortaya koyularak, ülkelerin lojistik performanslarını arttırabilmeleri için öneriler sunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik Performans, Şanghay İşbirliği Örgütü, Türkiye.

### Abstract

It is not the right approach to consider the logistics sector as a mere transport sector. Logistics is the entire process from the procurement of raw materials until the goods and services produced reach the final consumer. Countries or companies have high logistic performance, customer satisfaction and so on. Logistic performance is an extremely important concept both for the company and the countries. Countries' geography, geopolitical location, transportation facilities and so on. factors affect logistic performance. Increasing logistical performance of countries will have positive effects on economic structure and continuity of economic development will be ensured. Therefore, in this study, the concepts of logistics, logistics performance and World Bank Logistics Performance Index, where the logistic performance of countries are measured, are defined. In addition, Turkey is a dialogue partner of the Shanghai Cooperation Organization member countries to Turkey's logistics performance by comparing the similarities and differences between the countries are put forward, proposals have been made in order to improve logistics performance of countries.

**Keywords:** Logistics Performance, Shanghai Cooperation Organization, Turkey.

\* Öğr. Gör., Bayburt Üniversitesi, Sosyal Bilimler MYO, Yönetim ve Organizasyon Bölümü, Lojistik Programı, imamoglu@bayburt.edu.tr



## 1. GİRİŞ

Dünya ekonomisinde 1929 Büyük Buhranı ile yaşanan dönüşüm, ekonomik ve sosyal hayatta pek çok köklü değişimin yaşanmasına neden olmuştur. Bu değişimlerin en önemlilerinden birisi de dış ticaretin kademeli olarak serbestleştirilmesi çalışmalarıdır. 1947 yılında imzalanan ve dış ticaretin önündeki engellerin azaltılması amacıyla 1948 yılında yürürlüğe giren Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşmasıyla (GATT) daha serbest politika önlemleri yürürlüğe sokulmuştur. Bu politika önlemleriyle ülkelerin daha serbest politikalarla dış ticaret yapmaları ve ülkelerin dış ticaretten daha fazla fayda sağlamaları amaçlanmaktadır.

Serbestleşmenin dünya ekonomisindeki artan önemi ile birlikte, birçok ülke ticaret politikasını yeniden düzenlemiştir. Bazı ülkeler bu süreçte birlikte hareket etmeyi seçerek üçüncü ülkelere karşı bir avantaj yakalamayı amaçlamıştır. Böylece üyeler, karşılıklı olarak birbirlerine, piyasalarına giriş önceliği sağlarken, üye olmayan üçüncü ülkelere karşı, kendi ticari politikalarını uygulamaktadırlar. Bu durumda, rekabet avantajı yaratmak üzere entegrasyonlar zorunlu hale gelmektedir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra dünyanın çeşitli bölgelerinde değişik amaçlarla ağırlıklı olarak ekonomik olmak üzere entegrasyonlar görülmeye başlanmıştır. Bu entegrasyonlar; Asya-Pasifik, Orta Doğu, Afrika, Avrupa ve Amerika kıtasındaki entegrasyonlar olarak gruplandırılabilir. Bölgesel entegrasyona dönük yakınlaşmalarda coğrafi yakınlık ön plana çıkmaktadır. Coğrafi yakınlığın ulaşım, taşıma ve sınır ticareti gibi avantajlarından ve bölgedeki gelişmişlik düzeyleri arasındaki farktan doğan avantajlardan daha kolay yararlanılmak istendiği görülmektedir. Ayrıca, ekonomik gelişmedeki benzerlik, üye sayısı, askeri ve siyasi ortaklıklar da bölgesel entegrasyonlarda önemli rol oynamaktadır (Karluk, 2003, 50-53).

Ekonomik entegrasyonlar hem taraf ülkelere ekonomik çıkar sağlamak hem de taraf ülkeleri diğer entegrasyonlara karşı temsil etme özelliğine sahip olmaktadır. Aslında entegrasyonların kuruluş amaçlarını sadece ekonomik amaçlar olarak değerlendirmek yanlış olacaktır. İlk başlarda güvenlik ya da askeri amaçla kurulan sonraları ekonomik amaçlara hizmet eden birliklerin olduğu da unutulmamalıdır. Türkiye, Cumhuriyetin kurulduğu zamandan günümüze kadar birkaç yıl hariç sürekli dış açık sorunuyla karşı karşıya kalan bir ekonomidir. Dış açık ve büyüme sorununun çözümü için farklı dönemlerde farklı politikalar uygulanmış olsa da dış açık sorunu çözülememiştir. 24 Ocak kararlarıyla birlikte serbest piyasa ekonomisine geçilmesi ve ihracata dayalı büyüme politikalarının benimsenmesiyle ihracat ve ihracatı arttırıcı teşvikler yürürlüğe girmiştir. Hatta günümüzde 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planında yer alan 500 milyar dolarlık ihracat hedefi, ihracata dayalı büyüme politikalarının bir sonucudur.

2023 yılında 500 milyar dolarlık ihracat hedefinin konuşulduğu bu günlerde, bu hedefe ulaşabilmek için en önemli sektörlerin başında lojistik sektörü gelmektedir. Lojistik, Türkiye'nin en önemli sektörlerinden birisidir. Türkiye'nin kendi lojistik potansiyeli ile birlikte; Karadeniz Bölgesi ve Orta Asya olmak üzere adeta merkezinde olduğu bölgenin potansiyeli de dikkate alındığında, ayrıca Batı ile Doğu arasında değişen ticari dinamikler doğrultusunda yeniden canlanma yolunda olan tarihi İpek Yolu da lojistik pazarı potansiyeline ilave edildiğinde, bu potansiyelin büyüklüğü açıkça görülmektedir (Bayramoğlu, 2014, 138-139). Türkiye'nin jeopolitik konumu itibarıyla önemli lojistik yol güzergâhları üzerinde yer almasına rağmen lojistik performansın istenilen düzeyde olmaması nedeniyle, lojistik performansı açısından yaşanan gelişmelerin incelenmesi ve politikalar üretilmesi gerekmektedir. Bu amaçla Türkiye'nin lojistik performans açısından dünya ülkeleri ile Şanghay İşbirliği Örgütü üyesi ülkelerle karşılaştırılarak birbirine yakın bölgede yer alan ve benzer coğrafyaya sahip ülkelerin lojistik performansları arasındaki benzerlik ya da farklılıklar tespit edilerek bu ülkelerin lojistik performanslarının arttırılabilmesine katkı sağlayabilecek öneriler geliştirilmiştir. Bu çalışmada Şanghay İşbirliği Örgütü ve Türkiye arasındaki etkileşimin kısa tarihçesi ile lojistik, lojistik performans, Lojistik performans Endeksi kavramlarından oluşan kavramsal çerçeve ve konuya ilişkin literatür taramasına yer verilmiştir. Kavramsal çerçeve ve literatür taramasını izleyen bölümde ise Şanghay İşbirliği Örgütü üyesi ülkeler ile Türkiye'nin lojistik performanslarına yer verilmiştir. Son bölümde ise sonuçlar ve bu sonuçlara yönelik önerilere yer verilmiştir.

## 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE LİTERATÜR ARAŞTIRASI

### 2.1. Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) ve Türkiye

Türkiye, bulunduğu jeopolitik konuma göre Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan ve siyasi ve ekonomik ilişkilerini ve gelişimini bu doğrultuda yönlendirmeye çalışan bir ülke konumundadır. Türkiye, BM'nin kurucu üyelerindedir ve 1952 yılından beri de NATO üyesi bir ülkedir. Türkiye ayrıca 1959 yılından beri de Avrupa Birliği (AB) ile de üyelik müzakereleri yürüten bir ülkedir. Ancak AB üyelik sürecinin 1959'dan bu yana olumlu sonuçlanmaması, iç ve dış tehditlerin artmasına rağmen BM, NATO ve AB'den istediği yeterli destek ve yardımı alamamıştır. Bu nedenle Türkiye, alternatif olabilecek farklı



entegrasyonları değerlendirme çabasına girişmiştir. Bu durum Türkiye'nin, İslam İşbirliği Teşkilatı ile ilişkileri geliştirmek için çaba harcamasına ve Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) üyeliğinin gündeme gelmesine neden olmuştur. AB ve üyesi ülkeler Avrupa Birliği ve ülkeleri Türkiye'nin hem ekonomik hem de siyasi açıdan geçmişten günümüze kadar önemli ortaklarından olmasına rağmen siyasi olarak yaşanan gelişmeler Türkiye'yi daha stratejik başka ortaklıklar kurmaya yönlendirmiştir. İşte bu seçeneklerin en önemlilerinden birisi de Şanghay İşbirliği Örgütüdür (Kartal ve Sofyalıoğlu, 2011, 24).

Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ), kurulduğu 1996 yıllarında Çin ile eski Sovyetler Birliği arasındaki sınır sorunlarının çözülmesi, sınır güvenliğinin artırılması ve sınır bölgelerinin silahsızlandırılması amaçlarını taşımaktadır (Yener, 2013, 71). Bu temel amaçların yanında;

- Üye ülkeler arasında karşılıklı güven,
- İyi komşuluk ve dostluk ilişkilerinin güçlendirilmesi,
- Bölgesel barış, güvenlik ve istikrarın korunması için ortak çaba gösterilmesi
- Terörizm, köktencilik, ayrılıkçılık, örgütlü suçlar ve yasadışı göçle ortak mücadele edilmesi,
- Ayrıca siyaset, ekonomi, bilim ve teknoloji, kültür ve eğitim, enerji, çevre konularında işbirliğinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019).

Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ), Çin'in Şanghay şehrinde, 26 Nisan 1996'da Çin, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan tarafından imzalanan anlaşma ile "Şanghay Beşlisi" adıyla ortaya çıkmasına rağmen 15 Haziran 2001'de Özbekistan'ın da bu guruba dâhil olmasıyla birlikte Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) adını almıştır (Yener, 2013, 71). Türkmenistan dışındaki Orta Asya bölgesini kapsayan Şanghay İşbirliği Örgütüne (ŞİÖ), 2017 yılında Güney Asya'nın iki büyük ülkesi Pakistan ve Hindistan da tam teşekküllü üye devlet statüsü ile dâhil olmuş ve üye sayısı sekize ulaşmıştır. Bu üye ülkelerin dışında Afganistan, Moğolistan, İran ve Belarus birliğin gözlemci ülkedir. Ayrıca Türkiye, Azerbaycan, Sri Lanka, Ermenistan, Kamboçya ve Nepal ise birliğin diyalog ortağı ülke statüsündedir (Işık ve Karaman, 2019, 349).

ŞİÖ, 2003 yılından itibaren serbest ticaret bölgesi oluşturmak için çaba göstermektedir. ŞİÖ üyesi ülkeler dünyanın geniş petrol ve gaz rezervlerine sahiptir. ŞİÖ üyesi ülkeler, Orta Doğu ve Asya'nın gelişen diğer ülkeleri ile ticari ilişkilerini arttırmak ve yeni pazarlar bulmak istemektedirler (Özdaşlı, 2012, 109). Bu nedenle birliğe yeni üyelik başvurularını değerlendirmeye almaktadırlar. ŞİÖ'ne üye olmak isteyen ülkelerin örgütün tüzüğünde yer alan şartları sağlamaları gerekmektedir.

ŞİÖ üyeliği, ŞİÖ tüzüğünün 13. maddesinde belirtilmiştir. Bu maddeye göre örgüt üyeliğinin Avrupa-Asya bölgesinde yer alan ülkelere açık olacağı belirtilmektedir. Ayrıca üye olacak ülkeler ŞİÖ tüzüğünün amaçlarına ve ilkelerine ve Örgüt tarafından kabul edilen uluslararası anlaşmalara ve belgelere uymayı kabul etmelidirler. İlgili ülkelerin tüm ŞİÖ üyeleriyle diplomatik ilişki kurması ve ŞİÖ'nün gözlemcisi veya diyalog ortağı statüsünde olması önemlidir (Lalrinfel ve Tripathi, 2018, 1115). Türkiye 2005 yılında Şanghay İşbirliği Örgütüne (ŞİÖ) üyelik başvurusunda bulunmuş ancak Türkiye'nin başvurusu üye ülkeler tarafından reddedilmiştir. Ancak Türkiye'nin üyelik başvurusunun reddedilmesi örgüt ile ilişkilerini sonlandırmamıştır.

Örgütün 2008 Duşanbe Zirvesi'nde, örgütle irtibat kurmak isteyen ve gözlemci konumunda olmayan üçüncü ülke ve uluslararası kuruluşlarla ilişkilerin kurumsal bir çerçeveye oturtulması amacıyla, "ŞİÖ Diyalog Ortaklığı Statüsü" adı altında yeni bir mekanizma oluşturulması Türkiye'nin sürece yeniden dâhil olmasına neden olmuştur (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019).

ŞİÖ'ne göre örgüte diyalog ortağı olarak kabul edilenlerin herhangi bir karara imza atmaya yetkileri yoktur. Diyalog ortaklığı, örgütle işbirliği yapmanın ilk basamağını oluşturmaktadır. Diyalog ortakları sadece belirli toplantılara katılarak görüş bildirebilmektedirler (Özdaşlı, 2012, 115).

Türkiye, 6-7 Haziran 2012 tarihlerinde Pekin'de düzenlenen ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesi'nde oybirliğiyle Diyalog Ortaklığı'na kabul edilmiştir. Diyalog Ortağı Türkiye ile ŞİÖ arasında, başta bölgesel güvenlik, terörle mücadele, uyuşturucu kaçakçılığı ve organize suçların önlenmesi ile ekonomik ve kültürel alanlar olmak üzere çeşitli konularda işbirliğinin geliştirilmesi amaçlanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019).

## 2.2. Lojistik ve Lojistik Performans Kavramı

Dünya ekonomisinin değişmesi ve küreselleşmenin güçlenmesiyle birlikte dünya açık bir pazar haline gelmiştir. Her işletmenin, tüketici taleplerine hızlı bir şekilde cevap vermesi, tedarik sürelerini kısaltması, kaliteyi daha ucuza mal etmesi ve rekabet avantajı elde edebilmesi esnek olmasına bağlıdır. İşletmelerin bunu başarmasının yolu da iyi bir lojistik sisteme sahip olmasından geçmektedir. Günümüzde, küresel imalat ve hizmet şirketlerini ülkeye çekmek için iyi bir lojistik altyapıya ve kültüre sahip olmak gerekmektedir (Kunadhamraks ve Hanaoka, 2007, 327).



Dünya ticaretinde meydana gelen sürekli artış, ülkelerin uluslararası ticaret sisteminde kendilerine yer edinme isteği sadece serbest bir ticaret sistemine bağlı değildir. Ülkelerin sağladıkları lojistik hizmetlerin miktarlarının verimliliklerinin artırılması da bu duruma etki etmektedir. Sınır prosedürleri konusunda ülkeler arasında zayıf lojistik hizmetleri, limanlarda gümrük işlemleri sürecinin yetersizliği, ulaştırma ile ilgili düşük altyapı kalitesi, pahalı ve seyrek nakliye, sevkiyatların takibi ve sevkiyatlardaki gecikmeler, terminal elleçleme ve malların tasfiyesindeki gecikmeler, limanlarda soğuk depolama tesislerinin bulunmaması ve ürün kalitesinin belgelendirilmemesi vb. gibi durumlar uluslararası ticaretin önündeki önemli engellerdir (Gani, 2017, 280). Kısaca özetlemek gerekirse ülkelerin lojistik altyapısından kaynaklanan faktörlerdeki olumsuzluklar uluslararası piyasalarda rekabet dezavantajıyla karşı karşıya kalmalarına neden olacaktır. Ülkelerin lojistik performansları, uluslararası piyasalarda başarıya ulaşabilmelerine katkı sağlaması açısından son derece önemlidir. Bu nedenle lojistik ve lojistik performans kavramlarının tanımlanması konunun öneminin anlaşılabilmesi için önemlidir. Literatür incelendiğinde bu kavramların pek çok farklı tanımının yapıldığı göze çarpmaktadır. Yapılan tanımlamalardan bazılarına yer verilmiştir.

Lojistik; hammadde, malzeme, ara malları ve diğer hizmetlerin tedarik edilmesini, stoklanmasını, işletme içindeki hareketini ve üretilmiş olan ürünlerin tüketicilere ulaştırmaları ile söz konusu ürünlerin herhangi bir nedenle geri dönüşleri için gerekli tüm faaliyetlerdir (Tokay vd, 2011, 3). Lojistik; müşteri beklentilerinin karşılanması için malların, hizmetlerin ve bilgilerin, çıkış noktalarından tüketim noktalarına doğru fiziksel akışının planlanması, yürütülmesi ve kontrolü faaliyetlerini kapsayan süreçlerden oluşan bir sistemdir. Kısaca doğru ürünün, doğru müşteriye, doğru yer ve zamanda sağlanmasına olanak veren faaliyetlerdir (Kotler, 2004, 419). Lojistik en genel tanımıyla “doğru malzemenin, doğru miktarda, doğru durumda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru tüketiciye, doğru fiyatla ulaşması” şeklinde tanımlanmaktadır (Tutar vd, 2009, 190). Lojistik, müşteriye kabul edilebilir bir hizmet sunarken, malların, üretim yerinden, tüketim noktasına kadar maliyet açısından verimli bir şekilde tedarik kaynağından transferini sağlar (Islam vd, 2013, 5).

Lojistik, tarım, imalat ve hizmet sektörlerinde gerekli olan, üretim ve dağıtım işlemlerinin sorunsuz çalışması için en iyi şekilde yönetilmesi gereken kritik bir bileşendir ( Erkan, 2014, 1244).

Bir lojistik sistemin işleyişi açısından, belirli bir sistem güvenliği durumuna ulaşmayı amaçlayan faaliyetlerin, lojistiğin temel hedeflerine ulaşılmasını sağlamak için uygun maliyetli olması gerekir. Bu nedenle, bir lojistik sistemin güvenliğini doğru bir şekilde yönetmek önemlidir (Mesjasz-Lech, 2019, 731).

Lojistik performans ise lojistik sektör veya lojistik hizmet üreten firmaların kendi stratejik planları çerçevesinde belirli bir dönem sonunda elde ettikleri hizmet çıktısının veya önceden belirlenmiş kendi lojistik görevlerine yönelik oluşturulan; amaç, politika, strateji ve hedeflerin ne kadarının gerçekleştirilebildiğini gösteren çalışmalardır. Lojistik performans, aslında lojistik ile ilgili hedeflerin başarılmasıdır. Lojistikle ilgili hedeflerden bazıları; maliyet etkinliği, kârlılık, sosyal sorumluluk, zamanında teslim, verilen sözlerin tutulması, esneklik, müşteri memnuniyetidir (Bayat ve Özdemir, 2016, 2).

Lojistik performans kavramı birçok olguyu içinde barındıran geniş bir olgudur. Lojistik performans kavramı (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015, 98);

- Lojistik hizmetlerin, sanayinin değişen ve çeşitlenen taleplerini karşılayabilme yeteneği,
- Lojistik süreçlerdeki verimliliğin firmaların performansına ve rekabet gücüne katkısı,
- Lojistik faaliyetler ile yaratılan katma değer kazanımı olarak ifade edilebilir.

Lojistik performans, bir ülkenin gelişmişlik seviyesini gösteren önemli bir göstergelerden biridir. Günümüzde ülkeler, lojistik altyapıları ve taşıma sistemlerinin gelişmişliklerine göre de değerlendirilmektedir. Çünkü ulaştırma sisteminin kalitesi, ülkeleri sosyal ve ekonomik olarak olumlu etkilediğinden, yabancı sermaye açısından daha cazip bir pazara dönüştürmektedir. Bu durum sadece o ülkelerle ticaret yapan firmaların değil aynı zamanda o ülkelere hizmet veren küresel lojistik firmaların ilgi odağı haline gelmiştir. Ayrıca bu ticari süreci destekleyen uluslararası finans çevreleri de lojistik pazara ilgi duymaktadır (Demirbilek vd, 2018, 4). Yapılan bu açıklamalardan da anlaşılacağı gibi lojistik performans gerek firmalar açısından gerekse ülkeler açısından son derece önemlidir. Bu yüzden lojistik performansın ölçülmesi ve yapılan ölçümlerden hareketle eksik yönlerin tespit edilmesi ve bu eksikliklerin giderilebilmesi için politikaların üretilmesi gerekir.

Ülkelerin lojistikle ilgili performanslarını ölçmek ve lojistikle ilgili ülkelerarası karşılaştırma yapabilmek amacıyla küresel düzeyde çeşitli endeksler geliştirilmiştir. Yöntem ve amaçları farklı olan bu endekslerin en önemlileri şunlardır (Takım vd, 2018, 680):

- Lojistik Performans Endeksi (Logistics Performance Index)



- Yeni Gelişen Pazarlar Lojistik Endeksi (Agility Emerging Markets Logistics Index)
- Baltık Kuru Yük Endeksi (Baltic Dry Index)
- Küresel Lojistik Rehberi (Global Logistics Guide)

### 2.3. Lojistik Performans Endeksi

Ülkelerin, ticari küreselleşmenin gerektirdiği gelişmeleri uygulamaları, gelişmiş lojistik performansın avantajlarından faydalanmalarını sağlamaktadır. Bu nedenle, lojistiğin dünyanın farklı yerlerinde rolünü ölçmek ve karşılaştırmak için uygun bir niceliksel araca açıkça ihtiyaç vardır (Marti vd, 2017, 170). Bunun için Dünya Bankası ülkelerin, ticaret yeteneği ve rekabet gücünü arttırmak, lojistik reform programları geliştirmesine yardımcı olmak amacıyla Lojistik Performans Endeksini (LPI) geliştirmiştir. Bu endekse ülkeler, uluslararası lojistik faaliyetlere göre kendilerini diğer ülkelerle karşılaştırma imkânı bularak, karşılarındaki fırsatları ve engelleri görmektedirler (Sofyalıoğlu ve Kartal, 2013, 198).

Dünya Bankası tarafından ilk olarak 2007'de yayınlanan "Lojistik Performans Endeksi", lojistiğin dünya ekonomik büyümesinde önemi üzerine küresel bir tartışma başlatmıştır. Bu tartışmayla birlikte ülkelerin gelecekteki performanslarını iyileştirmek için somut politikalar uygulaması gerektiğini ortaya koymuştur. LPI tarafından elde edilen sonuçlar karşılaştırılarak, ticari hayatı kolaylaştırıcı düzenlemeler yapılabilmektedir. Bu endeks ve bileşenleri, ülkelerin iş ortaklarını daha yakından tanımalarına ve rekabet edebilirliklerine zarar verebilecek durumları öngörmelerine yardımcı olabilir (Marti vd, 2017, 170). Lojistik performans için faktörlerin göreceli önemini ele alınması, bir ülkenin performansında hangi bileşenin daha etkili olduğu konusunda bilgi verecektir. Bu durum, ülkelerin projeler nereye odaklayacaklarını ve performanslarını en verimli şekilde nasıl geliştirebileceklerini belirlemelerine yardımcı olabilir (Rezaei vd, 2018, 159).

Dünya Bankası tarafından ilk kez 2007 yılında hesaplanan endeks ile 150 ülkenin, 2010-2012 yıllarında 155 ülkenin ve 2014-2016-2018 yıllarında ise 160 ülkenin lojistik performansları hesaplanmıştır. 2007 yılında hesaplanan lojistik performans endeksi ile sonraki yıllarda hesaplanan lojistik performans endeksi arasında bazı farklılıklar bulunmaktadır. 2007 yılında hesaplanan endeks 7 alt bileşenden oluşmaktadır. Bu bileşenler; Gümrük, Altyapı, Sevkiyat Kolaylığı, Lojistik Hizmetleri, Takip Kolaylığı, Yerli Lojistik Maliyetleri ve Zamanlamadır. 2010 ve diğer yıllarda hesaplanan endeks ise 6 alt bileşenden oluşmaktadır. Bu altı bileşen ise kısaca; Gümrük, Altyapı, Uluslararası Gönderiler, Lojistik Kalite, Takip ve İzleme ile Zamanlamadır. Lojistik Performans Endeksinde, ülkelerin lojistik performans skorları 1 ile 5 arasında değişen değerler almaktadır. Bir ülkenin lojistik performansı 5'e ne kadar yakınsa o kadar yüksek lojistik performans sergilediği, 1'e ne kadar yakınsa o kadar düşük lojistik performans sergilediği anlaşılmaktadır.

Dünya çapındaki araştırmalar, bir ülkeye ait lojistik performans durumunu altı farklı ticaret lojistiğine dayanarak ölçmektedir. Bu durumda "Lojistik Performans Endeksi", altı farklı boyuta dayalı olarak ticaret lojistiğindeki ülkeye özgü lojistik performansını bildiren bir endeks olarak anlaşılabilir (Roy vd, 2018, 24). Lojistik Performans Endeksinin altı bileşeni ve bu bileşenler şöyle tanımlanmaktadır (Marti vd, 2017, 177-178);

- Gümrükler: Gümrük kontrol birimleri tarafından yürütülen resmi sorunların hız, basitlik ve öngörülebilirliği açısından sorun giderme süreçlerini ölçmektedir.
- Altyapı: Deniz, kara, demiryolu ve hava taşımacılığı altyapısının kalitesini değerlendirir. Katılımcıların bu altyapıya ilişkin algıları, depolama, taşıma ve taşıma şekilleri açısından değerlendirilmektedir.
- Uluslararası gönderiler: Gönderiler için rekabetçi fiyatların pazarlık kolaylığını ölçer.
- Lojistik kalitesi ve yetkinliği: Ulaşım veya gümrük acenteleri gibi lojistik hizmetlerin kalitesini gösterir.
- İzleme ve takip: Gönderilerin takibini ve yerini ölçer. Her bir malın nihai müşteriye teslimat anına kadarki süreci temsil eder.
- Zamanlama: Gönderilerin teslimat tam zamanını ifade eder.

Lojistik performans kavramı ülke ya da firmalar için çok önemlidir. Literatürde lojistik performans ile ilgili farklı konularla ilişkilendirilmiş farklı çalışmalar bulunmaktadır. Çalışmaların bazıları küresel rekabet, dış ticaret vb. kavramlarla lojistik performans ilişkisini incelerken, bazı çalışmalar da lojistik performans endeksi alt bileşenlerinin etkilerini ölçmeye yöneliktir. Bu çalışmalara ek olarak yeni bir lojistik performans endeksi ortaya koymak için yapılan çalışmalar da söz konusudur. Literatürde lojistik performansla ilgili yapılan çalışmaların bazıları şunlardır;



Güner ve Coşkun (2012), rekabet gücü için çok önemli olan ekonomik ve sosyal faktörlerin ülkelerin lojistik performansı ile ilişkisini ortaya koymak amacıyla 26 OECD ülkesinin lojistik performanslarını çeşitli ekonomik ve sosyal göstergelerle ilişkilendirmiş ve sonuçları yorumlamışlardır. Yapılan analiz sonucunda, beklentilerin aksine, sosyal göstergelerin, lojistik performansı ekonomik göstergelere göre daha fazla etkilediği sonucuna ulaşmışlardır.

Sofyalıoğlu ve Kartal (2013), Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu ülkelerinin lojistik performans indekslerinin karşılaştırdıkları ve bölgedeki lojistik faaliyetlerin karşılıklı işbirliği çerçevesinde geliştirilmesi için neler yapılması gerektiğini inceledikleri çalışmalarında Avrasya Ekonomik Topluluğu ülkelerinin genelinde daha iyi bir lojistik altyapının olması gerektiği sonucuna ulaşmışlardır. Ayrıca Avrasya Ekonomik Topluluğu ülkelerinin gümrük geçişlerini hızlandırabilmeleri için bilgi teknolojisi altyapısını geliştirmelerinin gerekliliğini ortaya koymuşlardır.

Erkan (2014), Lojistik Performans Endeksi skoru ile Küresel Rekabetçilik Endeksi göstergeleri arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını belirlemek amacıyla 113 ülkeden gelen verilerle bir regresyon analizi yapmıştır. Çalışmadan elde ettiği bulgulara göre Küresel Rekabetçilik Endeksinin altı göstergesinden sadece ikisinin (liman altyapısının kalitesi ve yol altyapısının kalitesi) genel Lojistik Performans Endeksi skoru ile önemli bir ilişkiye sahip olduğunu tespit etmiştir.

Çemberci (2015), Küresel Rekabet Endeksi'nin Lojistik Performans Endeksinin her bir boyutu üzerindeki moderatör etkisini, hiyerarşik regresyon yöntemi ölçmüştür. Analiz sonucunda, lojistik performans endeksinin altı boyutunun üçünde ılımlı etkilerin istatistiksel olarak anlamlı olduğu sonucuna ulaşmıştır. Kısaca bir ülkenin hedefi Küresel Rekabet Endeksinde en üst seviyeye gelmekse lojistik hizmetlerinin Uluslararası Taşımacılık, Takip ve İzleme ve Zamanlama boyutlarında önemli iyileştirmeler yapması gerektiğini ortaya koymuştur.

Uca ve arkadaşları (2016), 2007, 2010, 2012, 2014 dönemi Lojistik Performans Endeksi (LPI) yolsuzluk ve dış ticaret verileriyle; lojistik yeteneğinin, yolsuzluk ve dış ticaret hacmi arasındaki arabuluculuk etkisini belirlemek amacıyla hiyerarşik regresyon analizi yöntemi kullanılmıştır. Analiz sonuçlarına göre, bir ülkenin lojistik yeteneğinin, yolsuzluk ve dış ticaret hacmi arasındaki ilişkiyi tetikleyebileceği anlaşılmaktadır.

Bayır ve Yılmaz (2017), yaptıkları çalışmalarında 20 Avrupa ülkesinin lojistik performanslarını ölçmek amacıyla 2016 yılına ait LPI verileriyle Çok Kriterli Karar Verme Tekniklerinden AHP ve VİKOR yöntemleriyle incelemiştir. Çalışmada ilk önce AHP ile mevcut kriterler ağırlandırılarak daha sonra bu kriter ağırlıkları dikkate alınarak VİKOR yöntemi ile bu ülkeler sıralamaya tabi tutmuşlardır. Dünya LPI sıralamasından farklı olarak ilk defa Avrupa ülkelerinin kriter ağırlıkları baz alınarak LPI, VİKOR yöntemi aracılığıyla yeniden sıralayarak mevcut sıralamayla farklılıkları ortaya koymuşlardır. Gani (2017), lojistik performansının uluslararası ticaretteki etkisini incelemek amacıyla yaptığı çalışmada, genel lojistik performansının ihracat ve ithalatla pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde ilişkili olduğunu sonucuna ulaşmıştır.

Yapraklı ve Ünal (2017), Lojistik Performans Endeksi (LPI) raporlarına göre ülkeler bazında lojistiğin küresel durumu ile Türkiye'nin lojistik performans açısından dünyadaki durumunu incelemişlerdir. Yapılan araştırma bulgularına göre Türkiye'nin son on yılda lojistik performans açısından hem genel hem de alt bileşenler bazında ilerleme sağladığı fakat dünya sıralamasındaki yeri bakımından ciddi bir değişikliğin olmadığını tespit ederek hem endeks skoru bakımından hem de sıralama bakımından en iyi dönemin 2012 olduğunu ortaya koymuşlardır.

Marti ve arkadaşları (2017), genel lojistik performansının yapay bir endeksini hesaplamak için bir veri zarflama analizi yaklaşımı önermek ve ülkelerin lojistik performansını karşılaştırmak amacıyla yaptıkları çalışmada; ülkelerin lojistik performanslarının büyük ölçüde gelir ve coğrafi alana bağlı olduğu ve ayrıca yüksek gelirli AB ülkelerinin en iyi performans gösteren ülkeler grubunda yer aldığı sonucuna ulaşmışlardır.

Rençber (2018), Lojistik Performans Endeksi (LPI) hesaplamasında kullanılan faktörlerin sınıflandırılmasında etki düzeylerini 2007, 2010, 2012, 2014 ve 2016 LPI verileriyle incelemiştir. Çalışmadan elde edilen sonuçlara göre lojistik performans ölçümünde lojistik kalitesi, altyapı ve takip faktörlerinin en önemli faktörler olduklarını ortaya çıkarmıştır.

Akandere ve Hakses (2018), 2016 yılında Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralamasında ilk 28'de yer alan ülkeler ve Türkiye'den oluşan grubun 2010-2016 yılları arasındaki lojistik performans endeksi ile çevre performans endeksi puanları arasındaki etkiyi ve ilişkiyi panel veri analiziyle incelemişlerdir. Yapılan



analizde 29 ülkeye göre Lojistik Performans Endeksi (LPI) ve Çevre Performans Endeksi (EPI) arasında bir ilişkinin varlığı tespit edilmiştir.

Öztürk-Ofluoğlu ve arkadaşları (2018), lojistik performans endeksi ve alt bileşenlerinin ülkelerin ihracatı üzerindeki etkilerini araştırmak amacıyla; AB(12) ve MENA ülkeleri için 2007 ve 2014 yıllarında yatay-kesit analiz yöntemini kullanmışlardır. Analizden elde ettikleri sonuçlara göre, ülkelerin lojistik performans endeksi ve endeksi oluşturan gümrükler, altyapı, uluslararası taşımacılık, lojistik kalite ve yeterlilik, takip ve izleme ile zamanlama alt bileşenleri ülkeler arasındaki uluslararası ticaret performansını açıklamada önemli etkilerinin olduğu anlaşılmaktadır.

Gök Kısa ve Ayçin (2019), Dünya Bankası lojistik performans verileriyle, OECD ülkelerinin lojistik performanslarını çok kriterli karar verme yöntemleri kullanarak incelemişlerdir. Çalışmada lojistik performans kriterlerinin önem ağırlıkları SWARA yöntemi ile ülkelerin lojistik performanslarını ise EDAS yöntemiyle analiz etmişlerdir. Yapılan analizlerden elde edilen sonuçlara göre, en önemli kriterlerin lojistik hizmet kalitesi, altyapı ve uluslararası sevkiyat olduğu ve ayrıca lojistik performansı en yüksek olan ülkelerin ise sırasıyla Almanya, Hollanda ve İsveç olduğunu tespit etmişlerdir.

Oğuz ve arkadaşları (2019), yedi Asya ülkesinin (Güney Kore, Hong Kong, Singapur, Endonezya, Malezya, Tayvan ve Tayland) lojistik performanslarını Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi verileriyle Çok Kriterli Karar Verme tekniklerinden biri olan TOPSIS yöntemi ile analiz etmişlerdir. Yapılan analiz sonucunda lojistik performansı en yüksek olan ülkenin Singapur, en düşük olan ülkenin ise Endonezya olduğunu tespit etmişlerdir.

### 3. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİNE GÖRE ÜLKELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

#### 3.1. LPI Endeksine Göre En İyi ve En Kötü 10 Ülke

Dünya Bankası tarafından 2007 yılında ilke kez hesaplanan Lojistik Performans Endeksi, daha sonra 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında hesaplanmıştır. 2007 yılında 145 ülkenin dâhil edildiği endeks 2018 yılında ise 160 ülkeye göre hesaplanmıştır.

Tablo 1: Lojistik Performans Endeksine Göre Performansı En Yüksek 10 Ülke (2007-2018)

2007		2010		2012	
Singapur	4,19	Almanya	4,11	Singapur	4,13
Hollanda	4,18	Singapur	4,09	H. Kong	4,12
Almanya	4,10	İsveç	4,08	Finlandiya	4,05
İsveç	4,08	Hollanda	4,07	Almanya	4,03
Avusturya	4,06	Lüksemburg	3,98	Hollanda	4,02
Japonya	4,02	İsviçre	3,97	Danimarka	4,02
İsviçre	4,02	Japonya	3,97	Belçika	3,98
H.Kong	4,00	İngiltere	3,95	Japonya	3,93
İngiltere	3,99	Belçika	3,94	ABD	3,93
Kanada	3,92	Norveç	3,93	İngiltere	3,90
2014		2016		2018	
Almanya	4,12	Almanya	4,23	Almanya	4,20
Hollanda	4,05	Lüksemburg	4,22	İsveç	4,05
Belçika	4,04	İsveç	4,20	Belçika	4,04
İngiltere	4,01	Hollanda	4,19	Avusturya	4,03
Singapur	4,00	Singapur	4,14	Japonya	4,03
İsveç	3,96	Belçika	4,11	Hollanda	4,02
Norveç	3,96	Avusturya	4,10	Singapur	4,00
Lüksemburg	3,95	İngiltere	4,07	Danimarka	3,99
ABD	3,92	Hong Kong	4,07	İngiltere	3,99
Japonya	3,91	ABD	3,99	Finlandiya	3,97

Kaynak: Dünya Bankası

Tablo 1’de Dünya Bankası tarafından hesaplanan Lojistik Performans Endeksine göre lojistik performansı en iyi olan 10 ülke gösterilmiştir. Tabloya göre en yüksek performans gösteren ülkeler yıllara göre pek farklılık göstermemiştir. En yüksek performans gösteren 10 ülke gurubunda genelde zengin Avrupa ülkeleri yer almaktadır. 2018 yılında lojistik performansı en yüksek olan ülke Almanya’dır. Ancak Almanya’nın bir önceki dönemde hesaplanan lojistik performans endeksine göre ülke sıralaması değişmemesine rağmen lojistik performansı azalmıştır. Aslında ilk onda olan ülkelerin 2018 yılındaki performansları 2016 yılına göre azalmıştır. 2018 yılında en iyi ilk onda olan ülke gurubunda 8 Avrupa ülkesi



bulunmaktadır. Bu durumun nedeni Avrupa'daki yüksek gelirli ülkelerin gelişmiş tedarik zincirlerine sahip olmasıdır.

**Tablo 2: Lojistik Performans Endeksine Göre Performansı En Düşük 10 Ülke (2007-2018)**

2007		2010		2012	
Guyana	2,05	Sudan	2,21	Comoros	2,14
Çad	1,98	Nepal	2,20	Eritre	2,11
Nijer	1,97	Irak	2,11	Sudan	2,10
S.Leone	1,95	Gine Bissau	2,10	Kongo Cum.	2,08
Cibuti	1,94	Küba	2,07	S. Leone	2,08
Tacikistan	1,93	Ruanda	2,04	Nepal	2,04
Myanmar	1,86	Namibya	2,02	Çad	2,03
Ruanda	1,77	S.Leone	1,97	Haiti	2,03
Timor-Les.	1,71	Eritre	1,70	Cibuti	1,80
Afganistan	1,21	Somali	1,34	Burundi	1,61
2014		2016		2018	
Yemen	2,18	Zimbabve	2,08	Orta Afrika Cum.	2,15
Küba	2,18	Lao PDR	2,07	Zimbabve	2,12
Sudan	2,16	Tacikistan	2,06	Haiti	2,11
Cibuti	2,15	Lesotho	2,03	Libya	2,11
Suriye	2,09	S.Leone	2,03	Eritre	2,09
Eritre	2,08	Ekvator Gine'si	1,88	S.Leone	2,08
Kongo C.	2,08	Moritanya	1,87	Nijer	2,07
Afganistan	2,07	Somali	1,75	Burundi	2,06
Kongo	1,88	Haiti	1,72	Angola	2,05
Somali	1,77	Suriye	1,60	Afganistan	1,95

Kaynak: Dünya Bankası

Tablo 2'de lojistik performansı en düşük olan 10 ülke gösterilmiştir. Performansı en düşük ülkeler genelde düşük gelirli ülkelere olmaktadır. Ayrıca bu ülkeler doğal afet, iç savaş, siyasi gerginlik vb. gibi nedenlerle tedarik zincirinde problemler yaşamaktadırlar. 2018 yılında lojistik performansı en düşük ülke Afganistan'dır. Afganistan'ı Angola, Burundi ve Nijer izlemektedir. Lojistik performansı en düşük on ülke gurubundaki ülkelerin çoğunluğu Afrika ülkeleridir. Ancak 2018 yılında lojistik performansı en düşük olan ülke gurubundaki ülkelerin lojistik performansları 2018 yılında bir önceki dönem olan 2016 yılındaki lojistik performanslarına göre artmıştır.

### 3.2. Lojistik Performans Endeksi Bileşenlerine Göre Türkiye

Dünya Bankası tarafından hesaplanan Lojistik Performans Endeksinin 6 alt bileşeni bulunmaktadır. Bu bileşenler gümrük, altyapı, uluslararası gönderiler, lojistik kalite, takip ve izleme ile zamanlamadır. Bu bileşenler genel lojistik performansını etkilemektedir.

**Tablo 3: Lojistik Performans Endeksi Bileşenlerine Göre Türkiye (2010-2018)**

Yıl	LPI	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Gönderiler	Lojistik Kalite	Takip ve İzleme	Zamanlama
2010	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	3,50	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
2016	3,42	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
2018	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63

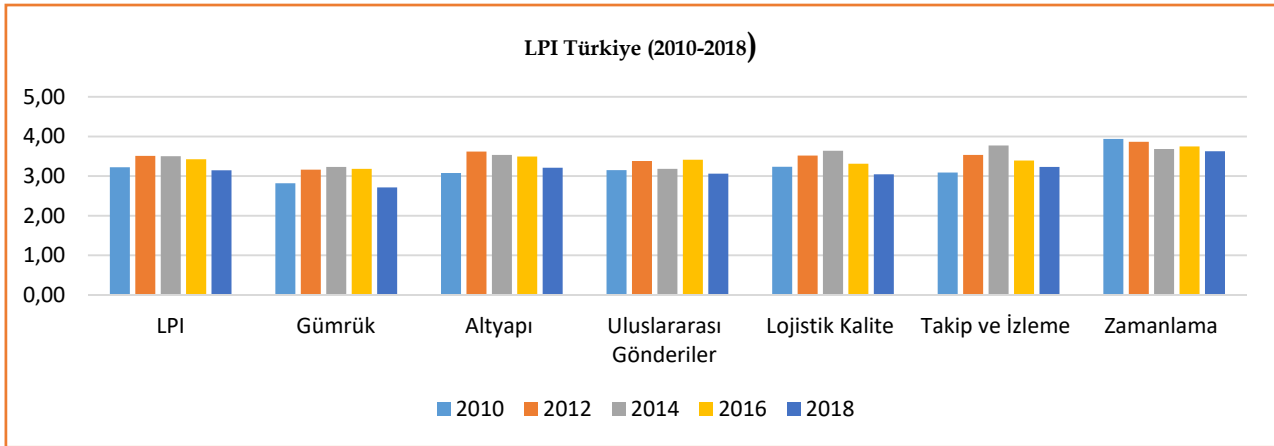
Kaynak: Dünya Bankası

Tablo 3'te Türkiye'nin 2010-2018 lojistik performansı ve lojistik performans alt bileşenleri gösterilmiştir. 2018 yılında Türkiye'nin genel lojistik performansı azalmıştır. Bu azalışta en çok etkiye sahip olan alt bileşenler gümrük ve uluslararası gönderilerdir.





Grafik 1: LPI Türkiye



Kaynak: Dünya Bankası verilerinden oluşturulmuştur.

Grafik 1’de Lojistik performans Endeksine göre, Türkiye’nin yıllara göre lojistik performansı ve performans bileşenleri gösterilmiştir. Grafikte 2007 yılının olmaması, 2007 yılında diğer yıllara göre lojistik performans alt bileşenlerinin farklı olmasıdır. Grafiğe göre Türkiye’nin lojistik performansı dalgalı bir seyir izlemektedir ve lojistik performansın en düşük olduğu yıl ise 2018 yılıdır. Yıllara göre lojistik performans endeksi alt bileşenlerinden en yüksek değer alan bileşen zamanlama bileşeni iken en düşük değer alan alt bileşen ise gümrük bileşenidir.

### 3.3. Lojistik Performanslarına Göre Şanghay Ülkeleri ve Türkiye

Şanghay İşbirliği Örgütü; Çin, Rusya, Tacikistan, Kırgızistan, Kazakistan, Özbekistan, Hindistan ve Pakistan ülkelerini kapsayan bir entegrasyondur. Türkiye bu örgütün “Diyalog Ortağıdır”.

Tablo 4: Şanghay Ülkeleri ve Türkiye’nin Yıllara Göre Lojistik Performansları (2007-2018)

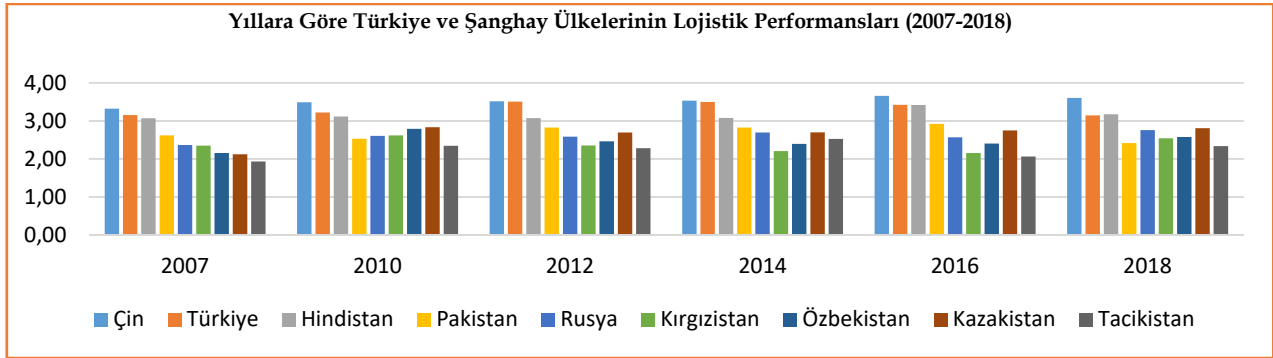
Ülke	2007	Dünya Sıra	2010	Dünya Sıra	2012	Dünya Sıra	2014	Dünya Sıra	2016	Dünya Sıra	2018	Dünya Sıra
Çin	3,32	30	3,49	27	3,52	26	3,53	28	3,66	27	3,61	26
Türkiye	3,15	34	3,22	39	3,51	27	3,50	30	3,42	34	3,15	47
Hindistan	3,07	39	3,12	47	3,08	46	3,08	54	3,42	35	3,18	44
Pakistan	2,62	68	2,53	110	2,83	71	2,83	72	2,92	68	2,42	122
Rusya	2,37	99	2,61	94	2,58	95	2,69	90	2,57	99	2,76	75
Kırgızistan	2,35	103	2,62	91	2,35	130	2,21	149	2,16	146	2,55	108
Özbekistan	2,16	129	2,79	68	2,46	117	2,39	129	2,40	118	2,58	99
Kazakistan	2,12	133	2,83	62	2,69	86	2,70	88	2,75	77	2,81	71
Tacikistan	1,93	146	2,35	131	2,28	136	2,53	114	2,06	153	2,34	134

Kaynak: Dünya Bankası

Tablo 4’te Şanghay ülkeleri ve Türkiye’nin 2007-2018 yılları arasındaki Lojistik Performans Endeksine göre yıllara göre lojistik performansları ve lojistik performanslarına göre sıralamaları gösterilmiştir. Tablodaki verilere göre Şanghay ülkeleri ve Türkiye’nin lojistik performansları incelendiğinde performansı en yüksek olan ülke Çin ve en düşük performansa sahip ülke ise Tacikistan’dır. Şanghay ülkeleri ve Türkiye Lojistik performanslarına göre sıralandığında ise 2018 yılında performansı en yüksek üç ülke sırasıyla Çin, Hindistan ve Türkiye’dir.



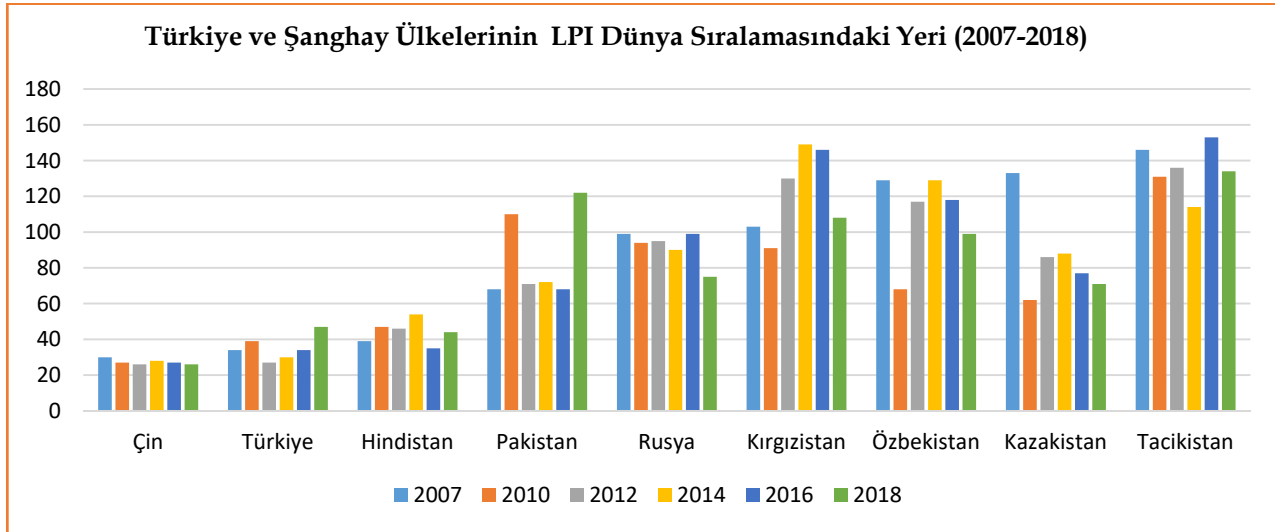
Grafik 2: Yıllara Göre Şanghay Ülkeleri ve Türkiye'nin Lojistik Performanslarındaki Değişim



Kaynak: Dünya Bankası verilerinden oluşturulmuştur.

Grafik 2'de Şanghay ülkeleri ve Türkiye'nin yıllara göre lojistik performanslarındaki değişim gösterilmiştir. Grafiğe göre çalışmanın konusu olan bu ülkelerin lojistik performansları yıllara göre dalgalıdır. 2007-2018 yılları temel alındığında lojistik performansının en çok değiştiği ülke Kazakistan'dır. Ayrıca 2007-2018 yılı performans verileri incelendiğinde performans skoru en az değişen ülke Türkiye'dir. 2007 yılında lojistik performans skoru 3,15 olan Türkiye'nin 2018 yılındaki lojistik performansı da 3,15'tir. Performans skoru değişmese bile 2007 yılında 34.sırada olan Türkiye aynı skorla 2018 yılında 47.sıraya gerilemiştir.

Grafik 3: Şanghay Ülkeleri ve Türkiye'nin Lojistik Performans Sıralamaları (2007-2018)



Kaynak: Dünya Bankası verilerinden oluşturulmuştur.

Grafik 3'te Türkiye ve Şanghay ülkelerinin Lojistik Performans Endeksinde göre Dünya sıralaması gösterilmiştir. Lojistik performansa göre dünya sıralamasında en iyi konuma sahip ülke Çin, en kötü konuma sahip ülke ise Tacikistan'dır. 2007-2018 arası lojistik performans değişimleri incelendiğinde performansı en çok düşen ülke Pakistan'dır. Performans sıralamasında performansı en çok iyileşen ülke ise Kazakistan'dır.

### 3.4. Lojistik Performans Bileşenlerine Göre Şanghay Ülkeleri ve Türkiye (2018)

Ülkelerin lojistik performanslarının hesaplandığı Lojistik Performans Endeksinin 6 tane alt bileşeni vardır. Bu alt bileşenlerdeki performans genel lojistik performansı oluşturur. Lojistik performans alt bileşenlerindeki iyileşme genel lojistik performansı artırırken, kötüleşme ise genel lojistik performansı azaltmaktadır.



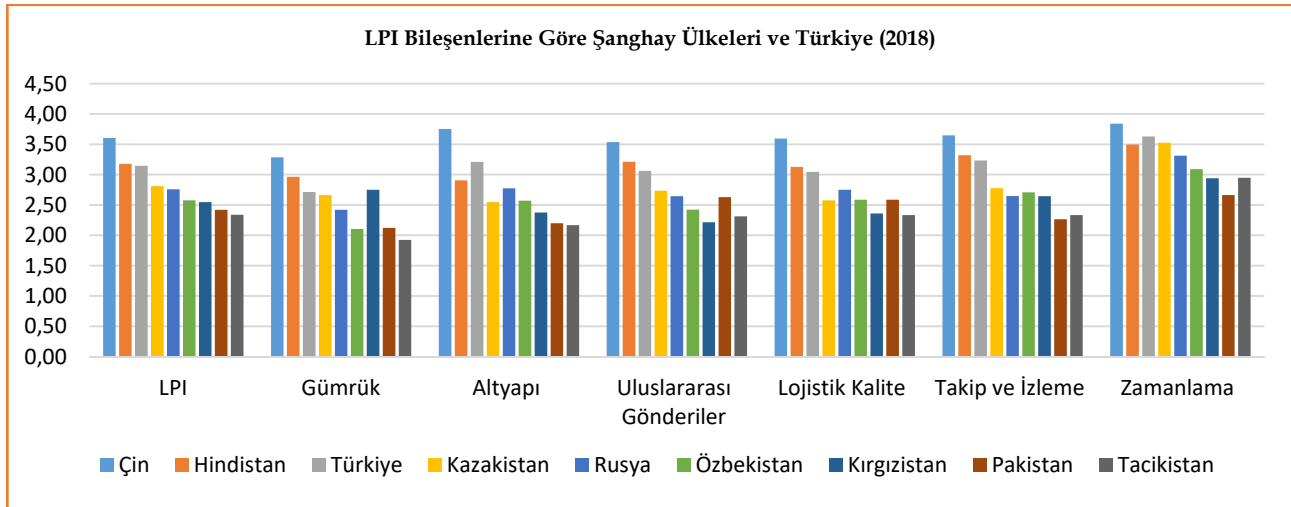
Tablo 5: Şanghay Ülkeleri ve Türkiye'nin Lojistik Performans Bileşenleri (2018)

2018	Ülke Sıra	LPI	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Gönderiler	Lojistik Kalite	Takip ve İzleme	Zamanlama
Çin	26	3,61	3,29	3,75	3,54	3,59	3,65	3,84
Hindistan	44	3,18	2,96	2,91	3,21	3,13	3,32	3,50
Türkiye	47	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63
Kazakistan	71	2,81	2,66	2,55	2,73	2,58	2,78	3,53
Rusya	75	2,76	2,42	2,78	2,64	2,75	2,65	3,31
Özbekistan	99	2,58	2,10	2,57	2,42	2,59	2,71	3,09
Kırgızistan	108	2,55	2,75	2,38	2,22	2,36	2,64	2,94
Pakistan	122	2,42	2,12	2,20	2,63	2,59	2,27	2,66
Tacikistan	134	2,34	1,92	2,17	2,31	2,33	2,33	2,95

Kaynak: Dünya Bankası

Tablo 5'te Şanghay ülkeleri ve Türkiye'nin 2018 yılındaki genel lojistik performansı, lojistik performans sıralaması ve lojistik performans alt bileşenleri gösterilmiştir. 2018 lojistik performans sıralaması dikkate alındığında Çin, Hindistan, Türkiye, Kazakistan ve Rusya Lojistik Performans Endeksine göre lojistik performansları hesaplanan en iyi performans gösteren 80 ülke içerisinde yer almaktadır. Özbekistan, Kırgızistan, Pakistan ve Tacikistan ise Lojistik Performans Endeksine göre lojistik performansları hesaplanan en kötü performans gösteren 80 ülke arasındadır.

Grafik 4: LPI Bileşenlerine Göre Şanghay Ülkeleri ve Türkiye (2018)



Kaynak: Dünya Bankası verilerinden oluşturulmuştur.

Grafik 4'te Türkiye ve Şanghay ülkelerinin 2018 yılındaki lojistik performansları ve lojistik performans alt bileşenleri gösterilmiştir. Lojistik performansı en yüksek ülke olan Çin'in genel performansına en çok pozitif etki yapan alt bileşenler zamanlama, altyapı ve takip ve izleme alt bileşenleridir. Performansı en düşük ülke olan Tacikistan'ın performansına en çok negatif etki eden performans alt bileşenleri ise gümrük, altyapı ve uluslararası gönderilerdir. Türkiye'nin ise genel lojistik performansına pozitif etki eden en önemli bileşen zamanlama bileşeni, genel performansına en çok negatif etki eden ise gümrük bileşenidir.

#### 4. SONUÇ VE ÖNERİLER

1959 yılında Avrupa Birliğine üyelik başvurusunda bulunan Türkiye'nin, yıllardır süren çabaları sonucunda hala birliğe üye olamaması yeni arayışlara girmesine neden olmuştur. Siyasal, sosyal ve ekonomik anlamda kendine yeni bir yol çizmek isteyen Türkiye'nin en önemli alternatiflerinden biri de Şanghay İşbirliği Örgütü'dür. Örgütün kapsadığı alan ve örgüt üyelerinin birçoğuyla geçmişe dayanan soydaşlık ilişkileri ile örgüt üyeleriyle olan fiziki yakınlık Türkiye için tercih sebeplerinin başında gelmektedir. Ancak 2005 yılında üyelik başvurusunda bulunan Türkiye'nin üyelik başvurusunun reddedilmesine rağmen ŞİÖ ile



ilişkiler sonlandırılmamış aksine 2012 yılında örgüte diyalog ortağı statüsüyle katılan Türkiye günümüzde ilişkileri daha da geliştirme gayreti içerisinde girmiştir.

Türkiye Şanghay İşbirliği Örgütüne üye olamamasına rağmen birlik üyesi ülkelerle ticari, ekonomik, sosyal ve askeri anlamda yakın ilişkiler içerisinde. Bununla birlikte örgüt üyeleriyle yakın coğrafyada yer alan Türkiye'nin üye ülkelerle benzer özellikler göstereceği beklentisi bu çalışmanın temel amaçlarından biridir. Bu amaçla Şanghay ülkeleri ve Türkiye'nin lojistik performansları ve performanslarındaki değişimler, Dünya Bankası tarafından 2007 yılından günümüze kadar 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında hesaplanan Lojistik Performans Endeksine göre performansları karşılaştırılmıştır. Yapılan incelemeden elde edilen sonuçlara göre Şanghay ülkelerinin bir kısmı iyi performans sergileyen ilk grupta yer alırken bir kısmı ise kötü performans sergileyen ülkeler grubundadır. 2018 lojistik performans sıralaması dikkate alındığında Çin, Hindistan, Türkiye, Kazakistan ve Rusya en iyi performans gösteren 80 ülke içerisinde. Özbekistan, Kırgızistan, Pakistan ve Tacikistan ise lojistik performansları hesaplanan en kötü performans gösteren 80 ülke arasındadır.

Şanghay ülkeleri ve Türkiye'nin lojistik performansları incelendiğinde performansı en yüksek olan ülke Çin ve en düşük performansa sahip ülke ise Tacikistan'dır. Şanghay ülkeleri ve Türkiye Lojistik performanslarına göre sıralandığında ise 2018 yılında performansı en yüksek üç ülke sırasıyla Çin, Hindistan ve Türkiye'dir. 2007-2018 yılları arasındaki performans değişimlerine göre lojistik performansında en çok olumlu değişim olan ülke Kazakistan, lojistik performansında en çok olumsuz değişim olan ülke ise Pakistan'dır. 2007-2018 yıllarında Türkiye'nin lojistik skorunda çok fazla değişim olmamasına rağmen performans sıralaması 47. sıraya gerilemiştir. 2018 yılında bir önceki döneme göre Türkiye'nin genel lojistik performansındaki değişmeye en çok; gümrük, uluslararası gönderiler ve lojistik kalite alt bileşenlerindeki değişimler etki yapmıştır.

Sonuç olarak Türkiye ve Şanghay ülkelerinin lojistik performansları dikkate alındığında Türkiye en iyi performans gösteren ülkeler arasında yer almaktadır. Türkiye'nin örgüte tam üyeliğinin konuşulduğu şu günlerde lojistik performans açısından örgüte katkı sağlayacağı muhtemeldir. Ayrıca literatürde lojistik performansın dış ticaret üzerindeki etkisini ispatlayan çok sayıda çalışma vardır. Bu nedenle 2023 ihracat stratejisini gerçekleştirmek isteyen Türkiye'nin lojistik performansını iyileştirici politikalar uygulaması gerekmektedir. Gümrük işlemlerindeki bürokrasinin azaltılması için yapılması gerekenler planlanarak en kısa sürede yürürlüğe sokulması gerekmektedir. Ayrıca lojistik sektöründe daha etkin ve kaliteli hizmet sunumu için gerekli düzenlemeler yapılarak uluslararası lojistik hizmetlerin sağlıklı ve hızlı bir şekilde sürdürülebilmesi için gerekli adımların atılması son derece önemlidir.

#### KAYNAKÇA

- Akandere, Gökhan ve Hakses, Hasan (2018). Lojistik Performans Endeksi (LPI) ile Çevre Performans Endeksi (EPI) Arasındaki İlişki Üzerine Bir Araştırma. *Social Sciences Studies Journal (SSSJournl)*, 4 (20), s. 2850-2860.
- Bayat, Tuğrul ve Özdemir, Şuayip (2016). Yeni Bir Lojistik Performans Endeksi Oluşturmak İçin Gerekli Olan Kriterlerin Belirlenmesi Üzerine Araştırma, V. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, 26-28 Mayıs 2016, Mersin.
- Bayır, Talha ve Yılmaz, Zekeriya (2017). Assesment of Logistic Performance Indexes of EU Countries by AHP and VİKOR Methods. *Middle East Journal of Education (MEJE)*, 3 (2), s. 73-92.
- Bayramoğlu, Köksal (2014). Lojistik Sektörü Devlet Politikaları ile Desteklenmeli-Nilgün Keleş ile Röportaj. *Ekovitrin*, Ocak, s. 136-141. <http://www.sertrans.com.tr/Yazili-Basin/30.12.2013-Ekovitrin-Lojistik-Sektoru-Devlet-Politikalari-Ile-Desteklenmeli-C42-P37-D136.html>
- Bayraktutan Yusuf ve Özbilgin Mehmet (2015), Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri. *Maliye Araştırmaları Dergisi*, 1 (2), s. 95-112.
- Çemberci, Murat, Civelek, Mustafa Emre ve Canbolat, Neslihan (2015). The Moderator Effect of Global Competitiveness Index on Dimensions of Logistics Performance Index. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 195, s. 1514-1524.
- Demirbilek, Atilla, Öz, Sabri ve Fidan, Yahya (2018). Lojistik Performans Endeksi ve Havayolu Kargo Taşımacılığı İlişkisi: 2007-2016 Türkiye Örneği. *Ekonomi, İşletme ve Yönetim Dergisi*, 2 (1), s. 1-24.
- Erkan, Birol (2014). The Importance and Determinants of Logistics Performance of Selected Countries. *Journal of Emerging Issues in Economics, Finance and Banking*, 3 (6), s. 1237-1254.
- Gani, Azmat (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), s. 279-288.
- Gök Kısa, Cansu ve Ayçin, Ejder (2019). OECD Ülkelerinin Lojistik Performanslarının SWARA Tabanlı EDAS Yöntemi İle Değerlendirilmesi. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 9 (1), s. 301-325.
- Güner, Samet ve Coşkun, Erman (2012). Comparison of Impacts of Economic and Social Factors on Countries' Logistics Performances: A Study with 26 OECD Countries. *Research in Logistics & Production*, 2 (4), s. 329-343
- İslam, Dewan, Meier, Fabian, Aditjandra, Paulus, Zunder, Thomas ve Pace, Giuseppe (2013). Logistics and Supply Chain Management. *Res Transp Econ*, 41(1), s. 3-16.
- İşık, Oğuz ve Karaman, Sevilay (2019). Sağlık Harcamaları ve Sağlık Göstergeleri Açısından Şanghay İşbirliği Örgütü Üye Ülkeleri ile Türkiye'nin Karşılaştırılması. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 2 (2), s. 348-358.
- Karlık, Rıdvan (2003). *Uluslararası Ekonomi: Teori ve Politika*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Kartal, Burak ve Sofyalıoğlu, Çiğdem (2011). Türkiye'deki Gençliğin Şanghay İşbirliği Örgütüne Yönelik Tutumuna Pazarlama Perspektifiyle Bakış, *International Conference On Eurasian Economies*, 12-14 Ekim 2011, Bişkek, Kırgızistan, 24-29.



- Kotler, Philip ve Armstrong, Gary (2004). *Principles of Marketing, International Edition*. Tenth Edition, Pearson, USA: Prentice Hall.
- Kunadhamraks Pichet ve Hanaoka Shinya (2007). Evaluating the Logistics Performance of Intermodal Transportation in Thailand. *Asia Pac J Mark Logist*, 20 (3), s. 323-342.
- Luisa Martí, Juan Carlos Martín ve Rosa Puertas (2017). A DeaLogistics Performance Index. *Journal of Applied Economics*, 20 (1), s. 169-192.
- Lalrinfel, Betty ve Tripathi, Anurag (2018). Afghanistan and the Shanghai Cooperation Organisation: Prospects for Membership. *International Journal of Research and Analytical Reviews (IJRAR)*, 5 (4), s. 1114-1119.
- Mesjasz-Lech, Agata (2019). Logistics Performance And Management of Logistics System Safety. *CzOTO*, 1(1), s. 730-737.
- Oğuz, Suzan, Alkan, Gamze ve Yılmaz, Burcu (2019). Seçilmiş Asya Ülkelerinin Lojistik Performanslarının TOPSIS Yöntemi ile Değerlendirilmesi. *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi, (Özel Sayı)*, s. 497-507.
- Özdaşlı, Esma (2012). Çin ve Rusya Federasyonu'nun Perspektifinden Şanghay İşbirliği Örgütü. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 4 (6), s. 108-122.
- Öztürk-Ofluoğlu, Nuran, Kalaycı, Cemalettin, Artan, Seyfettin ve Bal, Hasan (2018). Lojistik Performansındaki Gelişmelerin Uluslararası Ticaret Üzerindeki Etkileri: AB ve MENA Ülkeleri Örneği. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 9 (24), s. 92-109.
- Reçber, Ömer Faruk (2018). Basamak Korelasyon, Kohonen ve ANFIS Yapay Sinir Ağ Modellerinin Sınıflandırma Performanslarının Karşılaştırılması: Lojistik Performans Endeksi Üzerine Uygulama. *Ege Akademik Bakış*, 18 (3), s. 521-535.
- Rezaei, Jafar, Roekel, Wilco ve Tavasszy Lori (2018). Measuring the Relative Importance of the logistics Performance Index Indicators Using Best Worst Method. *Transport Policy*, 68 (1) s. 158-169.
- Roy, Vivek, Mitra, S.K., Chattopadhyay Manojit, ve Sahay, B.S. (2018). Facilitating the Extraction of Extended Insights on Logistics Performance from the Logistics Performance Index Dataset: A Two-Stage Methodological Framework and Its Application. *Research in Transportation Business & Management*, 28 (1), s. 23-32.
- Sofyalıoğlu, Çiğdem ve Kartal, Burak (2013). Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerinin Lojistik Performans İndekslerinin Karşılaştırılması ve Bazı Çıkarımlar. *International Conference on Eurasian Economies*, 17-18 September 2013, Beykent University St. Petersburg RUSSIA.
- Takım, Abdullah, İmamoğlu, İlyas Kays ve Naktiyok, Yücel (2018). *Dış Ticaret İşlemleri (Kavram, Teori, Politika ve Uygulama)*. 1. Baskı, Bursa: Ekin Yayınevi.
- Tokay, Semih Hüseyin, Deran, Ali ve Arslan, Seçkin (2011). Lojistik Maliyet Yönetiminde İzlenebilecek Stratejiler ve Muhasebe Eğitiminden Beklentiler. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1 (29), s. 225-244.
- Tutar, Erdiç, Tutar, Filiz ve Yetişen, Handan (2009). Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) ile Karşılaştırmalı Bir Analizi. *KMU İİBF Dergisi*, 11 (7), s. 190-216.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı (2019), Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ), <http://www.mfa.gov.tr/sanghay-isbirligi-orgutu.tr.mfa>
- Uca, Nagehan, İnce, Hüseyin ve Sümen, Halefsan (2016). The Mediator Effect of Logistics Performance Index on The Relation Between Corruption Perception Index and Foreign Trade Volume. *European Scientific Journal*, 12 (25), s. 37-45.
- Yapraklı, Tevfik Şükrü ve Ünalın, Musa (2017). Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 31 (3), s. 589-606.
- Yener, M. Cüneyt. (2013). Küresel Düzende Yeni Arayışlar: Şangay İş Birliği Örgütü ve Türkiye. *Uluslararası Ekonomik Sorunlar*, 46 (13), s. 71-91.