



## D-8 Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması ve Türkiye'nin Dış Ticaretinde D-8 Ülkelerinin Yeri

Comparison of The D-8 Countries According to the Logistics Performance Index and Place The D-8 Countries Turkey's Foreign Trade

**Öğr. Gör. Dr. Koray ÇETİNCELİ**

Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Isparta Meslek Yüksekokulu, Finans, Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü

ORCID ID: 0000-0002-3745-0545

**Arş. Gör. Dr. Hayri CENGİZ**

Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü

ORCID ID: 0000-0002-3394-349X

### ÖZET

Küreselleşme ve günümüzde teknolojinin geldiği nokta itibarıyla ülkeler arasındaki sınırların ortadan kalkması uluslararası ticarete rekabetin daha da artmasına sebep olmuştur. Ülkelerin lojistik performansı ve kalitesi, uluslararası pazardaki bu rekabette önemli bir fonksiyon haline gelmiştir ve lojistik hizmet kalitelerinin artırılması amacıyla küresel anlamda bu alanda performanslarının ölçülmesi ve tespit edilmesi önemi ortaya çıkmıştır. Bu çalışmada, rekabet ortamında ülkelerin durumlarını gösteren ve lojistik performanslarını karşılaştırmalarını sağlayan Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI) verileri kullanılmıştır.

Türkiye'nin de üyesi olduğu D-8 Ekonomik İşbirliği Örgütü üye ülkelerin lojistik performansları ile göstergeleri incelenmiş ve karşılaştırılmıştır. Ayrıca kuruluş amacı üye ülkeler arasındaki ekonomik işbirliği ve ticareti artırmak olan D-8 ülkelerinin dış ticaret hacimleri ve Türkiye ile dış ticaret ilişkileri incelenmiş ve karşılaştırılmıştır.

Çalışma sonuçlarına göre, 2007-2018 yılları arasında D-8 ülkeleri içerisinde en iyi lojistik performansına sahip ülkeler sırasıyla Malezya, Türkiye ve Endonezya, ayrıca dış ticaret hacmi bakımından 2015-2019 yılları arasında Malezya'dan sonra en büyük dış ticaret hacmine sahip ülke Türkiye'dir. Son olarak ülkelerin lojistik performans endeksinde düşük puan aldığı göstergeler için çözüm önerileri ortaya konmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Lojistik Performans endeksi, D-8 Ülkeleri, Dış Ticaret.

### ABSTRACT

Globalization and the disappearance of the borders between countries, due to the point where technology has reached today, has led to further increase in competition in international trade. The logistics performance and quality of countries has become an important function in this competition in the international market, and the importance of measuring and determining their performances in this field globally in order to increase the quality of logistics services has emerged. In this study, the Logistics Performance Index (LPI) data published by the World Bank, which shows the status of countries in a competitive environment and enables them to compare their logistics performance, is used.

Turkey and the D-8 Organization for Economic Cooperation member countries were examined with logistic performance indicators and compared. In addition, organizations that aim to increase economic cooperation and trade among the D-8 member countries examined the relationship between foreign trade and foreign trade volume with Turkey and compared.

According to the results of the study, the countries with the best logistics performance among the D-8 countries between 2007-2018, respectively Malaysia, Turkey and Indonesia additionally between the years 2015-2019 in terms of foreign trade volume with Malaysia after the country is the largest foreign trade volume of Turkey. Finally, solutions have been suggested for indicators that countries score low in the logistics performance index.

**Keywords:** Logistics, Logistics Performance Index, D-8 Countries, Foreign Trade.

## 1.GİRİŞ

Sanayi devrimi sonucunda üretim araçlarında meydana gelen değişimler ile birlikte küreselleşmenin de etkisiyle ticari serbestleşme, teknoloji ve iletişim araçlarının gelişmesinin de katkısıyla ülkeler arasındaki sınırların kalktığı ve bu durumun başta uluslararası ticaret olmak üzere birçok alanda ülkeler arasındaki rekabeti arttırdığı görülmektedir. Dünya ticaretinin devam eden yükselişi ve birçok ülkenin küresel ticaret sistemi içindeki bütünleşme hızını hızlandırma isteği, yalnızca açık bir küresel ekonomik sistemin sürdürülmesine değil, aynı zamanda lojistik hizmetler gibi destek yapılarının niceliğine ve verimliliğini artırmaya da bağlı olacaktır (Gani, 2017:280). Üretilen mal ve hizmetlerin yalnızca üretildikleri ülke sınırları içerisinde değil, dünyanın herhangi bir yerine transferinin niteliği dış ticarete sürdürülebilir rekabet açısından oldukça önemli bir hale gelmiştir. İşte bu rekabette üstünlüğü sağlayacak ticaret unsurlarından biri lojistikdir. Verimli lojistik hizmetleri, ürünlerin hareketliliğini kolaylaştırarak, güvenli ve hızlı bir şekilde transferinin yanında uluslararası ticarete maliyetlerin düşmesini de sağlamaktadır (Marti, vd., 2014:2982).

Lojistik sektörü, ticareti kolaylaştırmada, nakliye maliyetlerini düşürmede ve ekonomik büyümeyi canlandırmada önemli bir role sahiptir. Lojistik hizmetleri yerel ekonomi içerisinde sektörel bağlantılar sağlamasının yanında aynı zamanda yerel ekonomiyi uluslararası ekonomiye de bağlamaktadır. Yerel ekonomi içerisinde yer alan tarım, imalat, gıda, turizm gibi birbiri ile ilişkili üretim ve hizmet sektörlerinin arasındaki bağlantı, verimli bir nakliye ve lojistik sistemi ile güçlendirilebilmektedir. Çünkü üreticilerin amaçlarından biri mallarının minimum gecikme süresi ve uygun maliyet ile güvenli bir şekilde tüketicilere ulaşmasıdır (Bugarcic, vd., 2020:452). Diğer taraftan zayıf lojistik altyapısı ve hantal operasyonel süreçler, küresel ticaret etkileşimin önünde önemli bir engel olabilir. Sınır prosedürleri konusunda ülkeler arasında sınırlı koordinasyon gibi zayıf lojistik hizmetler; limanlarda gümrükleme sürecinin verimsizliği; ulaşım ile ilgili altyapının parçalanmış ve kalitesiz olması; maliyetli ve seyrek nakliye (uzun ve dolaylı nakliye rotaları ile); sevkiyatların izlenmesindeki ve malların gümrüklenmesindeki gecikmeler; limanlarda soğuk depolama tesislerinin olmaması ve ürün kalitesini onaylayamama gibi durumlar uluslararası ticarete önemli engellere neden olabilmektedir (Gani, 2017:280).

Ülkeler lojistik süreçlerindeki güçlü ve zayıf yönlerini Dünya Bankası tarafından yayınlanan lojistik performans endeksi (LPI) aracılığıyla tespit edebilmektedirler. Lojistik süreçlerinde ülkeler genel performanslarının yanı sıra “gümrükler, altyapı, uluslararası sevkiyatlar, lojistik kalitesi ve yetkinliği, takip ve izleme ile zamanlama” gibi farklı göstergeler aracılığı ile lojistik performanslarını inceleyebilmektedirler. Böylelikle ülkeler kendi durumlarını görmekte ve ayrıca ticari faaliyette buldukları ve aynı bölgede bulunan diğer ülkeler ile durumlarını karşılaştırabilmektedir. Ortaya çıkan sonuçlara göre zayıf yönlerini tespit edebilmekte ve bu yönlerini güçlendirmek adına planlama yapabilmektedirler.

Yine küreselleşme ile birlikte ticarete ülkeler arasındaki sınırların kalkması sonucunda ülkeler uluslararası ticaret politikalarını menfaatleri dâhilinde düzenlemektedirler. Ülkeler, ticari ilişkilerinde yeni fırsatlar elde etmek, ortak projeler ile ekonomik işbirliği geliştirmek, jeopolitik konum ve gelişmişlik düzeyleri bakımından farklılıklarını rekabet avantajına dönüştürmek için birlikler oluşturmaktadırlar. Böylelikle birliğe üye olan ülkeler arasında ekonomik çıkarlar sağlanmasının yanında farklı birliklere üye olan ülkelere karşı temsil edilme ve rekabet avantajına sahip olabilmektedirler.

Türkiye üç tarafı denizler ile çevrili, Asya ve Avrupa’yı birbirine bağlayan konumu itibari ile önemli bir lojistik güzergâha sahip olmasına rağmen lojistik performansı olarak istenilen düzeyde olmadığı görülmektedir. Öte yandan tarihinden gelen Yörük kültürü ve ticaret yolları, sahip olduğu potansiyeli ortaya çıkarmak adına önemli bir faktördür. Bu anlamda gün geçtikçe

lojistik performans endekslerinde istenilen düzeye gelmek için sürekli iyileştirme ile sürdürülebilir bir lojistik anlayışına ağırlık verildiği söylenebilir. Bu çalışmada Türkiye ile üyesi olduğu D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'nda yer alan; Bangladeş, Mısır, Endonezya, İran, Malezya, Nijerya ve Pakistan'ın lojistik performans endeksleri durumlarının karşılıklı olarak incelenmesi amaçlanmıştır. Birliğe üye gelişmekte olan ülkelerin lojistik performanslarının farklılıkları ve benzerliklerine ait bulgulara yer verilmiş olup, performanslarına etki eden göstergeler incelenmiştir. Ayrıca D-8 ülkelerinin dış ticaret hacimleri ile Türkiye dış ticaret hacmindeki yerleri incelenmiştir.

## 2. LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ

1950'lerden öncesine kadar lojistik kavramı askeri tesislerin, malzemelerin ve personelin tedariki, bakımı ve nakliyesi ile ilgili bir kavramdı (Ballou, 2007:333). Zamanla envanter ve nakliye gibi maliyetlerin ticarete üstünde durulması gereken önemli konular olduğu anlaşıldığında, doğru malları doğru zamanda doğru yere getirmenin firmalara olan yararları ile birlikte lojistik kavramı daha geniş bir kavram haline gelmiştir. Lojistik kavramı “ Kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması” olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2020). Lojistik, işletme stoklarının tedarik zinciri boyunca tüketicilere kadar konumlandırılması ve hareket ettirilmesi için gereken çabalardır (Cop,2015:155). Lojistik; ara mallar, hammadde, malzeme ve diğer hizmetlerin tedariki, stoklanması ve üretilen ürünlerin tüketicilere ulaştırılmaları ve aynı ürünlerin herhangi bir sebeple geri dönüşleri için gerekli olan tüm faaliyetleri olarak ifade edilmektedir (Tokay, vd. 2011:227). Lojistik; kaynaktan tüketiciye malların, hizmetlerin ve bilgilerin verimli akışını planlayan, uygulayan ve kontrol eden değer zincirinin bir parçası olarak tanımlanmaktadır (Marti, vd. 2014:2982). Lojistiğin önemi, nakliye, depolama ve paketleme süreçlerini verimli bir şekilde çözülmesi ile hem firmaların hem de faaliyet gösterdikleri ülkelerin rekabet gücünü artırmada ortaya çıkmaktadır. Sürekli gelişen teknoloji ile birlikte müşteri taleplerindeki değişikliklere de bağlı olarak lojistik faaliyetleri de çeşitlenmiş olup, sipariş ve dağıtım hizmetleri, konsolidasyon, proje taşımacılığı, ihale yapma, üretim denetimi, geri dönüşüm, teknik destek, kalite kontrol, marka desteği, danışmanlık, satış ve tanıtım organizasyonu, sigortalama, araç temini gibi uygulamalar da lojistik hizmetler arasında yer almaya başlamıştır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015:97). Görüldüğü üzere lojistik kavramı geniş bir uygulama alanına sahiptir. Üretilen bir malın sağlam, hızlı ve güvenilir bir şekilde müşteriye ulaşmasında gerçekleştirilen lojistik faaliyetleri artık tedarik sürecinden satış sonrası hizmetlere kadar birçok süreci içinde barındırmaya başlamıştır. Lojistik, ulusal rekabet gücünün en önemli unsurlarından birisi olup, başarılı lojistik hizmetler ve altyapılar, ülkeler arasında mal taşımacılığının kolaylaştırılmasında güçlü bir etkiye sahiptir. Konum itibari ile de ülkemizde lojistik sektörü önemli bir yere sahiptir. Sektörün GSYH içerisindeki payının %11-13 arası olduğu ve ulaştırma-haberleşme başlığı altında 2019 yılında kamu yatırımları içerisindeki payı %31'dir (UTİKAD-Lojistik sektörü raporu, 2019). Firmalar arasındaki rekabet gibi ülkelerin de rekabette yerlerinin belirlenmesinde performansın ölçülmesi oldukça önemlidir. Ülkeler lojistik hizmet kalitelerinin artırılması amacıyla küresel anlamda bu alanda performanslarının ölçülmesi ve tespit edilmesi önemi ortaya çıkmıştır. Bu rekabet ortamında ülkelerin durumlarını gösteren ve lojistik performanslarını karşılaştırmalarını sağlayan Lojistik Performans Endeksi (LPI) Dünya Bankası tarafından yayınlanmaktadır.

Lojistik Derneği (LODER), Lojistik Performans Endeksini (LPI),“Dünya Bankası tarafından her iki yılda bir yayımlanan, Dünya'daki lojistik uzmanlarından anket yoluyla toplanan nitel verilere dayalı olarak oluşturulan ve yaklaşık 160 ülkenin lojistik performansını gösteren endeks” olarak açıklamaktadır. Anketin yapılacağı uzmanlar Uluslararası Yük Taşımacılığı Birliği (FIATA), Global Ekspres Derneği (GEA) ile Global Ulaşım ve Ticaret Kolaylaştırma Ortaklığı (GFP) tarafından belirlenmektedir (Roekel, 2017:8). Ülkelerin lojistik performans endekslerinin ilki 2007 yılında yapılmış olup bu ölçümde öncelikle 7 alan belirlenmiştir. 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018

yıllarında ise yalnızca altı alanda ölçüm gerçekleştirilmiştir (Bozkurt ve Mermertaş, 2019:109). Ülkelerin performanslarının incelendiği bu altı alan (Marti, vd., 2014: 2984-2985);

- Gümrükler: Gümrük sevkiyat prosedürünün verimliliğini ve etkinliğini ölçer (gümrük acentelerinin hızı, anlaşılabilirliği ve öngörüsü). Ayrıca mevcut ticaret mevzuatının uygulanması ile mal ve hizmetlere ilişkin ithalat/ihracat vergilerinin toplanmasıyla ilgili çeşitli idari prosedürlere dayanmaktadır.
- Altyapı: Ülkenin ulaşım ve telekomünikasyon altyapısının kalitesini ölçer. Malların nihai tüketiciye taşınmasında kullanılan prosedürler ile ilgilidir.
- Uluslararası sevkiyatlar: Gönderileri rekabetçi fiyatlar ile düzenlemenin ne kadar kolay olduğunu ölçer.
- Lojistik kalitesi ve yetkinliği: Lojistik hizmetlerin yeterliliğini ve kalitesini ölçer. Tarafların nasıl davrandığını, şirketler ile tüketiciler arasındaki ilişkinin performansını ölçer.
- Takip ve İzleme: Gönderilerin takibini ve izlenebilirliğini ölçer. Nihai tüketiciye teslim edilmesine kadar her sevkiyatın tam yeri ve rotası belirlenir. Malların tedarik zincirindeki tüm taraflar bu bileşene dâhil olur ve dolayısıyla izlenebilirlik, bir bütün olarak sektörün faaliyetinin sonucudur.
- Zamanlama: Sevkiyat teslimat sürelerinin ölçülmesi. Sevkiyatların planlanan sürede teslim edilebilmesi sıklığı. Bu gösterge giderek karmaşıklaşan bilgisayarlı otomasyon süreçlerine olan ihtiyacı da etkilemiştir.

Ülkelerin genel lojistik performans endeksi bu altı göstergenin ağırlıklı ortalamaları alınarak 1-5 puan aralığında hesaplanmakta ve puan 5'e doğru yükseldikçe lojistik performansının kalitesinin artması olarak yorumlanmaktadır. İlk üç gösterge kamu düzenlemeleri, kamu politikaları ve ulaşım altyapısı gibi girdi özelliklerinden oluşmakta iken, diğer üç gösterge ise bu göstergelerde yapılan iyileştirmeler ve düzenlemelerden etkilenen çıktılardır (Zeybek, 2019:81). Göstergeler; arz zinciri hizmet sunumunda ana girdileri gösteren politika düzenleme araçları olan gümrükler, altyapı, lojistik kalitesi ve yetkinliğinden oluşurken, yine hizmet sunumunda performans çıktıları ise uluslararası sevkiyatlar, takip ve izleme ile zamanlama göstergelerini içeren iki kategoriden oluşmaktadır (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017).

Ayrıca ülkelerin elde ettiği LPI puanlarının dağılımına göre dört grup oluşturulmaktadır (Bayat ve Özdamar, 2016:2);

- LPI 1: Lojistikte kötü olan ülkeler,
- LPI 2: Lojistikte kısmen iyi performans gösteren ülkeler,
- LPI 3: Lojistikte istikrarlı performans gösteren ülkeler ve
- LPI 4: Lojistik dostu ülkelerdir.

Puanlamada 1 puan ve altı puan alan ülkeler lojistikte kötü olan ülkeler grubunda yer alırken, lojistik dostu ülkeler ise 4 puan ve üstü puan almaktadır. LPI, yerinde ticaret lojistiği performansını ölçerek, ülkelerin ve ülkelerde faaliyet gösteren firmalar ile ortaklarının, uluslararası ticaretin önündeki lojistik engelleri azaltmada karşılaştıkları zorlukları anlamalarına yardımcı olmaktadır. Ayrıca lojistik performans, ekonomik gelişmişlik düzeyinin ölçülmesinde bir araç olarak değerlendirilmesinin yanında ülkeler, bölgeler ve şehirler lojistik altyapı gelişmişliğine göre de sıralanmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015:96). Kaliteli ve yeterli bir lojistik ağına sahip olmak ekonomik ve sosyal gelişim üzerinde etkili olabilmekte ve yatırımcıların tercih ettiği bir ülke pozisyonuna geçilmesinde etkili olduğu söylenebilmektedir.

### 3. D-8 EKONOMİK İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ VE TÜRKİYE DIŞ TİCARETİNDEKİ YERİ

AB, NATO, BM ve üye ülkeleri ile Türkiye'nin ekonomik ve siyasi bakımdan yıllar süren önemli ortaklıkları bulunmasına rağmen yaşanan siyasi gelişmeler Türkiye'yi farklı stratejik ortaklıklar kurmaya yönlendirmiştir (İmamoğlu, 2019:1143). Bu ortaklıklardan birisi de Gelişen 8 Ülke (D-8) Ekonomik İşbirliği Örgütü'dür. D-8 grubu, aynı zamanda İslam İşbirliği Teşkilatı'na da üye olan Bangladeş, Endonezya, İran, Malezya, Mısır, Nijerya, Pakistan ve Türkiye'nin üyeliklerinden oluşan kalkınma işbirliği amacıyla kurulan bir birliktir. Amaçları üye ülkelerin küresel ekonomideki konumunu iyileştirmek, çeşitlendirmek, ticari ilişkilerde yeni fırsatlar yaratmak, uluslararası düzeyde karar alma sürecine katılımı artırmak ve yaşam standartlarını iyileştirmek olan D-8, 15 Haziran 1997 yılında İstanbul'da yapılan Devlet /Hükümet Başkanları Zirvesi ile kurulmuştur (D-8 Organization for Economic Cooperation, 2020). "Güney-Güney diyalogu çerçevesinde gelişme yolundaki ülkeler arasında oluşturulan işbirliği örneklerinden biri olan D-8, üye ülkeler arasında ekonomik ve ticari işbirliğinin geliştirilmesine yönelik bir oluşumdur. D-8'in amacı kalkınma yolundaki ülkelerin dünya ekonomisi içindeki konumlarını iyileştirmek, ticari ilişkilerini çeşitlendirmek ve ticaret alanında üye ülkelere yeni imkânlar yaratmak, uluslararası seviyede karar verme mekanizmalarına güçlü biçimde katılımlarını sağlamak ve halklarının yaşam seviyesini yükseltmektir" (T.C. Dışişleri Bakanlığı). Ayrıca BM Genel Kurulu'nda D-8 Teşkilatına "Gözlemci Statüsü" verilmiştir. 2019 yılı Ticaret Bakanlığı rakamlarına göre ihracat içinde Avrupa Birliği ülkeleri %48,5, Yakın ve Ortadoğu Ülkeleri % 18,6, İslam İşbirliği Teşkilatı ülkeleri % 26,1, diğer ülkelerin ise % 7'lik bir paya sahip olduğu ve D-8 ülkelerinin de İslam İşbirliği Teşkilatı'nda yer alan ülkelere olduğu düşünüldüğünde Türkiye'nin bu entegrasyon içerisinde yer almasının dış ticaret hacmine katkısı olduğu söylenebilir. Ayrıca Türkiye'nin birlik ülkeleri ile olan ticari ilişkilerinin de arttığı söylenebilir. Tablo 1' de D-8 ülkelerinin 2015-2019 yılları arasında Türkiye'nin dış ticaretindeki yerini gösteren rakamlar verilmiştir.

**Tablo 1.** Türkiye'nin 2015-2019 yılları D-8 Ülkeleri ile Dış Ticaret Rakamları

Ülkeler	2015		2016		2017		2018		2019	
	İhracat (Milyon \$)	İthalat (Milyon \$)	İhracat (Milyon \$)	İthalat (Milyon \$)	İhracat (Milyon \$)	İthalat (Milyon \$)	İhracat (Milyon \$)	İthalat (Milyon \$)	İhracat (Milyon \$)	İthalat (Milyon \$)
Mısır	3.249	1.313	2.832	1.445	2.548	2.014	3.215	2.168	3.509	1.904
Nijerya	376	201	248	146	340	145	369	143	596	156
İran	4.115	6.162	5.462	4.801	3.861	7.608	2.766	7.041	2.737	3.608
Pakistan	301	291	374	274	377	350	509	346	550	306
Bangladeş	272	850	340	758	348	762	474	566	427	509
Endonezya	214	1.635	259	1.434	245	1.495	286	1.361	289	1.352
Malezya	365	1.408	329	2.046	293	3.097	376	2.252	354	1.848
<b>Toplam</b>	<b>8.892</b>	<b>11.860</b>	<b>9.844</b>	<b>10.904</b>	<b>8.012</b>	<b>15.471</b>	<b>7.995</b>	<b>13.877</b>	<b>8.462</b>	<b>9.683</b>
<b>Türkiye ile Dış Ticaret Hacimleri</b>	<b>20.752</b>		<b>20.748</b>		<b>23.483</b>		<b>21.872</b>		<b>18.145</b>	

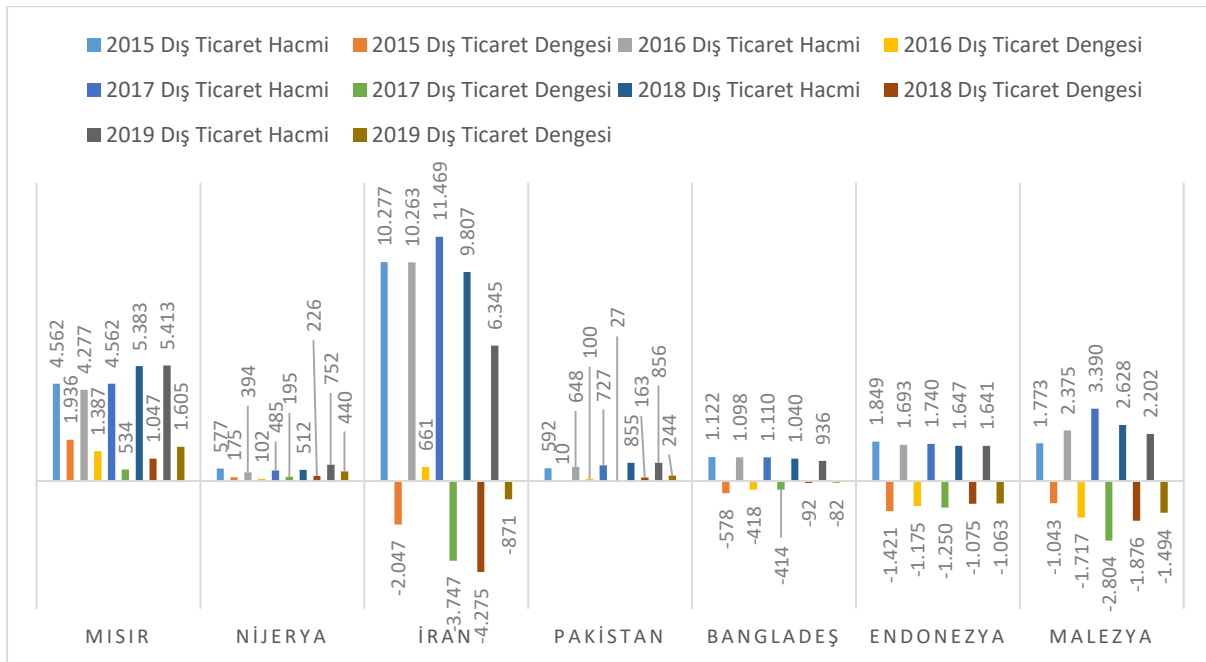
**Kaynak:** T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020

Tablo 1'e bakıldığında D-8 ülkeleri arasında Türkiye'nin en fazla ticaret yaptığı ülkenin İran, en az ticaret yaptığı ülkenin ise Nijerya olduğu görülmektedir. Yıllar itibariyle bakıldığında İran'a yapılan ihracatın en yüksek olduğu yıl 5,4 milyar dolara ulaşıldığı 2016 yılı iken, ithalatın en fazla olduğu yıl 7,6 milyar dolar ile 2017 yılıdır. İran'dan sonra en fazla dış ticaret ilişkisinde bulunduğumuz ülkenin Mısır olduğu görülmektedir. Mısır'a yapılan ihracatın en fazla olduğu yıl 3,5 milyar dolara ulaşılan 2019 yılıdır. Yine aynı ülkeden yapılan ithalat rakamının en yüksek olduğu yıl ise 2,1 milyar dolar ile 2018 yılıdır.

D-8 ülkelerinin Türkiye'nin toplam dış ticaretindeki payı 2019 yılında %4,6 düzeyindedir. Yine 2019 yılı rakamlarına göre Türkiye'nin dış ticaret hacmi en fazla olduğu ülke olan İran'ın D-8 ülkeleri ile ticaretimizdeki payı yaklaşık %35'dir. Türkiye'nin D-8 ile ticaretinde ikinci sırada yer alan Mısır'ın payı %30 düzeyindedir. Bu ülkeleri sırasıyla Malezya (%12), Endonezya (%9), Bangladeş (%5), Pakistan (%5) ve Nijerya (%4) izlemektedir. Türkiye'nin üyesi olduğu D-8 ülkeleri arasındaki dış ticaret payının 2015'ten 2019 yılına kadar %20 seviyesinde olduğu görülmektedir. Bu yıllar arasında bakıldığında Türkiye'nin D-8 ülkelere ihracatının en fazla olduğu yıl 2016 yılı iken ithalatın en fazla olduğu yılın 2017 yılı olduğu görülmektedir. Ayrıca 2015 yılından 2019 yılına kadar Türkiye'nin D-8 ülkelerinden yaptığı toplam ithalatın, toplam ihracattan fazla olduğu ve her dönem dış ticaret dengesinin eksi yönde seyrettiği anlaşılmaktadır.

Bu bağlamda Türkiye ve D-8 ülkeleri arasındaki dış ticaret hacmi ve dengesine ait rakamlar Grafik 1' de detaylı bir şekilde verilmiştir.

**Grafik 1.** Türkiye ile D-8 Ülkeleri Arasındaki 2015-2019 Yılları Dış Ticaret Hacmi ve Dış Ticaret Dengesi Rakamları



**Kaynak:** T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020

Grafik 1' e bakıldığında 2015-2019 yılları arasında Türkiye'nin Mısır, Nijerya ve Pakistan dışında diğer D-8 ülkeleri arasındaki dış ticaret dengelerinin eksi yönde olduğu görülmektedir. Özellikle en fazla dış ticaret hacmine sahip olduğumuz İran ile dış ticaret dengesinin 2018 yılında 4,2 milyar dolar seviyesinde açık verdiği anlaşılmaktadır. Diğer taraftan en fazla dış ticaret hacmine sahip olduğu ikinci ülke olan Mısır ile dış ticaret dengesinde fazla verildiği ve 2015 yılı 1,9 milyar dolar ile dengede en fazla artıda bulunduğu dönemdir. Dikkat çeken bir grafikte Endonezya ve Malezya ile olan dış ticaret dengesi durumudur. Dış ticaret hacimlerine bakıldığında bu iki ülke ile ithalatın çok daha fazla olduğu ve dış ticaret dengesinin eksi yönlü olduğu görülmektedir. Her ülke ile de 2015-2019 yılları arasında yapılan ithalat, bu iki ülke ile olan dış ticaret hacminin yaklaşık %85'ini oluşturmaktadır. Özellikle 2017 yılında Türkiye'nin Malezya'dan yaptığı ithalat bu ülke ile arasındaki dış ticaret hacminin %91'ini oluşturmaktadır.

D-8 ülkelerinin dünya ekonomisi içerisinde potansiyeli ve etkisi olduğu söylenebilmektedir. 2015-2019 yılları arasında Dünya ekonomisindeki dış ticaret hacminin %4,5'ini bu sekiz ülkenin dış ticaret hacimleri oluşturmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret İstatistikleri, 2020). Tablo 2'de D-8 ülkelerinin 2015-2019 yılları arasındaki ithalat ve ihracat rakamları gösterilmektedir.

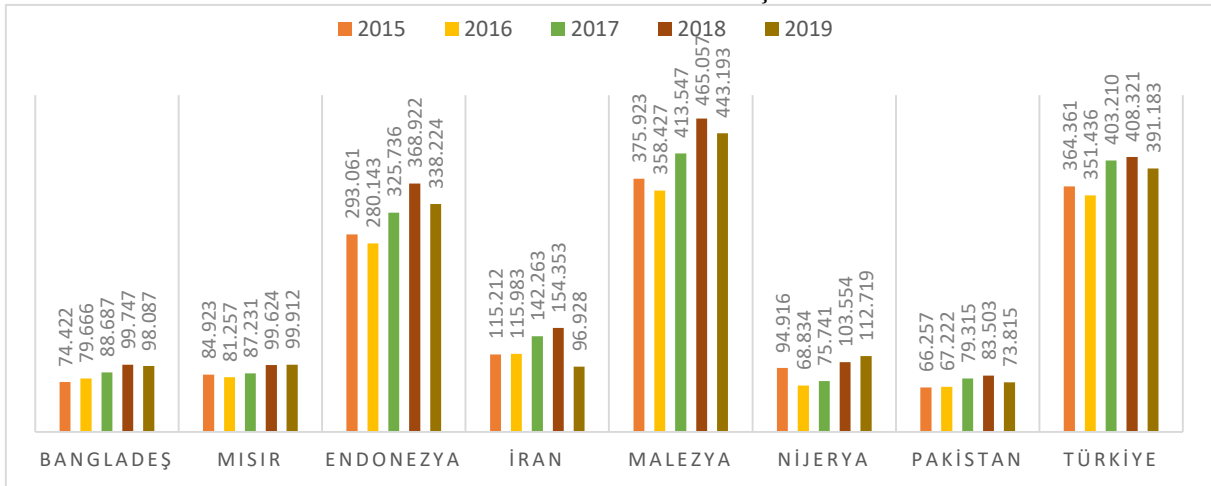
**Tablo 2.** D-8 Ülkelerinin 2015-2019 Yılları Arasındaki Dış Ticareti

Ülkeler	2015		2016		2017		2018		2019	
	İhracat (Milyar \$)	İthalat (Milyar \$)	İhracat (Milyar \$)	İthalat (Milyar \$)	İhracat (Milyar \$)	İthalat (Milyar \$)	İhracat (Milyar \$)	İthalat (Milyar \$)	İhracat (Milyar \$)	İthalat (Milyar \$)
Bangladeş	32.375	42.047	34.894	44.772	35.851	52.836	39.252	60.495	37.943	60.144
Mısır	21.349	63.574	25.468	55.789	25.604	61.627	27.624	72.000	28.993	70.919
Endonezya	150.366	142.695	144.490	135.653	168.811	156.925	180.215	188.707	167.497	170.727
İran	70.275	44.937	72.903	43.080	92.764	49.499	105.000	49.353	55.100	41.828
Malezya	199.952	175.971	189.743	168.684	218.130	195.417	247.455	217.602	238.195	204.998
Nijerya	50.216	44.700	33.302	35.532	44.468	31.273	60.547	43.007	61.690	51.029
Pakistan	22.089	44.168	20.375	46.847	21.569	57.746	23.425	60.078	23.352	50.463
Türkiye	150.982	213.619	149.247	202.189	164.495	238.715	177.169	231.152	180.836	210.347

**Kaynak:** T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020

Tablo 2’de D-8 ülkelerinin dünyanın diğer ülkelere sağladıkları ve bu ülkelerden aldıkları tüm malların ve diğer piyasa hizmetlerinin değerini temsil eden ihracat ve ithalat rakamları yer almaktadır. Emtia, nakliye, sigorta, seyahat, telif ücretleri, lisans ücretleri, iletişim, inşaat, finans, bilgi, iş ve devlet hizmetleri gibi diğer hizmetlerin değerini içerirken çalışan ücretleri, yatırım gelirleri ve transfer ücretlerini içermemektedir. İhracat-ithalat rakamları ve dış ticaret hacimlerine bakıldığında ilk üç ülkenin sırasıyla Malezya, Türkiye ve Endonezya olduğu görülmektedir. 2015-2019 yılları arasında ülkelerin dış ticaret hacmi ortalamaları sırasıyla; 411,2 milyar dolar ile Malezya, 383,7 milyar dolar ile Türkiye, 321,22 milyar dolar ile Endonezya, 124,9 milyar dolar ile İran, 91,2 milyar dolar ile Nijerya, 90,6 milyar dolar ile Mısır, 88,1 milyar dolar ile Bangladeş ve son olarak 74,02 milyar dolar ile Pakistan olarak sıralanmaktadır. Ayrıca 2019 yılına bakıldığında tutar olarak bakıldığında, bu ülkeler arasında dış ticaret açığı en yüksek olan ülkenin Mısır olduğu ve dış ticaret fazlasının ise en yüksek olduğu ülkenin Malezya olduğu görülmektedir.

D-8 ülkelerinin ihracat konusu malları ağırlıklı olarak petrol, doğalgaz, maden ve tarımsal ürünler iken makine, metaller, kauçuk ve plastik ürünler ithalat konusu mallardır (Saray, 2019:176-177). Bu ülkeler kısmen ham madde ile doğal kaynaklar ihracatçısı, ara mal ithalatçısı konumundadır.

**Grafik 2.** D-8 Ülkelerinin Yıllara Göre Dış Ticaret Hacimleri

**Kaynak:** T.C. Bakanlığı Dış Ticaret İstatistikleri 2020 verilerine göre derlenmiştir.

Grafik 2’de gösterildiği üzere yıllar itibariyle 2018 yılına kadar ülkelerin dış ticaret hacimlerinde yıllık bazda artış olduğu gözlemlenmiştir. Bu yılda İran ve Malezya dışında diğer tüm ülkelerin özellikle ithalat rakamlarındaki artış dış ticaret hacimlerinde yıllık bazda bir artışa neden olmuştur. 2015-2018 yılları arasında her dönem dış ticaret dengesinde artıda olan iki ülke Malezya ve İran’dır.

#### 4. TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ GÖSTERGELERİNE GÖRE PERFORMANSI

Türkiye’nin üç tarafının denizler ile çevrili olması ve sahip olduğu kıyıların liman yapmaya müsait olması, Asya, Avrupa ve Orta Doğu arasında bir köprü konumunda olması ve geçmişte de aynı şekilde ticaret yollarına sahip olmasından gelen tecrübesi ile stratejik bir alanda lojistik üssü olma potansiyeline sahiptir. Özellikle konumu gereği dış ticarete konu olan malların (ithalat-ihracat) lojistiği son 10 yılda; deniz yolu taşımacılığı başta olmak üzere (ortalama %60) sırasıyla karayolu (ortalama %24), havayolu (ortalama %11), demiryolu ve boru hattı- posta (ortalama %5) ile yapılan taşımalarından oluşmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret İstatistikleri, 2020). 2023 hedeflerinde yer alan dünyada ilk 10 ekonomi içerisinde girmek ve 500 milyar dolar ihracat yapma hedefinin gerçekleşmesinde lojistik alanına yapılacak yatırımlar oldukça önemlidir.

Dünya Bankası tarafından ilk kez 2007 yılında 150 ülkenin dâhil edilmesi ile yayınlanan Lojistik Performans Endeksi daha sonra iki yılda bir olmak üzere 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında 160 ülke dâhil edilerek hesaplanmıştır.

**Tablo 3.** Türkiye’nin 2007-2018 Yılları LPI Göstergelerine Göre Lojistik Performansı

Yıl	Genel LPI		Gümrükler	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Kalitesi ve Yetkinliği	Takip ve İzleme	Zamanlama
	Puan	Sıra	Puan	Puan	Puan	Puan	Puan	Puan
2007	3,15	34	3,00	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	3,22	39	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	3,51	27	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	3,50	30	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
2016	3,42	34	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
2018	3,15	47	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63

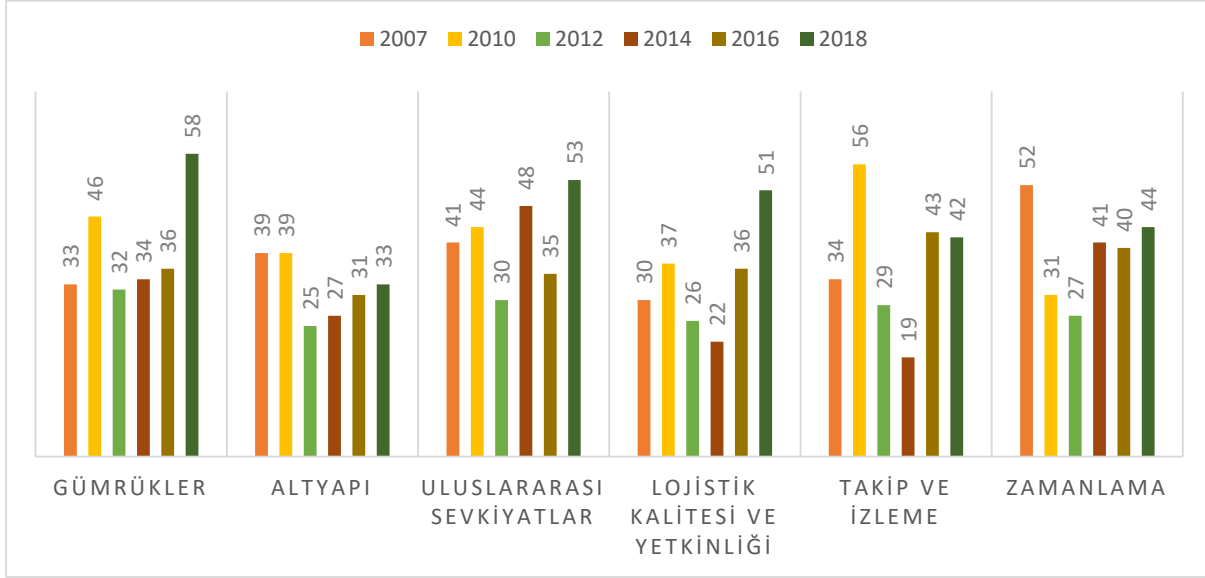
**Kaynak:** World Bank LPI, 2018

Tablo 3’de Türkiye’nin 2007-2018 yılları arasındaki lojistik performansı ve sıralaması ile lojistik performans göstergelerine ait puanlar yer almaktadır. Tabloya bakıldığında lojistik performansının ilk ölçüldüğü yıl olan 2007 yılında Türkiye’nin 150 ülke arasında 3,15 puan ile 34. Sırada yer aldığı görülmektedir. Performansın ölçüldüğü yıllara bakıldığında 155 ülkenin lojistik performansının ölçüldüğü ve Türkiye’nin en iyi performansına sahip olduğu 2012 yılında 3,51 puan ile 27. sırada yer almıştır. Bu yıldan sonra lojistik performans puanlarında düşüş olduğu görülmektedir. Özellikle 2018 yılında 47. sıraya gerileyen Türkiye’nin lojistik performansındaki düşüşün daha çok “gümrükler” göstergesinden kaynaklandığı söylenebilir. Ayrıca yıllar itibariyle en yüksek göstergenin 2010 yılında gerçekleşen 3,94 puan ile sevkiyatların planlanan sürede teslimatı ile ilgili olan “zamanlama” göstergesi iken, en düşük göstergenin ise 2,71 puan ile 2018 yılındaki gümrük sevkiyat prosedürünün verimliliğini ve etkinliğini ölçen “gümrükler”



göstergesinde olduğu görülmektedir. Lojistik performans göstergelerine bakıldığında “zamanlama” göstergesinin yüksek puan ortalaması ile istikrarlı ve verimli bir görüntü verdiği görülürken başta en düşük gösterge puanına sahip olan “gümrükler” olmak üzere diğer göstergelerde istenilen seviyelerin sağlanamadığı görülmektedir.

**Grafik 3.** Türkiye’nin Yıllar İtibariyle LPI Gösterge Sıralaması



**Kaynak:** World Bank LPI, 2018 verilerinden oluşturulmuştur.

Grafik 3’de Türkiye’nin yıllar itibariyle LPI göstergelerindeki sıralamaları gösterilmiştir. Yıllara göre en fazla gerilemenin olduğu gösterge genel sıralamaya da etkisinden anlaşılacağı üzere “gümrükler” göstergesindedir. 2012 yılında bu göstergede üst sıralara çıkılmış olursa da, 2018 yılındaki keskin düşüşe kadar bir gerilemenin olduğu görülmektedir. 2007 ile 2018 yıllarına bakıldığında; “altyapı” göstergesinde 39. sıradan 33. sıraya ve “zamanlama” göstergesinde 52. sıradan 44. sıraya bir yükselme olduğu görülmektedir. Yine aynı yıllarda “uluslararası sevkiyatlar” göstergesinde 41. sıradan 53. sıraya, “lojistik kalitesi ve yetkinliği” göstergesinde 30. sıradan 51. sıraya ve son olarak “takip ve izleme” göstergesinde ise 34. sıradan 42. sıraya bir gerileme olduğu tespit edilmiştir. Tüm bu sonuçlar ışığında Türkiye, LPI göstergelerinden yalnızca iki başlıkta bir yükselme gösterdiği görülmektedir. “Altyapı ve zamanlama” göstergelerinde gerçekleşen yükselmeler genel ortalamanın düşmesini engellediği söylenebilir.

### 5. D-8 ÜLKELERİNİN LOJİSTİK PERFORMANSLARINA GÖRE KARŞILAŞTIRILMASI

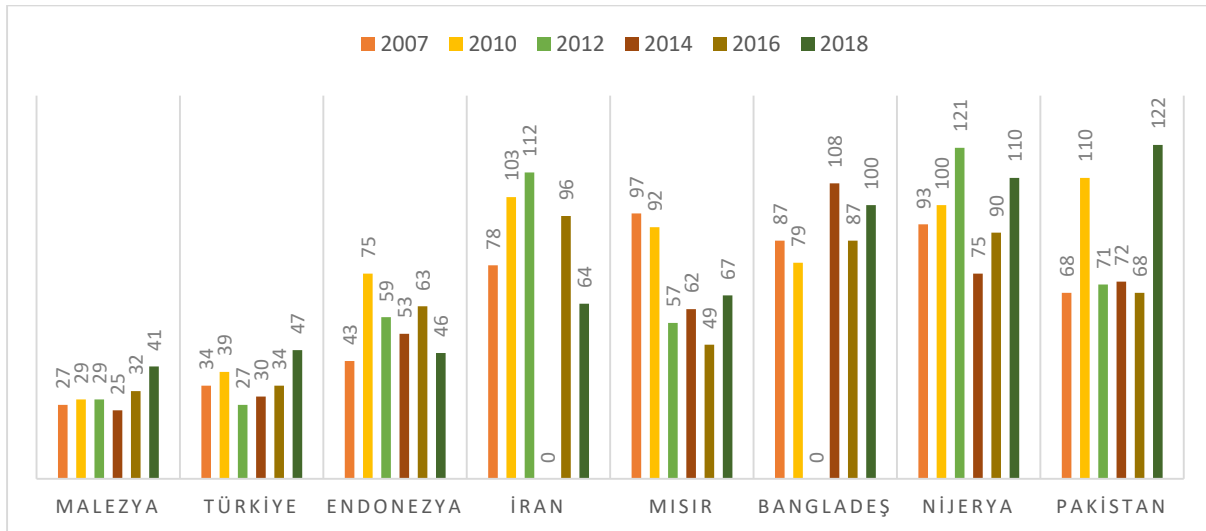
Üye ülkeler arasındaki dış ticareti ve ekonomik işbirliğini artırmak için; Türkiye, Bangladeş, Mısır, Endonezya, Malezya, İran, Nijerya ve Pakistan’ın bir araya gelerek 1997 yılında oluşturdukları D-8 Ekonomik İşbirliği Örgütü’nün dış ticaret hacmindeki payları giderek artmaktadır. Dış ticaret hacminden daha fazla pay almaları da iyi bir lojistik altyapısı ve ağına sahip olmalarına bağlıdır. Bu ülkelerin başta dış ticaret hacimlerine ve ekonomik gelişmelerindeki sürekliliğine etki eden lojistik performansları arasındaki benzerliklerin ve farklılıkların ortaya konması ile Türkiye’nin bu entegrasyon içerisindeki yerinin tespit edilmesi amacıyla lojistik performans endeksleri karşılaştırılacaktır.

**Tablo 4.** D-8 Ülkelerinin Yıllar İtibariyle Lojistik Performansı

ÜLKELER	2007	Sıra	2010	Sıra	2012	Sıra	2014	Sıra	2016	Sıra	2018	Sıra
Malezya	3,48	27	3,44	29	3,49	29	3,59	25	3,43	32	3,22	41
Türkiye	3,15	34	3,22	39	3,51	27	3,50	30	3,42	34	3,15	47
Endonezya	3,01	43	2,76	75	2,94	59	3,08	53	2,98	63	3,15	46
İran	2,51	78	2,57	103	2,49	112	-	-	2,60	96	2,85	64
Mısır	2,37	97	2,61	92	2,98	57	2,97	62	3,18	49	2,82	67
Bangladeş	2,47	87	2,74	79	-	-	2,56	108	2,66	87	2,58	100
Nijerya	2,40	93	2,59	100	2,45	121	2,81	75	2,63	90	2,53	110
Pakistan	2,62	68	2,53	110	2,83	71	2,83	72	2,92	68	2,42	122

**Kaynak:** World Bank LPI, 2018

D-8 ülkelerinin 2007-2018 yılları arasındaki lojistik performansları Tablo 4’de verilmiştir. Verilere göre bu yıllar arasında 2012 yılı dışında en yüksek lojistik performans puanına sahip ülkenin Malezya olduğu, 2012 yılında en yüksek ve diğer yıllarda Malezya’dan sonra en yüksek lojistik performans puanına Türkiye’nin sahip olduğu görülmektedir. 2018 yılına bakıldığında Türkiye ile Endonezya’nın 3,15 puan ile ikinciliği paylaştığı görülmektedir. 2012 yılında Bangladeş, 2014 yılında ise İran’ın endekste lojistik performansı verileri bulunmamaktadır. Genel anlamda en düşük lojistik performansı olan ülkelerin Nijerya ve Pakistan olduğu söylenebilir. En son hesaplanan lojistik performans endeksi yılı olan 2018 puanlarına bakıldığında ilk sırayı 3,22 puan ile Malezya’nın, ikinci sırayı 3,15 puan ile Türkiye ve Endonezya’nın izlediği, daha sonra sırası ile 2,85 puan ile İran, 2,82 puan ile Mısır, 2,58 puan ile Bangladeş, 2,53 puan ile Nijerya ve son olarak 2,42 puan ile Pakistan’ın izlediği görülmektedir. Buradan Malezya ve Türkiye’nin “lojistikte istikrarlı performans gösteren ülkeler” olduğu, kalan ülkelerin “lojistikte kısmen iyi performans gösteren ülkeler” kategorisinde olduğu söylenebilir. İlk iki sırada yer alan Malezya ve Türkiye’nin lojistik performans puanlarının yıllara göre ortalamasının 3 puanın üzerinde olduğu tespit edilmiştir. Bu iki ülkenin puanlarında yıllar itibariyle dalgalanmalar olmasına rağmen bu anlamda istikrarlı bir puan grafiği çizdikleri söylenebilmektedir. 2007-2018 yıllarına bakıldığında lojistik performansları düşen ülkelerin Malezya ve Pakistan olduğu görülürken, performansı en fazla artan ülkenin ise Mısır olduğu tespit edilmiştir.

**Grafik 4.** D-8 Ülkelerinin Yıllar İtibariyle Lojistik Performansı Dünya Sıralamaları

**Kaynak:** World Bank LPI, 2018 verilerinden oluşturulmuştur.

Grafik 4'te yıllar itibariyle D-8 ülkelerinin lojistik performanslarının dünya sıralamasındaki yerleri gösterilmiştir. Genel olarak bakıldığında D-8 ülkeleri arasında en iyi sıralamaya sahip ülkenin Malezya, sıralamada en kötü konuma sahip ülkenin ise Pakistan olduğu görülmektedir. 2018 yılı verilerine göre 160 ülke arasından ilk 80 içerisinde olan D-8 ülkelerinin; Malezya, Türkiye, Endonezya, İran ve Mısır olduğu görülmektedir. Kötü performans gösteren kalan 80 ülke sıralamalarına göre Bangladeş 100., Nijerya 110. ve Pakistan'ın 122. Sırada yer aldığı belirlenmiştir. Yıllar itibariyle ülkelerin lojistik performanslarına bakıldığında Malezya 2014 yılında 25. sıra ile en iyi performansını gösterirken, Türkiye 2012 yılında 27. sıra, İran 2018 yılında 64. sıra, Mısır 2016 yılında 49. sıra Bangladeş 2010 yılında 79. sıra, Nijerya 2014 yılında 75. sıra, Pakistan 2010 ve 2016 yıllarında 68. sıra ile sıralama bakımından en iyi performanslarını göstermişlerdir. 2007 ve 2018 yılları karşılaştırıldığında Mısır ve İran dışındaki ülkelerin sıralama olarak geriledikleri görülmektedir. İran lojistik performans sıralamasında 2007 yılında 78. sırada yer alırken, 2018 yılında 64. sıraya yükselmiştir. Yine Mısır lojistik performansı sıralamasında 2007 yılında 97. sırada yer alırken 2018 yılında 67. sıraya yükselmiştir. 2007-2018 yılları temel alındığında Türkiye'nin lojistik performans puanlarında bir değişiklik olmamasına rağmen sıralamada gerilediği, benzer şekilde Endonezya, Bangladeş ve Nijerya'nın puanlarının artmasına rağmen sıralamada gerilediği görülmektedir. Burada 2007 yılında 150, 2018 yılında 160 ülkenin performans ölçümünde yer almasının etkisinin olduğu söylenebilir.

## 6. D-8 ÜLKELERİNİN LOJİSTİK PERFORMANS ALT GÖSTERGELERİNE GÖRE KARŞILAŞTIRILMASI

Verimli lojistik hizmetleri firmalar ve faaliyet gösterdikleri ülkeler ile uluslararası piyasalar arasında ağ kurmaktadır. Ülkelerin lojistik faaliyetlerini verimli ve etkili bir şekilde gerçekleştirememeleri dış ticaretteki ulaştırma maliyetlerine olan olumsuz etkisi yanında ayrıca ekonomik büyüme ve yabancı yatırımcıları çekme konularında da olumsuz etkisi bulunmaktadır. Bu sebeple ülke yöneticileri, firma sahipleri ve diğer paydaşların ekonomik olarak büyümeleri için lojistik performanslarına ait bilgilerin bilinmesi önem arz etmektedir. Bu lojistik performansların hesaplandığı lojistik performans endeksi altı göstergeden oluşmaktadır. Her bir göstergeden elde edilen performans puanları ülkelerin genel sıralamasının belirlenmesini sağlamaktadır. D-8 ülkelerinin en son dönemde hesaplanan lojistik performansı alt gösterge puanları Tablo 5'te verilmiştir.

**Tablo 5.** D-8 Ülkelerinin 2018 Yılı Lojistik Performans Endeksi Göstergeleri Puanları

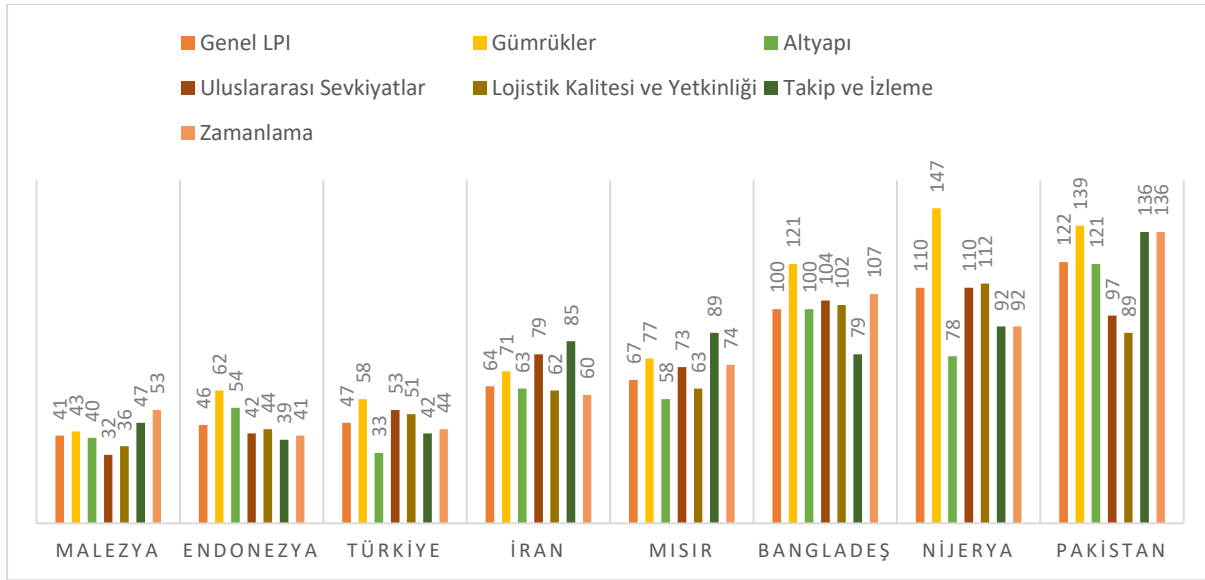
2018	Genel LPI	Gümrükler	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Kalitesi ve Yetkinliği	Takip ve İzleme	Zamanlama	
<u>Ülkeler</u>	<u>Puan</u>	<u>Sıra</u>	<u>Puan</u>	<u>Puan</u>	<u>Puan</u>	<u>Puan</u>	<u>Puan</u>	
Malezya	3,22	41	2,90	3,15	3,35	3,30	3,15	3,46
Endonezya	3,15	46	2,67	2,90	3,23	3,10	3,30	3,67
Türkiye	3,15	47	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63
İran	2,85	64	2,63	2,77	2,76	2,84	2,77	3,36
Mısır	2,82	67	2,60	2,82	2,79	2,82	2,72	3,19
Bangladeş	2,58	100	2,30	2,39	2,56	2,48	2,79	2,92

<b>Nijerya</b>	2,53	110	1,97	2,56	2,52	2,40	2,68	3,07
<b>Pakistan</b>	2,42	122	2,12	2,20	2,63	2,59	2,27	2,66

**Kaynak:** World Bank LPI, 2018

Tablo 5'e bakıldığında 2018 yılında D-8 ülkelerinin en düşük performans puanının "gümrükler" göstergesinden alındığı görülmektedir. Bu göstergede de ülkeler arasında en düşük puana sahip olan ülke 1,97 puan ile Nijerya'dır. Diğer taraftan D-8 ülkelerinin en iyi performansı puanına sahip olduğu göstergenin "zamanlama" göstergesi olduğu görülmektedir. Bu göstergede en yüksek puanlar sırasıyla Malezya (3,46), Endonezya (3,67), Türkiye (3,63), İran (3,36), Mısır (3,19), Nijerya (3,07), Bangladeş (2,92) ve Pakistan (2,66)'tır. Buradan hareketle ekonomik gelişmişlikleri farklı olan ülkelere de gümrük işlemlerinin benzer olduğu söylenebilir. Özellikle malların fiziksel olarak denetlenmesinde geçen zaman ve prosedürün birbirlerine benzerlikleri söz konusudur.

**Grafik 5.** D-8 Ülkelerinin 2018 Yılı Lojistik Performans Endeksi Göstergeleri Dünya Sıralamaları



**Kaynak:** World Bank LPI, 2018 verilerinden oluşturulmuştur.

D-8 ülkelerinin 2018 yılı lojistik performansı göstergelerindeki dünya sıralamaları grafik 5'te verilmiştir. Ülkelerin en düşük lojistik performans puanlarının "gümrükler" göstergesi olmasına rağmen Malezya'nın sıralama bakımından en düşük olduğu gösterge (53) "zamanlama", İran'ın en düşük olduğu gösterge (85) "takip ve izleme" ve Mısır'ın da en düşük olduğu gösterge (89) benzer şekilde "takip ve izleme" göstergesidir. Türkiye (58), Endonezya (62), Bangladeş (121), Nijerya (147) ve Pakistan (139)'ın lojistik performans puanları ile paralel olarak sıralamada en düşük oldukları gösterge "gümrükler" dir. Lojistik performans göstergelerinde en son elde edilen 2018 sıralamalarına göre; Malezya'nın sıralamada en iyi olduğu göstergenin 32. sırada yer aldığı "uluslararası sevkiyatlar" göstergesi olduğu görülmektedir. Türkiye'nin en iyi olduğu göstergenin ise 33. sırada yer aldığı "altyapı" göstergesi olduğu sonucu ortaya çıkmıştır. Endonezya'nın en iyi olduğu gösterge 39. sırada yer aldığı "takip ve izleme" göstergesidir. Bir diğer ülke olan Mısır'ın 58. sırada yer alarak sıralamada en iyi yere sahip olduğu gösterge "altyapı" göstergesidir. Gösterge sıralamalarında çok yakın da olsa İran'ın en iyi olduğu göstergenin 60. sırada bulunduğu "zamanlama" göstergesi olduğu görülmektedir. Bangladeş'in en iyi sıralamaya sahip olduğu gösterge 79. sırada yer aldığı "takip ve izleme" göstergesidir. Nijerya'nın sıralamada en iyi olduğu gösterge 78. Sırada yer aldığı "altyapı" göstergesidir. Son olarak Pakistan'ın sıralamada en iyi olduğu göstergenin "lojistik kalitesi ve yetkinliği" göstergesi olduğu görülmektedir. Ayrıca

sıralamada en iyi oldukları gösterge bakımından Malezya, Türkiye ve Endonezya D-8 ülkeleri arasında da bu göstergelerde ilk sırada yer almaktadırlar. Şöyle ki; Malezya “uluslararası sevkiyatlar” göstergesinde, Türkiye “altyapı” göstergesinde ve Endonezya “takip ve izleme” göstergesinde D-8 ülkeleri içerisinde birinci sıradadırlar.

## 7. SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Bu çalışmada, Türkiye'nin de üyesi olduğu D-8 ülkelerinin dış ticarete karşılaştıkları sorunları azaltmada yardımcı olan ve bir nevi dış ticaret hacmine doğrudan etki edebilen lojistik performansları karşılaştırılmış ve Türkiye ile diğer üye ülkelerin dış ticaret ilişkileri incelenmiştir. D-8 ülkelerinin dünya ekonomisindeki dış ticaret hacminin %4,5'ini oluşturması ve dış ticaret hacmi anlamında potansiyele sahip olmaları ve bu anlamda son dönemde araştırmalara konu olmaları (Saray, 2019; Ağır ve Şahbaz, 2016) bu grubunun incelenmesinde önemli rol oynamıştır. Bu amaçla Dünya Bankası tarafından 2 yılda bir yayınlanan ve ülkelerin lojistik performanslarının tespit edilmesi için hazırlanan Lojistik Performans Endeksi'nden ve T.C. Ticaret Bakanlığı tarafından yayınlanan dış ticaret (ithalat/ihracat) rakamlarından yararlanılmıştır.

Türkiye'nin 2015-2019 yıllarında D-8 üyeleri arasında en fazla ticaret yaptığı ülkenin İran ve yine bu yıllar arasında en az dış ticaret faaliyetlerini gerçekleştirdiği ülkenin ise Nijerya olduğu tespit edilmiştir. Talep ve arz edilen ürünlerin yanı sıra coğrafi ve kültürel benzerlikler ile Avrupa ile İran arasında bir bağlantı noktası olmamızın dış ticaret hacminde etkili olduğu söylenebilir. D-8 ülkelerinin Türkiye'nin dış ticareti içerisindeki payının ortalama %20'lerde olduğu da çalışma verilerinden elde edilen bir diğer sonuçtur. Ve bu ülkeler ile 2015-2019 yılları arasında gerçekleştirilen toplam ithalatın toplam ihracattan daha fazla olduğu tespit edilmiştir. Ek olarak Türkiye ile İran arasındaki dış ticaret hacmi kadar olmasa da aynı yıllar arasında Endonezya ve Malezya'dan yapılan ithalat, bu iki ülke ile olan dış ticaret hacminin yaklaşık %85'ini oluşturmaktadır. D-8 ülkelerinin dış ticaret hacimleri sonuçlarına göre Türkiye, Malezya'dan sonra en fazla dış ticaret hacmine sahip olan ülkedir. Yine son yıl verilerine göre Malezya bu ülkeler arasında en yüksek dış ticaret fazlası veren ülke iken Türkiye aynı yılda dış ticaret açığı vermiştir. Türkiye'nin D-8 ülkeleri içerisinde ticari ilişkilerinin en fazla olduğu ülke İran, en az olduğu ülke ise Nijerya'dır. Doğan (2015) Türkiye ve D-8 ülkeleri arasındaki dış ticaret ilişkilerini incelediği araştırmasında Türkiye'nin İran'a en fazla ihraç ettiği ürün grubunun ana metal sanayi, en fazla ithal ettiği ürün grubunun ise kimyasal ürün ve maddeler olduğunu belirtmiştir. Aynı çalışmada en az ticari ilişkide bulunan Nijerya'ya ihraç edilen ürünlerin başında ana metal sanayi gelirken, bu ülkeden en fazla ithal edilen ürünün tarım ve hayvancılık ürünleri olduğuna değinmiştir. Şeker 2019 yılında bir model ile Türkiye'nin D-8 ülkelere ihracat potansiyelini incelediği araştırmasında benzer bir sonuçlardan bahsetmiştir. Oluşturulan tahmin modeli sonuçlarına göre Türkiye'nin D-8 ülkelerinden Pakistan, Bangladeş, Malezya ve Mısır'a potansiyelinin üzerinde ihracat gerçekleştirdiği, Endonezya ve Nijerya ile potansiyelinin altında bir ticaret hacmi olduğunu belirtmiştir. Literatürde D-8 ülkeleri arasındaki dış ticaret ilişkilerinin benzer şekilde bazı modeller yardımıyla incelendiği çalışmalar bulunmaktadır (Öztürk, 2020; Aksu ve Gürbüz, 2017; Destebaşı, 2017;.Javari vd. 2011).

Özellikle 2018 yılına kadar D-8 ülkelerinin dış ticaret hacimlerinin arttığı gözlemlenmiştir. Bu durumda, 2019 yılında dış ticarete küresel olarak görülen yavaşlama eğiliminin etkili olduğu söylenebilir. Ek olarak yine aynı yılda başta ABD ve Çin arasında başlayan ve yine ABD'nin AB ülkeleri ile bazı metal ürünlerle ilgili ithalat vergisi ile uygulamaya koyduğu korumacılık eğilimi küresel anlamda dünya mal ticaretinin daralmasına sebep olmuştur. Ayrıca D-8 ülkelerinde Dolar/yerel para biriminin hızlı yükselişi sonrasında iç piyasalarda yaşanan yavaşlamadan olduğu söylenebilir. 2019 yılı Aralık ayında Çin'de ortaya çıkan ve 2020'nin ilk çeyreğinden itibaren tüm

dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgınının etkisiyle dünya mal ticaretinde 2020 yılının son çeyreğinde sert bir daralma olduğu söylenebilir.

Lojistik performans endeksinde yer alan Türkiye'nin 2007-2018 yılları arasındaki lojistik performansının en yüksek olduğu yılın 3,51 puan ile 27. sırada yer aldığı 2012 yılı olduğu görülmüştür. Yapraklı ve Ünalın (2017) Türkiye'nin 2016 yılına kadarki lojistik performansını inceledikleri çalışmalarında benzer şekilde hem skor hem de sıralama bakımından en iyi dönemin 2012 yılı verileri olduğunu belirtmişlerdir. Yıllar itibarıyla bakıldığında en yüksek ortalamaya sahip olduğu göstergenin “zamanlama” göstergesi olduğu, en düşük göstergenin ise “gümrükler” göstergesi olduğu ortaya çıkmıştır. Türkiye'nin bu yıllar arasındaki performansına bakıldığında LPI göstergelerinde “altyapı” ve “zamanlama” göstergelerinin genel LPI puanının düşmesini engellediği söylenebilir.

D-8 ülkelerinin performansları incelendiğinde genel performansı en yüksek olan ülkenin Malezya, en düşük olan ülkelerin ise Nijerya ve Pakistan olduğu belirlenmiştir. Türkiye'nin 2007-2018 yılları arasında bu ülkeler arasında ilk sırayı aldığı yılın 2012 yılı olduğu görülmüştür. Son yayınlanan 2018 yılı performans verilerine göre ilk üç ülke sırasıyla Malezya, Endonezya ve Türkiye'dir. Malezya ve Türkiye'nin 2007-2018 yıllarına göre ortalamasının üç puanın üzerinde olduğu tespit edilmiş olup bu iki ülkenin “lojistikte istikrarlı performans gösteren ülkeler” kategorisinde olduğu söylenebilir. Ayrıca LPI dünya sıralamasında da D-8 ülkeleri içerisinde en iyi sıralamaya sahip olan ülkenin Malezya, en kötü sıralamaya sahip olan ülkenin ise Pakistan olduğu belirlenmiştir. En son yayınlanan 2018 yılı LPI göstergelerinde D-8 ülkelerinin en düşük performans puanını “gümrükler” göstergesinden aldığı en yüksek puanı ise “zamanlama” göstergesinden aldıkları görülmüştür. Bu yılda “zamanlama” göstergesinde D-8 ülkeleri içerisinde Türkiye, Endonezya'dan sonra en yüksek puanı alan ülkedir. Ancak bu durum ülkelerin sıralamalarına farklı şekilde yansımıştır. 2018 yılı verilerine göre LPI performansları en iyi olan ilk üç ülkeden Malezya'nın sıralamada en iyi olduğu göstergenin “uluslararası sevkiyatlar”, Türkiye'nin en iyi olduğu göstergenin “altyapı” ve Endonezya'nın ise en iyi sıralamaya sahip olduğu göstergenin “takip ve izleme” göstergesi olduğu belirlenmiştir. Bu üç ülke de belirtilen göstergelerde D-8 ülkeleri arasında ilk sıradadırlar.

Literatürde Türkiye ile farklı ülkelerin lojistik performans endekslerinin karşılaştırıldığı çalışmalar bulunmaktadır. Kılınç vd. 2019 yılında yapmış oldukları çalışmalarında Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu'nun lojistik performans endekslerini karşılaştırmışlardır. Aynı yıllar arasındaki LPE puan ve sıralama sonuçlarında Çin ve Rusya'nın sıralamadaki yerlerinin yükseldiğini Türkiye'nin ise puan ve sıralamada geriye gitme eğiliminde olduğundan bahsetmişlerdir. Bozkurt ve Mermertaş'ın 2019 yılında Türkiye ve G8 ülkelerinin lojistik performans endekslerini karşılaştırdıkları araştırmaları yapılan bir diğer çalışmadır. 2018 yılındaki verilere göre Türkiye genel sıralamada Almanya, Japonya, İngiltere, Amerika, Fransa, İtalya ve Kanada'nın gerisinde olduğunu belirtmişlerdir. İmamoğlu (2019) çalışmasında Türkiye ile Şanghay işbirliği örgütü üye ülkelerinin lojistik performanslarını incelemiştir. Araştırma sonucunda 2018 lojistik performans sıralamasına göre Türkiye, Çin, Hindistan, Kazakistan ve Rusya'nın en iyi performans gösteren 80 ülke içerisinde yer aldığını, Özbekistan, Kırgızistan, Pakistan ve Tacikistan'ın ise en kötü lojistik performansı gösteren ülkeler arasında yer aldığını belirtmiştir. Aksungur ve Bekmezci (2020), Türkiye'nin 2007-2018 yılları arasında LPI konumundaki değişiklikleri inceledikleri çalışmalarında, istikrarsız bir seyrinde olan lojistik performansın coğrafi avantaja sahip olmanın bilinci ile üretim odaklı bir ticari yapı benimsenmesi gerektiğini ve ihracat ile üretim teşviklerinin sıralamalarda daha yukarılarda bulunulmasına katkı sağlayacağını ifade etmişlerdir.

Sonuç olarak D-8 ülkelerinin dış ticaret hacimleri ve lojistik performansları dikkate alındığında Türkiye en iyi dış ticaret hacmine ve lojistik performansına sahip ülkeler arasında yer almaktadır. Dış ticaret hacmi bakımından Türkiye D-8 ülkeleri içinde Malezya'dan sonra en büyük dış ticaret hacmine sahip ikinci ülkedir. 2015-2020 yılları arasında Türkiye'nin D-8 ülkeleri

arasındaki ticaretteki payının %20'ler seviyesinde seyrettiği tespit edilmiştir. Bu anlamda özellikle Türkiye'nin dış ticaret dengesinde fazla verdiği Mısır, Pakistan ve ithalat ağırlıklı diğer D-8 ülkeleri ile yapılan dış ticaretin öneminin arttığı görülmüştür. Ayrıca Türkan ve Alakuştekin (2017), D-8 ülkelerinin dış ticaretinin yeterlilik analizini yaptıkları araştırmalarında üye ülkelerin birçok üründe birbirlerine yeterli olduğu ve dışa bağımlılığa gerek kalmadan dış ticaretlerini gerçekleştirebildiklerinden bahsetmişlerdir.

Lojistik performans endeksinde en iyi performansı gösteren ülkenin 22'sinin OECD ülkesi olduğu düşünüldüğünde yüksek gelirli ülkelerin lojistik performansının daha yüksek olduğu söylenebilir (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017:10). Bu bağlamda ülkelerin lojistik performanslarının hem ülke ekonomisi hem de dış ticaret hacmine etkisinin önemi ortaya çıkmaktadır. Türkiye'nin "zamanlama" ve "altyapı" göstergelerindeki yüksek performansının ithalat ve ihracat gönderilerinin zamanında ulaşması ile ilgili olduğu düşünüldüğünde tedarik zincirinin öngörülebilirliğini ve güvenilirliğini artırmak adına oldukça önemli olduğu söylenebilir. Diğer taraftan 2018 yılında Türkiye'nin ve diğer D-8 ülkelerinin lojistik performansı bakımından en kötü oldukları göstergenin "gümrükleme" göstergesi olduğu belirlenmiştir. Bu göstergede incelenen özellikle ithal mallarda kontrol işlemlerinin ve prosedürlerinin uzaması, düşük hizmet güvenliği ve beklenmeyen gecikmeler bakımından zaman ve parasal maliyet ile birlikte düşük lojistik performansına sebep olmaktadır. Bu bakımdan ülkelerin bilgi teknolojilerini daha etkin kullanması ve gümrük işlemleri için gerekli belgelerin sayılarını azaltan, işlemleri kolaylaştıran ve hızlandıran önlemler almalarının bu göstergede yüksek bir performans elde etmelerinde önemli olduğu söylenebilir. Nitekim Türkiye'de Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda ihracat işlemlerinde kullanılan belgelerin elektronik onay sürecine dâhil edilmesi ile birlikte işlemlerin hızlandırılması adına önemli bir adım atılmıştır. Yine 2019 yılından itibaren EUR.1, EUR-MED, D-8, İran Menşe ve Malezya Menşe İspat belgelerinin elektronik ortamda onaylatılmaya başlanması (TİM, 2019:60) ile birlikte bu durumun başta lojistik performans endeksi göstergelerinden "gümrükler" göstergesindeki etkisi ve D-8 ülkeleri ile dış ticaret hacmine olan etkisinin 2020 rakamlarına yansımalarının ne düzeyde olduğu tekrar araştırılmalıdır. Ayrıca 2019 yılının sonlarında başlayan ve 2020 boyunca devam eden Covid-19 salgınının, başta bu araştırmaya konu olan D-8 ülkeleri olmak üzere ülkelerin dünya ekonomisindeki yerleri, dış ticaret hacimleri ve lojistik performanslarındaki etkisinin karşılaştırılmalı olarak incelenmesinin literatüre bu alanda katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

## KAYNAKÇA

- Ağır, H. & Şahbaz, A. (2016). "D-8 Ülkelerinin Makroekonomik Performansı ve Türkiye'nin Dış Ticareti", ICPESS (International Congress on Politic, Economic and Social Studies) 1, 71-85.
- Aksu, M., & Gürbüz, A. (2017). "D8 Ülkeleri Arasındaki Dış Ticaret İşlemlerinde Barter Yönteminin Uygulanabilirliği", Journal of History Culture and Art Research, 6(6), 578-592.
- Aksungur, M., & Bekmezci, M. (2020). "Türkiye'nin Lojistik Performansının Değerlendirilmesi: Boylamsal Bir Araştırma", Toros Üniversitesi İİSBF Sosyal Bilimler Dergisi, 7(12):19-40.
- Bayraktutan Y. & Özbilgin M. (2015). "Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri", Maliye Araştırmaları Dergisi, 1(2): 95-112.
- Bozkurt, C. & Mermertaş, F. (2019). "Türkiye ve G8 Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksinde Göre Karşılaştırılması", İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi, 7(2): 107-118.

- Bugarčić, F. Ž., Skvarciany, V., & Stanišić, N. (2020). "Logistics Performance Index in International Trade: Case Of Central And Eastern European and Western Balkans Countries", *Business: Theory and Practice*, 21(2): 452-459.
- Cop, R. (2015), "Tedarik Zinciri ve Tedarik Zinciri Yönetimi" (Ed. İrfan Süer) Genel İşletmecilik Bilgileri, ss. 144-169, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- Destebaşı, E. (2017). "Savunma, Eğitim Ve Sağlık Harcamaları Arasındaki Nedensellik Analizi: D-8 Ülkeleri Örneği", *Enderun*, 1(1), 28-43.
- Doğan, A. (2015). "Türkiye'nin D8 Ülkeleriyle Ticaretinin Yapısal Analizi", *Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi (AKAD)*, 7(13), 166-189.
- D-8 Organization for Economic Cooperation. (2020). Brief History of D-8. <http://developing8.org/about-d-8/brief-history-of-d-8/> adresinden 09.09.2020 tarihinde erişilmiştir.
- Gani, A. (2017). "The Logistics Performance Effect in International Trade", *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4): 279-288.
- İmamoğlu, İ. K. (2019). "Türkiye ve Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) Üyesi Ülkelerin Lojistik Performanslarına Göre Karşılaştırılması" *The Journal*, 12(68): 1143-1154.
- Jafari, Y., Ismail, M. A., & Kouhestani, M. S. (2011). "Determinants of Trade Flows among D8 Countries: Evidence from the Gravity Model", *Journal of Economic Cooperation & Development*, 32(3).
- Kılınc, E., Fidan, O. & Mutlu, H.M. (2019). "Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu'nun Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması", *Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 5(2), 17-34.
- LODER, Lojistik Derneği, (2020). <http://www.loder.org.tr/tr/terimler.html?kelime=LPI>, Erişim Tarihi, 08.09.2020
- Marti, L., Puertas, R., & García, L. (2014). "The importance of the Logistics Performance Index in International Trade", *Applied Economics*, 46:24: 2982-2992.
- Öztürk, M. B. E. (2020). "The Effect Of Foreign Direct Investments On Economic Growth and Export: An Empirical Analysis On D8 Countries", *The Journal of Social Science*, 4(7), 102-109.
- Roekel, W.V. (2017), "Improving The Logistics Performance Index (LPI) by Assigning Weights to Its Six Core Components, Using the Best-Worst Method", *Master of Science in Systems Engineering, Policy Analysis and Management at the Delft University of Technology*.
- Ronald H. B, (2007), "The Evolution and Future of Logistics and Supply Chain Management", *European Business Review*, 19(4): 332 – 348.
- Saray, M. O. (2019). "D-8 Ekonomileri, Dış Ticaret Desenleri ve Türkiye İçin Önemi: İhracat ve İthalat Yoğunluğu Endeksiyle Bir Değerlendirme". *Curr Res Soc Sci*, 5(2): 171-188.
- Şeker, A. (2019). "Türkiye'nin D-8 Ülkelerine İhracat Potansiyelinin Analizi: Panel Çekim Modeli Yaklaşımı", *Academic Review of Humanities and Social Sciences*, 2(3), 236-255.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı, (2020). Uluslararası Kuruluşlar ve İlişkilerimiz. <http://www.mfa.gov.tr/gelisen-sekiz-ulke-d-8.tr.mfa>, Erişim tarihi, 09.09.2020
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2017). Lojistik Performans Endeksi 2016. [http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/LPI\\_2016\\_01\\_03\\_2017.pdf](http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/LPI_2016_01_03_2017.pdf), Erişim Tarihi, 05.10.2020



T.C. Ticaret Bakanlığı, (2020). Dış Ticaret İstatistikleri. <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/ulkelere-gore-dunya-ticareti-2005-2019>. Erişim Tarihi, 05.10.2020

TDK, (2020). <https://sozluk.gov.tr/>

Tokay, S.H., Deran, A. & Arslan, S. (2011). “Lojistik Maliyet Yönetiminde İzlenebilecek Stratejiler ve Muhasebe Eğitiminden Beklentiler”, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 1 (29): 225-244.

Türkan, Y., & Alakuştekin, A. (2017). “Gelişen Sekiz İslam Ülkesinin (D-8 Ülkelerinin) Dış Ticaretinin Yeterlilik Analizi”, In International Congress Of Management Economy And Policy Proceeding Book, 647-672.

Türkiye İhracatçılar Meclisi (2019). İhracat 2019 Raporu, Yeni Vizyon, Yeni Yol Haritası.

<https://www.immib.org.tr/files/kio/temp/Yeni%20Vizyon%20Yeni%20Yol%20Haritas%C4%B1%20%C4%B0hracat%202019%20Raporu.pdf>, Erişim Tarihi, 07.10.2020).

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu, (2019). <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2019-29007.pdf>, Erişim Tarihi, 07.09.2020

WORLD BANK, "Logistic Performance Index" <https://lpi.worldbank.org>, Erişim tarih, 05.10.2020.

Yapraklı, T. Ş. & Ünalın, M. (2017). “Küresel lojistik performans endeksi ve Türkiye'nin son 10 yıllık lojistik performansının analizi”, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 3(31):589-606.

Zeybek, H., (2019). “Uluslararası Ticarete Demiryolunun Lojistik Performansa Etkisi”, Demiryolu Mühendisliği, (9):79-90.