



## Avrasya Lojistik Merkezi Olarak Türkiye Lojistik Yetkinliklerinin Lojistik Performans İndeksi'ne Göre Karşılaştırmalı İrdelenmesi

### As Eurasia Logistics Center Logistics Competence Of Turkey According To The Logistics Performance Index Comparative Review

Dr. Öğretim Üyesi Alpaslan ALPASLANOĞLU

T.C. Iğdır Üniversitesi, Yönetim ve Organizasyon Ana Bilim Dalı, Iğdır/Türkiye  
ORCID: 0000-0003-0859-984X

#### ÖZET

Lojistik hem dünya hem de tüm ülkeler için son derece önemli ve stratejik bir sektördür ve ülkeler için öncül uluslararası rekabet alanlarından birisi olmuştur. Dünya Bankası tarafından yapılan Lojistik Performans İndeksi (LPI) ise bu önemli rekabet alanı için önemli bir kıyaslama, lojistik yetkinlikleri ve performansları ölçme ve derecelendirme ölçütü haline gelmiştir. Türkiye'nin, özellikle sahip olduğu eşsiz ve rakipsiz ulaştırma ve lojistik potansiyellerle, yüksek düzeyde ekonomik ve stratejik avantajlarının ortaya konulabilmesi araştırmanın amacıdır.

Yüksek lojistik performans, tüm ülkeler gibi Türkiye için de ekonomik ve stratejik bakımdan gerekli ve önemli görülmektedir. Türkiye'nin Avrasya bölgesi içindeki lojistik performansının irdelendiği bu çalışmada, Avrupa ve Asya kıtalarını bağlayabilecek, dolayısıyla Avrasya bölgesinin lojistik merkezi olabilme konusundaki lojistik yetkinlikleri ve potansiyellerinin araştırılması bu çalışmanın önemini oluşturmaktadır.

İkincil tür verilerden yararlanılarak yapılan, kantitatif nitelikteki bu çalışmada; Dünya Bankası tarafından oluşturulan, iki yılda bir ilan edilen ve toplam 6 dönemden oluşan Lojistik Performans İndeks verileri temel alınarak ölçüt olarak kullanılmıştır. Söz konusu İndeks, ülkelerin lojistik kalite ve yetkinliklerini ölçmek, birbirleri ile kıyaslamak ve derecelendirmek bakımından en etkin, en güvenilir ve başat bir İndekstir. Çalışmada, Birleşmiş Milletler kuruluşu olan Dünya Bankası tarafından kamuya açıklanan resmi veriler kullanıldığından; geçerlilik, güvenilirlik ve etik açıdan son derece üst düzey yeterli söz konusudur.

Araştırma sonucunda, Türkiye lojistik yetkinliklerinin, Avrupa bölgesi ortalamasının gerisinde olmasına rağmen Asya, Avrasya ve Dünya lojistik yetkinlikleri ortalamasının üzerinde olduğu gözlemlenmiştir. Ancak Türkiye lojistik performansının 2012 döneminden itibaren düşüş eğiliminde olduğu, en son LPI döneminde (2018) neredeyse 2007 LPI seviyesine gerilediği görülmüştür. Buna rağmen Türkiye'nin sahip olduğu ulaştırma ve lojistik potansiyellerini değerlendirmesi ile beraber Avrasya bölgesinde en önemli lojistik merkez olabileceği düşünülmektedir. Bu amaçla, Türkiye'nin özellikle ana taşıma türleri olan su ve demir yolu altyapısı ile küresel düzeyde entegre lojistik merkezleri oluşturmasının gerekli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

**Anahtar kelimeler:** Türkiye lojistik performansı, Avrasya lojistik performansı, Avrupa lojistik performansı, Asya lojistik performansı, Avrasya lojistik merkezi.

#### ABSTRACT

Logistics is an extremely important and strategic sector for both the world and all countries, and it has been one of the leading international competition areas for countries. The Logistics Performance Index (LPI) made by the World Bank has become an important benchmark for this important competitive field, measuring and rating logistics competencies and performances. The aim of the research is to reveal the high level of economic and strategic advantages of Turkey, especially with its unique and unrivaled transportation and logistics potentials.

High logistics performance is seen as necessary and important for Turkey, as well as for all countries, in terms of economy and strategy. In this study, which examines the logistics performance of Turkey in the Eurasian region, the importance of this study is to investigate the logistics competencies and potentials that can connect the continents of Europe and Asia and therefore become the logistics center of the Eurasian region.

In this quantitative study using secondary type data; It was used as a criterion based on the Logistics Performance Index, which was created by the World Bank, announced every two years and consisted of 6 periods in total. The Index in question is the most

effective, reliable and dominant Index in terms of measuring the logistics quality and competencies of countries, comparing them with each other and ranking them. Since the official data disclosed to the public by the World Bank, the United Nations organization, is used in the study; There is an extremely high level of competence in terms of validity, reliability and ethics.

As a result of the research, it has been observed that although Turkey's logistics competencies are behind the European region average, they are above the Asian, Eurasian and World logistics competencies average. However, it has been observed that Turkey's logistics performance has been in a downward trend since the 2012 period, and has almost regressed to the 2007 LPI level in the last LPI period (2018). Despite this, it is thought that Turkey may become the most important logistics center in the Eurasian region with the evaluation of its transportation and logistics potentials. For this purpose, it has been concluded that Turkey needs to create globally integrated logistics centers, especially with its water and rail infrastructure, which are the main modes of transportation.

**Keywords:** Logistics performance in Turkey, logistics performance of Eurasia, logistics performance of European, logistics performance of Asia, Eurasia logistics center.

## 1. GİRİŞ

Dünya kıtalarının en küçüğü olan Avrupa, batıya doğru uzanan Avrasya yarımadalarından (Asya ile paylaştığı büyük kara kütlelerinden) oluşmuştur (Encyclopædia Britannica, 2021). Avrupa ve Asya, Avrasya olarak bilinen büyük bir kıta bölgesini oluşturmaktadır. Avrasya kıtası, Arap ve Hint alt kıtaları ve Chersky Sıradağları yakınlarındaki bazı bölgeler dışında neredeyse tamamen Avrasya plakasında oturmaktadır (World Atlas, 2021). Dolayısıyla bu çalışmada “Avrasya” kavramı, Avrupa ve Asya kıtalarının bütününe içeren sadece coğrafik bir bölge olarak addedilmektedir.

Lojistik; ürün, hizmet ve bilgi hareketlerinin yönetimiyle ilgili tüm uzman faaliyetleri kapsamaktadır. Müşterilere yönelik olarak; kaynak noktasından tüketim noktasına kadar ham maddelerin, yarı mamullerin süreç içi stokların, bitmiş ürünlerin ve ilgili bilgilerin verimli ve uygun maliyetli akışını ve depolanmasını planlama, uygulama ve kontrol etme sürecini ifade etmektedir. Lojistik; depolama, nakliye, katma değer, satış öncesi hizmetleri ve bilgi teknolojileri çözümlerini kapsayan ve gelen, giden, dahili, uluslararası ve tersine ürün akışlarının tamamını içeren (Association of European Vehicle Logistics, 2017) süreçlerin bütünü olarak tanımlanabilir. Tanımdan da anlaşılacağı üzere lojistik yük taşımacılık faaliyetlerini kapsarken, yolcu taşımacılık faaliyetlerini kapsamamaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2012). Lojistik hem dünya hem de tek tek tüm ülkeler için son derece önemli ve yaşamsal bir sektördür. Bu önem, iki ana noktadan kaynaklanmaktadır. Birincisi, tüm mal ve hizmet üretiminde birincil altyapı durumundadır. İkinci önem noktası ise ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinin başlı başına yüksek katma değer oluşturan küresel bir sektör olmasındandır. 2019 yılı küresel ulaştırma ve lojistik faaliyetleri katma değeri yaklaşık 1,3 trilyon USD olup (toplam küresel ticaretin %5,3 oranı) turizm-seyahat sektöründen (1,42 trilyon USD) sonra (World Trade Organization, 2020) ikinci en büyük hizmet sektörü konumundadır. Bu nedenlerle; lojistik ülkeler için stratejik bir husus haline gelmiş, ülkeler için en önemli rekabet alanlarından biri olmuştur. Dünya Bankası tarafından yapılan Lojistik Performans İndeksi ise bu önemli rekabet alanı için yegâne kıyaslama, lojistik yetkinlikleri ve performansları ölçme ve derecelendirmelerde bir mihenk haline gelmiştir. Öte yandan Türkiye,

özellikle sahip olduğu eşsiz ve rakipsiz ulaştırma ve lojistik potansiyellerine (Alpaslanoglu, 2021a: 297), yüksek düzeyde ekonomik ve stratejik avantajlarına rağmen henüz etkin bir performans sergileyememiş ve lojistik performans sıralamasında üst sıralara (ilk 10), hiçbir dönemde ulaşmamıştır.

Avrasya ülkeleri 2007 LPI genel skorları sıralamasında Singapur, 4,19 puanla ilk sırada yer alırken, ardından Hollanda ve Almaya onu takip etmişlerdir. Aynı dönemde ilk 20 Avrasya ülkesinin içinde 14 adet Avrupa ve 6 adet Asya ülkesi yer almıştır. Bu dönemde Türkiye, 150 ülkenin katıldığı dünya sıralamasında 34, Avrasya sıralamasında 28 ve Avrupa sıralamasında 18. basamağı elde etmiştir. 2007 LPI genel sıralamasının ilk 9 basamağın tamamını Avrasya ülkeleri oluşturmuştur (Tablo 1).

**Tablo 1.**

*Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2007 genel LPI ve LPI parametre puanları*

ÜLKELER (2007, 150 ülke)	Genel LPI			Gümrükler		Altyapı		Taşımacılar		Lojistik Hizmetler		İzlenebilirlik		Yurt içi Lojistik Maliyetler		Zamanlama		Avrasya sıralama
	Puan	Sıra	Güven aralığı	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	
Singapur	4,19	1	0,05	3,90	3	4,27	2	4,04	2	4,21	2	4,25	1	2,70	113	4,53	1	1
Hollanda	4,18	2	0,04	3,99	1	4,29	1	4,05	1	4,25	1	4,14	4	2,65	121	4,38	5	2
Almanya	4,10	3	0,03	3,88	4	4,19	3	3,91	4	4,21	3	4,12	5	2,34	136	4,33	8	3
İsveç	4,08	4	0,08	3,85	6	4,11	5	3,90	5	4,06	6	4,15	3	2,44	129	4,43	4	4
Avusturya	4,06	5	0,11	3,83	8	4,06	8	3,97	3	4,13	4	3,97	13	2,24	141	4,44	3	5
Japonya	4,02	6	0,03	3,79	11	4,11	6	3,77	10	4,12	5	4,08	7	2,02	148	4,34	6	6
İsviçre	4,02	7	0,08	3,85	5	4,13	4	3,67	14	4,00	8	4,04	9	2,26	139	4,48	2	7
Hong Kong, Çin	4,00	8	0,04	3,84	7	4,06	9	3,78	7	3,99	9	4,06	8	2,66	119	4,33	7	8
Birleşik Krallık	3,99	9	0,03	3,74	13	4,05	10	3,85	6	4,02	7	4,10	6	2,21	143	4,25	11	9
İrlanda	3,91	11	0,11	3,82	10	3,72	19	3,76	11	3,93	11	3,96	14	2,65	120	4,32	9	10
Belçika	3,89	12	0,05	3,61	16	4,00	11	3,65	17	3,95	10	3,96	15	2,62	122	4,25	10	11
Danimarka	3,86	13	0,10	3,97	2	3,82	14	3,67	15	3,83	15	3,76	17	2,52	128	4,11	19	12
Finlandiya	3,82	15	0,13	3,68	14	3,81	17	3,30	30	3,85	13	4,17	2	2,22	142	4,18	14	13
Norveç	3,81	16	0,09	3,76	12	3,82	16	3,62	19	3,78	17	3,67	20	2,08	147	4,24	12	14
Fransa	3,76	18	0,05	3,51	21	3,82	15	3,63	18	3,76	18	3,87	16	2,34	135	4,02	23	15
Birleşik Arap Emirlikleri	3,73	20	0,08	3,52	20	3,80	18	3,68	13	3,67	20	3,61	23	2,80	100	4,12	17	16
Tayvan, Çin	3,64	21	0,09	3,25	25	3,62	21	3,65	16	3,58	23	3,60	24	3,10	43	4,18	15	17
İtalya	3,58	22	0,05	3,19	29	3,52	23	3,57	21	3,63	21	3,66	21	2,39	132	3,93	27	18
Lüksemburg	3,54	23	0,30	3,67	15	3,86	13	3,00	45	3,22	33	3,56	26	2,88	86	4,00	25	19
Güney Kore	3,52	25	0,07	3,22	27	3,44	25	3,44	24	3,63	22	3,56	25	2,73	110	3,86	30	20
Türkiye	3,15	34	0,13	3,00	33	2,94	39	3,07	41	3,29	30	3,27	34	2,71	112	3,38	52	28

Not. Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2007 genel LPI ve LPI parametre puanları, ilk 20 ülke, 2007 LPI dönemi, toplam 150 ülke. (World Bank, 2021a). Kamusal alanda, kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

2010 LPI genel puan ve sıralamasında Türkiye; 3,22 puan ile 155 ülke içinde yapılan genel sıralamada 39, Avrasya ülkeleri içinde 34 ve Avrupa ülkeleri içinde 21. basamakta yer almıştır. 2010 LPI dönemi sıralamasının ilk 12 basamağının tamamını Avrasya bölgesi ülkeleri oluşturmaktadır ve 4,11 puan alan Almanya, hem dünya hem de Avrasya ülkeleri içinde ilk sırada yer almıştır. 2010 LPI dönemi Avrasya bölgesi ilk 20 sıralamasını 14 Avrupa ve 6 Asya ülkesi oluşturmuştur (Tablo 2).

**Tablo 2.**

*Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2010 genel LPI ve LPI parametre puanları*

ÜLKELER (2010, 155 ülke)	Genel LPI		Gümrükler		Altyapı		Uluslararası taşımlar		Lojistik kalite		İzlenebilirlik		Zamanlama		Avrasya sıralama
	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	
Almanya	4,11	1	4,00	3	4,34	1	3,66	9	4,14	4	4,18	4	4,48	3	1
Singapur	4,09	2	4,02	2	4,22	4	3,86	1	4,12	6	4,15	6	4,23	14	2
İsveç	4,08	3	3,88	5	4,03	10	3,83	2	4,22	2	4,22	3	4,32	11	3
Hollanda	4,07	4	3,98	4	4,25	2	3,61	11	4,15	3	4,12	9	4,41	6	4
Lüksemburg	3,98	5	4,04	1	4,06	9	3,67	7	3,67	21	3,92	19	4,58	1	5
İsviçre	3,97	6	3,73	12	4,17	6	3,32	25	4,32	1	4,27	1	4,20	15	6
Japonya	3,97	7	3,79	10	4,19	5	3,55	12	4,00	7	4,13	8	4,26	13	7
Birleşik Krallık	3,95	8	3,74	11	3,95	16	3,66	8	3,92	9	4,13	7	4,37	8	8
Belçika	3,94	9	3,83	9	4,01	12	3,31	26	4,13	5	4,22	2	4,29	12	9
Norveç	3,93	10	3,86	6	4,22	3	3,35	24	3,85	13	4,10	10	4,35	10	10
İrlanda	3,89	11	3,60	18	3,76	19	3,70	5	3,82	16	4,02	13	4,47	4	11
Finlandiya	3,89	12	3,86	7	4,08	8	3,41	19	3,92	10	4,09	11	4,08	25	12
Hong Kong, Çin	3,88	13	3,83	8	4,00	13	3,67	6	3,83	14	3,94	17	4,04	26	13
Danimarka	3,85	16	3,58	19	3,99	15	3,46	16	3,83	15	3,94	18	4,38	7	14
Fransa	3,84	17	3,63	17	4,00	14	3,30	28	3,87	12	4,01	14	4,37	9	15
Avusturya	3,76	19	3,49	20	3,68	21	3,78	4	3,70	20	3,83	22	4,08	23	16
Tayvan	3,71	20	3,35	25	3,62	22	3,64	10	3,65	22	4,04	12	3,95	30	17
İtalya	3,64	22	3,38	23	3,72	20	3,21	37	3,74	18	3,83	21	4,08	24	18
Kore Cumh.	3,64	23	3,33	26	3,62	23	3,47	15	3,64	23	3,83	23	3,97	28	19
Birleşik Arap Emirlikleri	3,63	24	3,49	21	3,81	17	3,48	14	3,53	27	3,58	28	3,94	33	20
Türkiye	3,22	39	2,82	46	3,08	39	3,15	44	3,23	37	3,09	56	3,94	31	34

Not. Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2010 genel LPI ve LPI parametre puanları, ilk 20 ülke, 2007 LPI dönemi, toplam 150 ülke. (World Bank, 2021b). Kamusal alanda, kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

2012 LPI döneminde Singapur, 155 ülke arasında 4,13 puan ile ilk sırayı almış ve bu dönemde ilk 13 sıranın tamamını Avrasya ülkeleri oluşturmuştur. Aynı dönemin ilk 20 genel LPI sıralamasında; 12 Avrupa ve 5 Asya ülkesi olmak üzere toplam 17 adet Avrasya ülkesi yer almıştır. Öte yandan Avrasya ülkelerinin ilk 20 basamağını; 14 Avrupa ve 6 Asya ülkesi oluşturmaktadır. 2012 LPI döneminde Türkiye, 3,51 puan almış, genel sıralamada 27, Avrasya sıralamasında 23, Avrupa sıralamasında ise 16. basamağı elde etmiştir. Bu dönemde Türkiye, tüm zamanlarının en yüksek LPI derecelerini gerçekleştirmiştir (Tablo 3).

**Tablo 3.**

*Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2012 genel LPI ve LPI parametre puanları*

ÜLKELER (2012, 155 ülke)	Genel LPI		Gümrükler		Altyapı		Uluslararası taşımacılık		Lojistik yetenek ve kalite		İzlenebilirlik		Zamanlama		Avrasya sıralama
	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	
Singapur	4,13	1	4,10	1	4,15	2	3,99	2	4,07	6	4,07	6	4,39	1	1
Hong Kong, Çin	4,12	2	3,97	3	4,12	7	4,18	1	4,08	5	4,09	5	4,28	4	2
Finlandiya	4,05	3	3,98	2	4,12	6	3,85	4	4,14	1	4,14	1	4,10	15	3
Almanya	4,03	4	3,87	6	4,26	1	3,67	11	4,09	4	4,05	7	4,32	2	4
Hollanda	4,02	5	3,85	8	4,15	3	3,86	3	4,05	7	4,12	2	4,15	12	5
Danimarka	4,02	6	3,93	4	4,07	10	3,70	8	4,14	2	4,10	4	4,21	7	6
Belçika	3,98	7	3,85	7	4,12	8	3,73	6	3,98	8	4,05	8	4,20	9	7
Japonya	3,93	8	3,72	11	4,11	9	3,61	14	3,97	9	4,03	9	4,21	6	8
Birleşik Krallık	3,90	10	3,73	10	3,95	15	3,63	13	3,93	11	4,00	10	4,19	10	9
Avusturya	3,89	11	3,77	9	4,05	11	3,71	7	4,10	3	3,97	11	3,79	31	10
Fransa	3,85	12	3,64	14	3,96	14	3,73	5	3,82	14	3,97	12	4,02	23	11
İsveç	3,85	13	3,68	12	4,13	5	3,39	29	3,90	12	3,82	17	4,26	5	12
Lüksemburg	3,82	15	3,54	18	3,79	20	3,70	9	3,82	15	3,91	13	4,19	11	13
İsviçre	3,80	16	3,88	5	3,98	13	3,46	24	3,71	18	3,83	15	4,01	24	14
Birleşik Arap Emirlikleri	3,78	17	3,61	15	3,84	17	3,59	15	3,74	17	3,81	18	4,10	13	15
Tayvan	3,71	19	3,42	22	3,77	21	3,58	16	3,68	20	3,72	21	4,10	14	16
İspanya	3,70	20	3,40	25	3,74	24	3,68	10	3,69	19	3,67	23	4,02	22	17
Kore Cumh.	3,70	21	3,42	23	3,74	22	3,67	12	3,65	22	3,68	22	4,02	21	18
Norveç	3,68	22	3,46	21	3,86	16	3,49	21	3,57	23	3,67	24	4,09	16	19
İtalya	3,67	24	3,34	27	3,74	23	3,53	19	3,65	21	3,73	20	4,05	18	20
Türkiye	3,51	27	3,16	32	3,62	25	3,38	30	3,52	26	3,54	29	3,87	27	23

Not. Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2012 genel LPI ve LPI parametre puanları, ilk 20 ülke. (World Bank, 2021c). Kamusal alanda, kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

160 ülkenin katıldığı 2014 LPI döneminin en yüksek puanını (4,12) alan Almanya'yı Hollanda ve Belçika takip etmiştir. Bu dönemde Türkiye, 3,50 puan ile genel sıralamada 30, Avrasya bölgesinde

26 ve Avrupa bölgesinde 17. basamakta yer almıştır. Avrasya bölgesinde ilk 20 ülkenin 15'ini Avrupa, 5 adedini ise Asya ülkeleri oluşturmuştur (Tablo 4).

**Tablo 4.**

*Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2014 genel LPI ve LPI parametre puanları*

ÜLKELER (2014, 160 ülke)	Genel LPI		Gümrükler		Altyapı		Uluslararası taşımalar		Lojistik yetenek ve kalite		İzlenebilirlik		Zamanlama		Avrasya sıralama
	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	
Almanya	4,12	1	4,10	2	4,32	1	3,74	4	4,12	3	4,17	1	4,36	4	1
Hollanda	4,05	2	3,96	4	4,23	3	3,64	11	4,13	2	4,07	6	4,34	6	2
Belçika	4,04	3	3,80	11	4,10	8	3,80	2	4,11	4	4,11	4	4,39	2	3
Birleşik Krallık	4,01	4	3,94	5	4,16	6	3,63	12	4,03	5	4,08	5	4,33	7	4
Singapur	4,00	5	4,01	3	4,28	2	3,70	6	3,97	8	3,90	11	4,25	9	5
İsveç	3,96	6	3,75	15	4,09	9	3,76	3	3,98	6	3,98	7	4,26	8	6
Norveç	3,96	7	4,21	1	4,19	4	3,42	30	4,19	1	3,50	31	4,36	5	7
Lüksemburg	3,95	8	3,82	10	3,91	15	3,82	1	3,78	14	3,68	22	4,71	1	8
Japonya	3,91	10	3,78	14	4,16	7	3,52	19	3,93	11	3,95	9	4,24	10	9
İrlanda	3,87	11	3,80	12	3,84	16	3,44	27	3,94	9	4,13	3	4,13	16	10
Fransa	3,85	13	3,65	18	3,98	13	3,68	7	3,75	15	3,89	12	4,17	13	11
İsviçre	3,84	14	3,92	7	4,04	11	3,58	15	3,75	16	3,79	18	4,06	21	12
Hong Kong, Çin	3,83	15	3,72	17	3,97	14	3,58	14	3,81	13	3,87	13	4,06	18	13
Danimarka	3,78	17	3,79	13	3,82	17	3,65	9	3,74	18	3,36	36	4,39	3	14
İspanya	3,72	18	3,63	19	3,77	20	3,51	21	3,83	12	3,54	26	4,07	17	15
Tayvan	3,72	19	3,55	21	3,64	24	3,71	5	3,60	25	3,79	17	4,02	25	16
İtalya	3,69	20	3,36	29	3,78	19	3,54	17	3,62	23	3,84	14	4,05	22	17
Kore Cumh.	3,67	21	3,47	24	3,79	18	3,44	28	3,66	21	3,69	21	4,00	28	18
Avusturya	3,65	22	3,53	23	3,64	25	3,26	40	3,56	26	3,93	10	4,04	23	19
Finlandiya	3,62	24	3,89	8	3,52	28	3,52	20	3,72	19	3,31	39	3,80	38	20
Türkiye	3,50	30	3,23	34	3,53	27	3,18	48	3,64	22	3,77	19	3,68	41	26

Not. Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2014 genel LPI ve LPI parametre puanları, ilk 20 ülke. (World Bank, 2021ç). Kamusal alanda, kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

160 ülkenin katılımının olduğu 2016 LPI döneminin en yüksek puanını alan (4,23) Almanya'yı Lüksemburg ve İsveç takip etmiş, genel sıralamanın ilk 9 basamağının tamamını Avrasya ülkeleri oluşturmuştur. Bu dönemde Türkiye, 3,42 puan alarak genel sıralamada 34, Avrasya sıralamasında 30 ve Avrupa sıralamasında 19. basamakta yer almıştır. İlk 20 Avrasya ülkelerinin; 15 adedini Avrupalı ve 5 adedini ise Asyalı ülkeler oluşturmaktadır (Tablo 5).

**Tablo 5.***Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2016 genel LPI ve LPI parametre puanları*

ÜLKELER (2016, 160 ülke)	Genel LPI		Gümrükler		Altyapı		Uluslararası taşımacılar		Lojistik yetenek ve kalite		İzlenebilirlik		Zamanlama		Avrasya sıralama
	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	
Almanya	4,23	1	4,12	2	4,44	1	3,86	8	4,28	1	4,27	3	4,45	2	1
Lüksemburg	4,22	2	3,90	9	4,24	4	4,24	1	4,01	10	4,12	8	4,80	1	2
İsveç	4,20	3	3,92	8	4,27	3	4,00	4	4,25	2	4,38	1	4,45	3	3
Hollanda	4,19	4	4,12	3	4,29	2	3,94	6	4,22	3	4,17	6	4,41	5	4
Singapur	4,14	5	4,18	1	4,20	6	3,96	5	4,09	5	4,05	10	4,40	6	5
Belçika	4,11	6	3,83	13	4,05	14	4,05	3	4,07	6	4,22	4	4,43	4	6
Avusturya	4,10	7	3,79	15	4,08	12	3,85	9	4,18	4	4,36	2	4,37	7	7
Birleşik Krallık	4,07	8	3,98	5	4,21	5	3,77	11	4,05	7	4,13	7	4,33	8	8
Hong Kong, Çin	4,07	9	3,94	7	4,10	10	4,05	2	4,00	11	4,03	14	4,29	9	9
İsviçre	3,99	11	3,88	10	4,19	7	3,69	14	3,95	14	4,04	12	4,24	14	10
Japonya	3,97	12	3,85	11	4,10	11	3,69	13	3,99	12	4,03	13	4,21	15	11
Birleşik Arap Emirlikleri	3,94	13	3,84	12	4,07	13	3,89	7	3,82	18	3,91	18	4,13	18	12
Finlandiya	3,92	15	4,01	4	4,01	16	3,51	30	3,88	16	4,04	11	4,14	16	13
Fransa	3,90	16	3,71	17	4,01	15	3,64	20	3,82	19	4,02	15	4,25	13	14
Danimarka	3,82	17	3,82	14	3,75	24	3,66	15	4,01	9	3,74	25	3,92	30	15
İrlanda	3,79	18	3,47	25	3,77	22	3,83	10	3,79	20	3,98	16	3,94	29	16
İtalya	3,76	21	3,45	27	3,79	19	3,65	17	3,77	21	3,86	20	4,03	22	17
Norveç	3,73	22	3,57	20	3,95	17	3,62	25	3,70	24	3,82	22	3,77	39	18
İspanya	3,73	23	3,48	24	3,72	25	3,63	22	3,73	23	3,82	23	4,00	26	19
Kore Cumh.	3,72	24	3,45	26	3,79	20	3,58	27	3,69	25	3,78	24	4,03	23	20
Türkiye	3,42	34	3,18	36	3,49	31	3,41	35	3,31	36	3,39	43	3,75	40	30

Not. Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2016 genel LPI ve LPI parametre puanları, ilk 20 ülke. (World Bank, 2021d). Kamusal alanda, kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

2018 LPI döneminde 160 ülke arasından 4,20 puan alan Almanya ilk sırayı elde etmiştir. Bu dönemde Türkiye; 3,15 puan ile genel sıralamada 47, Avrasya sıralamasında 40 ve Avrupa sıralamasında 25. basamağını oluşturmaktadır. İlk 20 Avrasya ülkesinin 16 adedi Avrupa ve 4 adedinin de Asya ülkesi oluşturmaktadır, ayrıca genel sıralamanın ilk 13 ülkesinin tamamı Avrasya bölgesindedir (Tablo 6).

**Tablo 6.***Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2018 genel LPI ve LPI parametre puanları*

ÜLKELER (2018, 160 ülke)	Genel LPI		Gümrükler		Altyapı		Uluslararası taşımlar		Lojistik yetenek ve kalite		İzlenebilirlik		Zamanlama		Avrasya sıralama
	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	
Almanya	4,20	1	4,09	1	4,37	1	3,86	4	4,31	1	4,24	2	4,39	3	1
İsveç	4,05	2	4,05	2	4,24	3	3,92	2	3,98	10	3,88	17	4,28	7	2
Belçika	4,04	3	3,66	14	3,98	14	3,99	1	4,13	2	4,05	9	4,41	1	3
Avusturya	4,03	4	3,71	12	4,18	5	3,88	3	4,08	6	4,09	7	4,25	12	4
Japonya	4,03	5	3,99	3	4,25	2	3,59	14	4,09	4	4,05	10	4,25	10	5
Hollanda	4,02	6	3,92	5	4,21	4	3,68	11	4,09	5	4,02	11	4,25	11	6
Singapur	4,00	7	3,89	6	4,06	6	3,58	15	4,10	3	4,08	8	4,32	6	7
Danimarka	3,99	8	3,92	4	3,96	17	3,53	19	4,01	9	4,18	3	4,41	2	8
Birleşik Krallık	3,99	9	3,77	11	4,03	8	3,67	13	4,05	7	4,11	4	4,33	5	9
Finlandiya	3,97	10	3,82	8	4,00	11	3,56	16	3,89	15	4,32	1	4,28	8	10
Birleşik Arap Emirlikleri	3,96	11	3,63	15	4,02	10	3,85	5	3,92	13	3,96	13	4,38	4	11
Hong Kong, Çin	3,92	12	3,81	9	3,97	15	3,77	8	3,93	12	3,92	15	4,14	15	12
İsviçre	3,90	13	3,63	16	4,02	9	3,51	20	3,97	11	4,10	5	4,24	13	13
Fransa	3,84	16	3,59	19	4,00	12	3,55	17	3,84	17	4,00	12	4,15	14	14
İspanya	3,83	17	3,62	17	3,84	19	3,83	6	3,80	18	3,83	19	4,06	20	15
İtalya	3,74	19	3,47	23	3,85	18	3,51	21	3,66	24	3,85	18	4,13	17	16
Norveç	3,70	21	3,52	21	3,69	24	3,43	26	3,69	23	3,94	14	3,94	24	17
Çek Cumh.	3,68	22	3,29	30	3,46	26	3,75	10	3,72	20	3,70	24	4,13	16	18
Portekiz	3,64	23	3,17	35	3,25	32	3,83	7	3,71	22	3,72	23	4,13	18	19
Lüksemburg	3,63	24	3,53	20	3,63	25	3,37	31	3,76	19	3,61	29	3,90	26	20
Türkiye	3,15	47	2,71	58	3,21	33	3,06	53	3,05	51	3,23	42	3,63	44	40

Not. Türkiye ve Avrasya ülkeleri 2018 genel LPI ve LPI parametre puanları, ilk 20 ülke. (World Bank, 2021e). Kamusal alanda, kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

150 ile 160 ülkenin lojistik yetkinliklerinin değerlendirilme ve derecelendirmelerinin yapıldığı tüm LPI dönemlerine katılımda; Avrasya bölgesi yaklaşık olarak tüm katılımın yarısını, Avrupa bölgesi ise yaklaşık çeyrek oranını temsil etmektedir. Avrasya bölgesi katılımlarının ise yarıdan biraz fazlasının Asya, yarıya yakınının da Avrupa ülkelerinden oluşu görülmektedir (Tablo 7).



**Tablo 7.**

*Avrupa, Asya, Avrasya bölgesi ülkelerin LPI değerlendirmelerine katılım sayıları oranları*

Dönem	LPI katılım	Avrupa	Asya	Avrasya	Dünya
2007	Sayı	37	40	77	150
	Avrasya içindeki pay	48%	52%	100%	
	Toplam içindeki pay	25%	27%	51%	100%
2010	Sayı	39	43	82	155
	Avrasya içindeki pay	48%	52%	100%	
	Toplam içindeki pay	25%	28%	53%	100%
2012	Sayı	38	40	78	155
	Avrasya içindeki pay	49%	51%	100%	
	Toplam içindeki pay	25%	26%	50%	100%
2014	Sayı	37	42	79	160
	Avrasya içindeki pay	47%	53%	100%	
	Toplam içindeki pay	23%	26%	49%	100%
2016	Sayı	37	45	82	160
	Avrasya içindeki pay	45%	55%	100%	
	Toplam içindeki pay	23%	28%	51%	100%
2018	Sayı	38	47	85	160
	Avrasya içindeki pay	45%	55%	100%	
	Toplam içindeki pay	24%	29%	53%	100%

Not. Avrupa, Asya, Avrasya bölgesi ülkelerin LPI değerlendirmelerine katılım sayıları ve toplam (dünya) sayısına göre oranları, tüm LPI dönemleri. (World Bank, 2021f). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

2007 yılı LPI ilk 20 sıralamasına giren ülkelerin kıtalara göre dağılımında, %63 ağırlığa sahip olan Avrupa kıtası (12 ülke ile) açık ara önde yer almaktadır. Avrupa kıtasını, %16 ağırlıkla Asya, Okyanusya (%11) ve Amerika (%10) kıtaları izlemektedir (Şekil 1).

**Şekil 1.**

2007 LPI dönemi ilk 20 ülkenin kıtalara göre dağılımlarının sayı ve payları

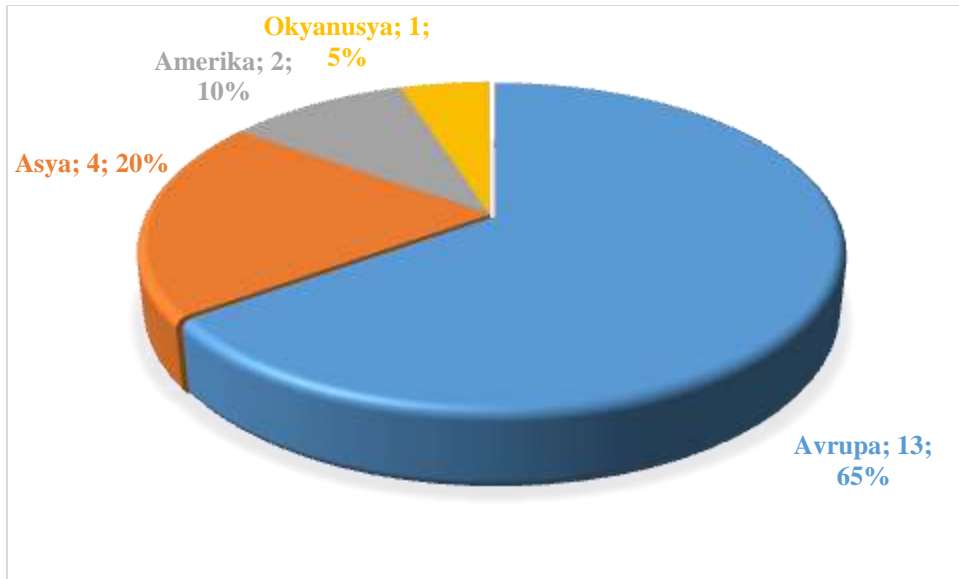


Not. 2007 LPI dönemi ilk 20 ülkenin kıtalara göre dağılımlarının sayı ve payları (%). (World Bank, 2021g). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

2010 ve 2014 LPI dönemleri ilk 20 sıralamasının kıtalara göre dağılımları aynı oranlara sahip olup en büyük payı (%65) 13 ülke ile Avrupa ülkeleri oluşturmaktadır. İkinci olarak Asya %20 paya sahiptir (Şekil 2).

**Şekil 2.**

2010 ve 2014 LPI dönemleri ilk 20 ülkenin kıtalara göre dağılımlarının sayı ve payları

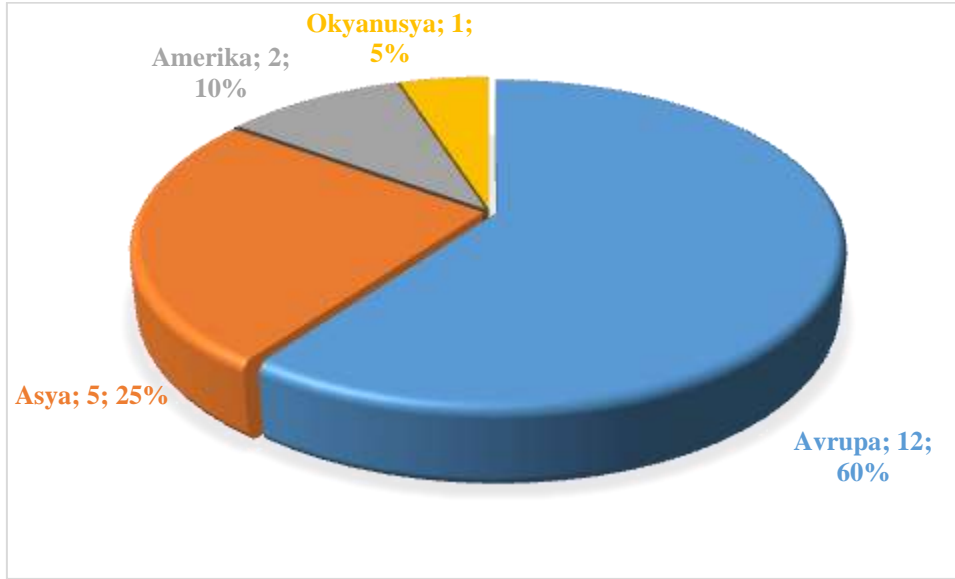


Not. 2010 ve 2014 LPI dönemleri ilk 20 ülkenin kıtalara göre dağılımlarının sayı ve payları (%). (World Bank, 2021g). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

2012 LPI sıralamasının ilk 20 ülkesinin, 12 adedi Avrupa (%60), 5 adedi Asya (%25), 2 adedi Amerika (%10) ve 1 adedi Okyanusya (%5) ülkelerinden oluşmaktadır (Şekil 3).

### Şekil 3.

2012 LPI dönemi ilk 20 ülkenin kıtalara göre dağılımlarının sayı ve payları

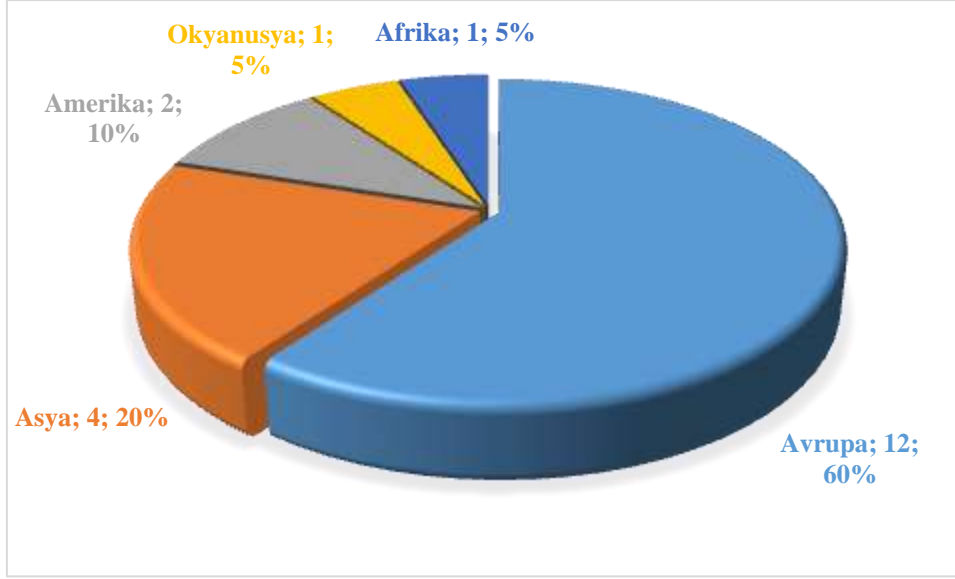


Not. 2012 LPI dönemi ilk 20 ülkenin kıtalara göre dağılımlarının sayı ve payları (%). (World Bank, 2021g). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

2016 LPI ilk 20 sıralamasının; %60 oranını Avrupa (12 ülke), %20 oranını Asya (4 ülke), %10 oranını Amerika (2 ülke), %5 oranını Okyanusya ve %5 oranını Afrika kıtası ülkeleri oluşturmuştur (Şekil 4).

**Şekil 4.**

2016 LPI dönemi ilk 20 ülkenin kıtalara göre dağılımlarının sayı ve payları

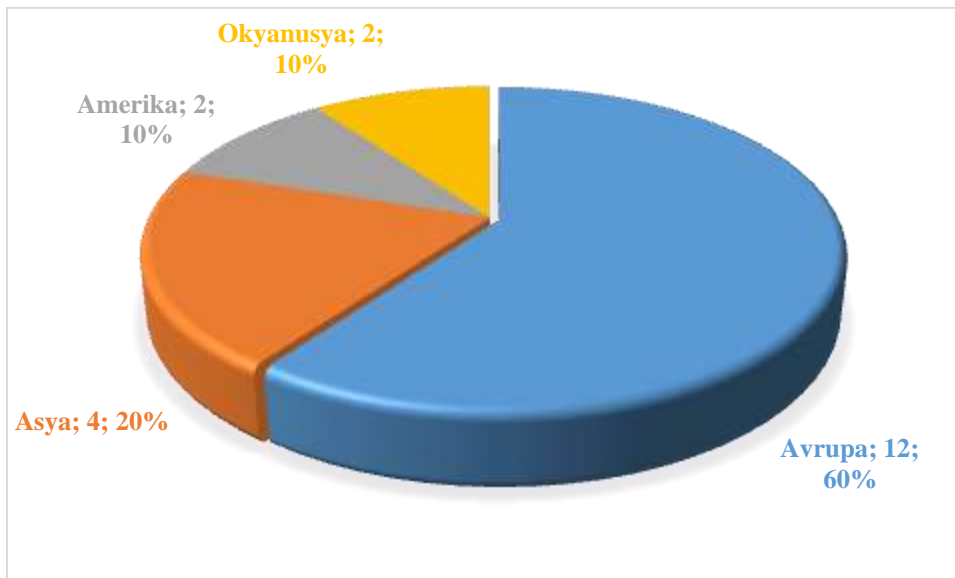


Not. 2016 LPI dönemi ilk 20 ülkenin kıtalara göre dağılımlarının sayı ve payları (%). (World Bank, 2021ğ). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

2018 genel LPI ilk 20 ülkesinin; 12 adedi Avrupa (%60), 4 adedi Asya (%20) ve %10'ar oranlarla Amerika ile Okyanusya kıtaları oluşturmaktadır (Şekil 5).

**Şekil 5.**

2018 LPI dönemi ilk 20 ülkenin kıtalara göre dağılımlarının sayı ve payları



Not. 2018 LPI dönemi ilk 20 ülkenin kıtalara göre dağılımlarının sayı ve payları (%). (World Bank, 2021ğ). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

## 2. YÖNTEM

Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkelerin ticaret lojistiği performanslarında karşılaştıkları zorlukları, fırsatları ve performanslarını iyileştirmek için neler yapabileceklerini belirlemelerine yardımcı olmak amacı ile oluşturulmuş etkileşimli bir kıyaslama aracıdır. LPI, hem nitel hem de nicel teknikleri kullanmaktadır (World Bank, 2021h). LPI, verileri ülkeler arası karşılaştırmalar için kullanılabilir tek bir göstergede toplamak amacıyla standart istatistiksel teknikleri kullanarak, uluslararası ve yerel düzeyde LPI çalışmaları yapılmaktadır. Uluslararası LPI ölçümleri altı adet lojistik ticareti boyutu üzerinden ölçülmektedir, bunlar (World Bank, 2021i): 1- Gümrük ve sınır yönetimi işlemlerinin etkinliği (Gümrükler). 2- Ticaret ve ulaşım altyapısının kalitesi (Altyapı). 3- Rekabetçi fiyatlara sahip sevkiyatları düzenleme kolaylığı (Sevkiyatları düzenleme kolaylığı). 4- Lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesi - nakliye, nakliye ve gümrük komisyonculuğu (Lojistik hizmetlerinin kalitesi). 5- Sevkiyatları izleme ve takip etme yeteneği (Takip ve izleme/İzlenebilirlik). 6- Gönderilerin planlanan veya beklenen teslimat süreleri içinde alıcılara ulaşma sıklığı (Zamanlama).

Dünya Bankası, ilk olarak 2007 yılında, daha sonraları ise 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 olmak üzere iki yılda bir, ülkelere ilişkin Lojistik Performans İndeksini [LPI] yapmaya ve yayınlamaya başlamıştır (World Bank, 2021i). LPI, katılımcı ülkelerin lojistik yetkinlik ve kalitesini ölçmeye ve karşılaştırmaya yönelik olarak; tarafsız, nesnel ve evrensel nitelikte en önemli değerlendirme ölçütleri olarak ortaya konulmuştur. Bu nedenle, LPI derecesi devlet yönetimleri için hem önemli bir performans göstergesi hem de rekabet alanı durumundadır (Doğan, 2021). Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkelerin lojistik performanslarını ölçmek için en kapsamlı, uluslararası karşılaştırma aracı olmakla beraber aynı zamanda, zaman içindeki trendleri ortaya koyan performans trendlerinin analizini de sağlamaktadır (International Transport Forum/OECD, 2015).

## 3. BULGULAR

Avrasya bölgesi ülkeleri (Avrupa ağırlıklı olmak üzere), tüm LPI dönemlerinin ilk 10 sıralamasının tamamını oluşturmaktadırlar. 6 LPI döneminde toplam 4 adet birincilik elde eden Almanya, 6 LPI dönem ortalamasında 4,13 puan alarak tüm zamanların en başarılı lojistik ülkesi durumundadır. Ayrıca Singapur iki LPI döneminde (2007 ve 2012) birincilik elde etmiştir (World Bank, 2021j).

Her ne kadar Avrasya, dünya katılımının yarısını oluştursa ve Avrasya içinde, Asya ile Avrupa'nın katılım oranları neredeyse eşit ise de ilk 20 sıralamanın %60 oranından fazlasını Avrupa ülkeleri oluşturmaktadır (Şekil 1-5). Avrupa kıtası, tüm LPI dönemler ortalama derecesinden en yüksek puana (3,37) sahiptir. Avrupa kıtasından sonra Avrasya bölgesi (3,103 puan) ve Asya kıtası (2,868 puan) sıralanmaktadır (Tablo 8). Avrupa, Asya ve Avrasya LPI ortalaması dünya LPI ortalamasının üzerinde yer almaktadır. Türkiye tüm LPI dönem ortalama puanına göre; Avrupa ortalamasının altında, Avrasya, Asya ve dünya LPI ortalamasının üzerinde yer edinmiştir (Şekil 6).

### Tablo 8.

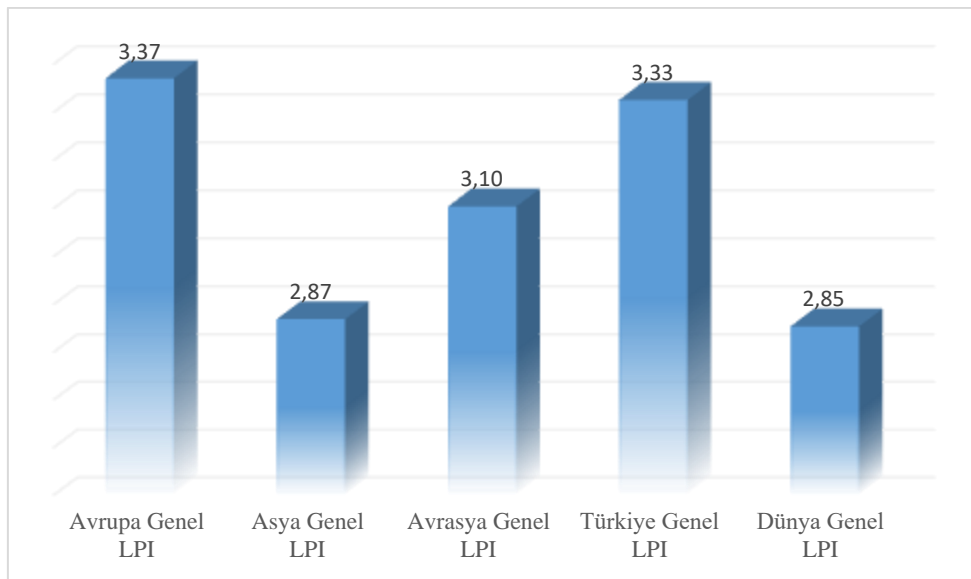
*Türkiye, Avrupa, Asya, Avrasya Bölgeleri ile dünya tüm LPI dönem puanları*

LPI Dönem	Avrupa Genel LPI	Asya Genel LPI	Avrasya Genel LPI	Türkiye Genel LPI	Dünya Genel LPI
2007	3,25	2,75	2,99	3,15	2,74
2010	3,32	2,91	3,10	3,22	2,87
2012	3,35	2,90	3,12	3,51	2,87
2014	3,46	2,91	3,17	3,50	2,89
2016	3,44	2,88	3,14	3,42	2,88
2018	3,40	2,86	3,10	3,15	2,87
<b>Genel Ortalama</b>	<b>3,370</b>	<b>2,868</b>	<b>3,103</b>	<b>3,325</b>	<b>2,853</b>

Not. Türkiye, Avrupa, Asya, Avrasya Bölgeleri ile dünya tüm LPI dönem puanları. (World Bank, 2021f)). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

### Şekil 6.

*Türkiye LPI genel ortalama puanı ile Avrupa, Asya, Avrasya ve Dünya ortalamaları*



Not. Türkiye LPI genel ortalama puanı ile Avrupa, Asya, Avrasya ve Dünya 2007-2018 arası toplam LPI dönemleri ortalamaları. (World Bank, 2021i). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

2012-2018 LPI kümülatif ortalama değerlerine göre; en başarılı ilk beş ülkenin başında Almanya yer almaktadır. Toplam 167 ülke arasında ilk beş sırayı oluşturan ülkelerin tamamı Avrasya bölgesinden olmakla beraber, 4'ü Avrupa ülkesi iken birisi Asya ülkesi (Singapur) olarak öne çıkmaktadır (Tablo 9).

### Tablo 9.

*Kümülatif LPI derecelerine göre en başarılı ülkeler ile Türkiye karşılaştırması*

Ülkeler (167 ülke)	LPI Sıralama	LPI puan	Gümrük	Altyapı	Uluslararası taşımalar	Lojistik yetkinlik	İzlenebilirlik	Zamanlama
Almanya	1	4,19	4,09	4,38	3,83	4,26	4,22	4,40
Hollanda	2	4,07	3,97	4,23	3,76	4,12	4,08	4,30
İsveç	3	4,07	3,95	4,22	3,88	4,04	4,02	4,32
Belçika	4	4,05	3,74	4,03	3,97	4,10	4,11	4,40
Singapur	5	4,05	4,00	4,14	3,72	4,08	4,05	4,34
Türkiye	37	3,29	2,94	3,36	3,19	3,23	3,37	3,68

Not. Kümülatif LPI derecelerine göre en başarılı ülkeler ile Türkiye karşılaştırması, ilk 5 ülke, 2012-2018 LPI dereceleri ortalaması. (World Bank, 2021ğ).

Türkiye 2012 yılında elde etmiş olduğu en yüksek basamak olan 27. genel sıraya kadar yükselmiş ancak hiçbir LPI döneminde; dünya ve Avrasya sıralamalarında ilk 20 ülke arasına girememiştir. Türkiye, Avrupa sıralamasında en fazla 16, en düşük 25. basamaklarda yer almıştır. Tüm LPI dönem ortalamalarına göre Türkiye; Avrupa sıralamasında 19,5, Avrasya sıralamasında 30,17 ve dünya sıralamasında 35,17. basamakta yer edinmiştir (Tablo 10).

### Tablo 10.

*Türkiye LPI genel ortalama puanı ve sıralama dereceleri*

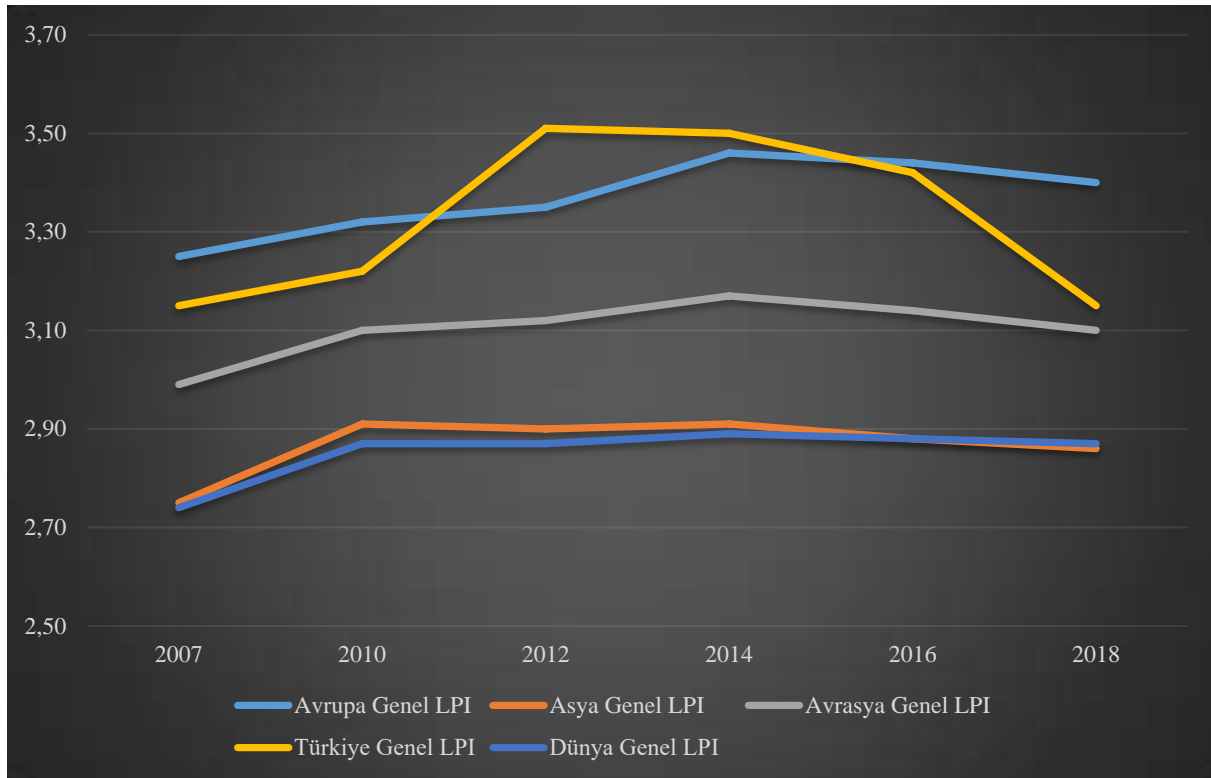
	Ortalama	En düşük	En yüksek
TR LPI genel puan	3,325	3,15	3,51
TR LPI Avrupa sıralama	19,5	25	16
TR LPI Avrasya sıralama	30,17	40	23
TR LPI genel sıralama	35,17	47	27

Not. Türkiye LPI genel ortalama puanı, 2007-2018 arası toplam LPI dönemleri ortalaması. (World Bank, 2021i). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

Tüm LPI dönemleri eğilimine göre Türkiye, 2012 ve 2014 dönemlerinde; Avrupa, Asya, Avrasya ve dünya ortalamasının üzerinde lojistik performansı göstermiştir. Özellikle 2012 LPI derecesi Türkiye için zirve dönemi olmuştur. Ancak Türkiye'nin 2014 döneminde başlayan düşüşü, 2018 yılında dip noktaya inmiş ve neredeyse 2007 yılı değerine geri dönmüştür. Avrupa ve Avrasya LPI derecesinin nispeten artış, Asya ve dünya puanlarının ise nispeten sabit olduğu gözlemlenmektedir. Ayrıca Avrupa ile Asya eğilimlerinin paralel seyirleri; Avrasya LPI derecesini öncelikli ve belirgin olarak Avrupa LPI puanının etkilediğini göstermektedir. Dünya, Avrupa, Asya ve Avrasya lojistik performans eğilimlerine göre Türkiye lojistik performansının dramatik bir düşüş içinde (2012-2018 arasında %11 azalma) olduğu söylenebilir (Şekil 7).

### Şekil 7.

*Türkiye, Avrupa, Asya, Avrasya Bölgeleri ile Dünya LPI eğilimleri*



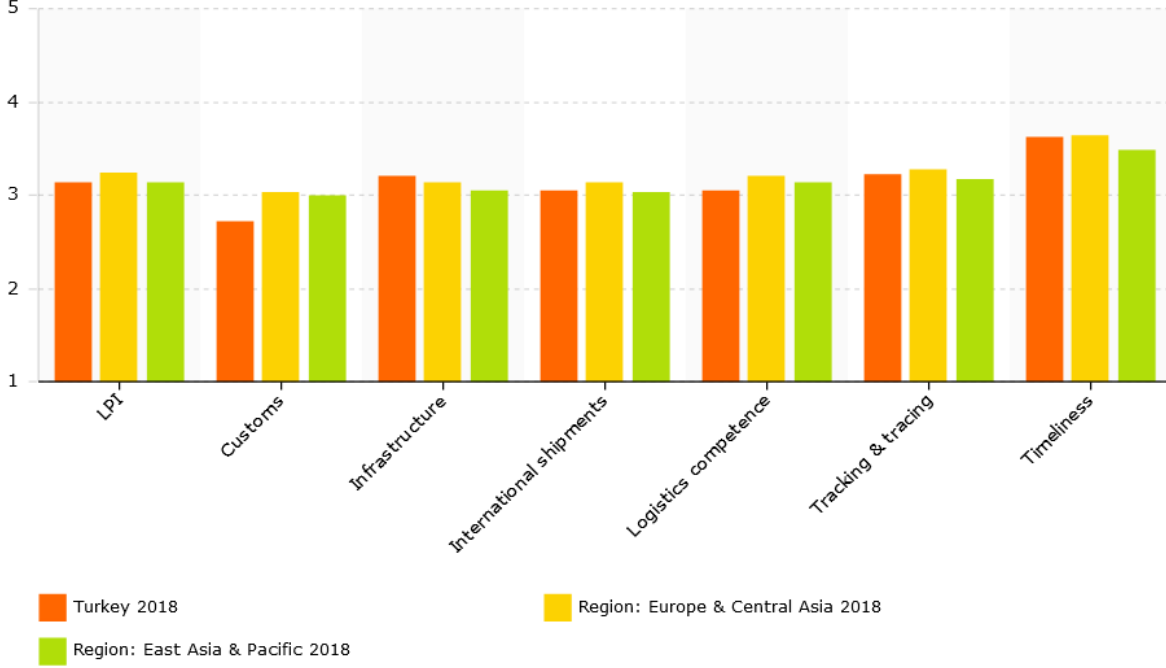
Not. Türkiye, Avrupa, Asya, Avrasya Bölgeleri ile Dünya LPI eğilimleri. (World Bank, 2021f).  
Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

Türkiye 2018 LPI derecelerine göre; Doğu Asya-Pasifik bölgesi ile hemen hemen aynı seviyede iken Avrupa-Merkez Asya bölgesi ortalama derecesinin aşağısında yer almıştır. Öte yandan Türkiye aynı değerlendirmede, gümrükler parametresinde en düşük, zamanlama parametresinden ise en yüksek performansını göstermiştir (Şekil 8).



**Şekil 8.**

*Türkiye ile Doğu Asya-Pasifik ve Avrupa-Merkez Asya 2018 LPI genel ve parametre değerleri karşılaştırması*



Not. Türkiye ile Doğu Asya-Pasifik ve Avrupa-Merkez Asya 2018 LPI genel ve parametre değerleri karşılaştırması. (World Bank, 2021k). Kamusal alanda, belirtilen kaynaktan aktarılmıştır.

**4. SONUÇ**

Avrupa ülkeleri tüm LPI dönemlerinde ilk 20 sıralamanın en az %60 oranını oluştururlarken, Asya yaklaşık %20 oranını, Avrasya ise yaklaşık %80 oranını temsil etmektedirler. Avrasya LPI eğilimleri ile Avrupa LPI eğilimleri genel olarak çakışmaktadır, bu durum Avrasya lojistik performansının Avrupa lojistik performansı tarafından şekillendirildiğine dair bir göstergedir. Bu bulgular ışığında, Avrupa kıtasının dünya üzerindeki en yüksek lojistik yetkinliğe sahip olan coğrafik bölge olduğu ifade edilebilir. Avrasya bölgesi ise Avrupa bölgesinden sonra, en yetkin lojistik faaliyet bölgesi olarak kabul edilebilir. Dolayısıyla dünya üzerindeki en başarılı lojistik bölgenin, Avrupa bölgesi olduğu sonucuna varılabilir.

Türkiye lojistik performans ve yetkinliği; 2012 döneminde en yüksek derecelere ulaşmış ancak bu dönemden sonra azalma trendi izleyerek, en son LPI dönemi olan 2018 değerlendirmesinde en düşük olan 2007 dönemi değerlerine neredeyse geri dönmüştür. Bir başka ifade ile Türkiye lojistik performansı, 11 yıllık süreçte ilk LPI dönemi olan 2007 seviyesinde kalarak herhangi bir ilerleme ve gelişim gösterememiştir (World Bank, 2021). Buradan, Türkiye'nin sahip olduğu eşsiz küresel

ve evrensel lojistik potansiyellerinden yararlanmanın çok uzağında olduğu söylenebilir. Esasen Türkiye'nin, her LPI döneminde ilk 5 ülke içinde olmaması şaşırtıcı bir durum olarak görülebilir.

Dünya coğrafyasında, 2018 dönemi lojistik performanslarının Avrupa, Asya ve Amerika kıtalarında yoğunlaştığı görülmektedir. Bunlar arasında en yüksek lojistik performans Batı Avrupa ülkeleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Türkiye, ortalama değerde lojistik performansı sergilemektedir. Ancak Asya ile Avrupa kıtasını birbirine bağlayan bir düğüm noktası olarak Türkiye, Avrasya coğrafyasının lojistik odağında ve merkezinde yer almaktadır (Şekil 9). Bu konum sadece coğrafik bir orta merkez olmasından öte, lojistik coğrafyası bakımından da odak niteliğindedir. Çünkü Türkiye, lojistik için en temel (ana) iki taşıma türüne küresel erişim avantajı ile sahip durumundadır. Bunlar başta deniz ve demir yolu ulaşımları olup, Avrasya kıtasını her yönden birbirine bağlama, Avrasya için Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ekseninde kesişim ve birleşim noktası olma özelliğine sahip ve Avrasya bölgesinin küresel erişiminde en önemli destinasyon durumundadır. Türkiye'nin lojistik hinterlandını, öncelikle Avrupa ve Asya yani Avrasya, aynı zamanda Afrika kıtası ve nihayetinde Kürenin diğer tüm noktaları oluşturmaktadır. Türkiye, hava yolu ulaşımında da Avrasya bölgesi için merkez üs konumunda yer almaktadır. Deniz yolu ile Avrasya bölgesinde doğrudan Kuzey-Güney erişimi olan tek ülkedir, çünkü Akdeniz ve Karadeniz'e doğrudan erişebilmektedir. Dolayısıyla Türkiye, Avrupa, Asya, Avrasya, Afrika kıtalarından öte küresel ölçekte bir lojistik merkez olup, Dünya üzerindeki herhangi bir noktaya doğrudan erişim olanağı ve oranı en yüksek olan yegane lojistik ülkesidir. Doğrudan erişim oranı arttıkça, lojistik performansı için belirleyici alanlar olan; hız, maliyet, çevre, taşıma kalitesi, memnuniyet, izlenebilirlik gibi yaşamsal faaliyetlerde eşsiz avantajlar sağlanabilecektir. Adının lojistik ile anılması ve dünyanın en önemli lojistik merkezi durumunda olması gereken Türkiye, öncelikle coğrafik, altyapı, demografik ve ekonomik avantajlarını sonuna kadar kullanmalıdır. Türkiye için ulaştırma ve lojistik sektörü, "göz bebeği" iş alanı olarak kabul edilmelidir.

**Şekil 9.***2018 küresel LPI dereceleri haritası*

Not. 2018 küresel LPI dereceleri haritası. (World Bank, 2021e).

Dünya üzerinde en yüksek düzeyde ulaştırma ve lojistik potansiyeline sahip olan Türkiye, ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinde küresel liderliği sürdürülebilir olarak elde etmek üzere hedeflerinin tamamını güncellemeli ve lojistik sektörünü öncelikli yatırım ve kalkınma alanı olarak belirlemelidir. Bunu gerçekleştirmek üzere stratejik planlar, bilimsel projeler ve etkin yatırımlar oluşturulmalıdır. Türkiye ulaşım altyapısını küresel standartların üzerinde oluşturmalı ve yatırımlarını; su yolu, demir yolu, kombine taşıma sistemleri sıralaması ile önceliklendirmelidir. Öte yandan, küresel entegre lojistik uygulamaları en ileri düzeyde ve yüksek teknolojilerle gerçekleştirilebilmeli, konteynerleşme oranını maksimize etmeli, nihayetinde Türkiye, küresel bir lojistik odak ve hub olma misyonunu sürdürülebilir biçimde üstlenmelidir. Bununla beraber, başta taşıma faaliyetleri olmak üzere tüm lojistik yapı bütünüyle; en ileri derecede ve yüksek tonlu bir yeşil karaktere (Alpaslanoğlu, 2021b) sahip olmalı, hem Avrupa Yeşil Anlaşması (European Commission, 2021) hem de Paris İklim Anlaşması (United Nations, 2015) standartları, ayrıca bir rekabet alanı olarak, mümkün olabilecek en yüksek düzeyde uygulanabilmelidir.

Türkiye hâlihazırda, mevcut demir yolu ağı üzerinde planlanmış 25 adet lojistik merkez projesini hayata geçirmektedir (T.C. Devlet Demiryolları, 2021). Söz konusu lojistik merkezlerin son derece dar bir hinterland içinde, yerel özellikte oldukları görülmektedir. Ayrıca söz konusu bu lojistik merkez projelerinin, küresel ve ulusal etkinlikte olamayacakları, hatta yerel etkinliklerinin dahi son derece sınırlı olabileceği düşünülmektedir (Doğan, 2018). Çünkü küresel bir lojistik merkezin; mutlak suretle açık denizlere (özellikle Okyanuslara) erişebilmeleri, ayrıca başta uluslararası demir yolu ağı olmak üzere tüm taşıma türlerini lojistik entegrasyonla beraber barındırabiliyor olmaları gerekmektedir. Bu şartları karşılayamayan, sadece demir yoluna dayalı lojistik alanlar, lojistik merkezden daha çok gar depoları niteliğinde olacaktır. Bu bakımdan Türkiye, mevcut lojistik merkez projelerini gözden geçirmeli, kuru limanlardan ziyade sulu limanlarda, tam entegrasyon (hem taşımacılık hem de lojistik faaliyetlerde) ve küresel standartların üzerinde yer alan niteliklere sahip olacak biçimde yeniden tasarlamalıdır.

Lojistik son derece teknik, kapsamlı, karmaşık, küresel, gelişmiş teknoloji, çok boyutlu ve yüksek hacimli faaliyetler dizisidir. Bu durum, sektör yöneticileri ve ilgili kamu yöneticileri başta olmak üzere yüksek niteliklere sahip iş gücünü gerektirmektedir. Türkiye nitelikli, yetişmiş ve genç iş gücü açısından da son derece güçlü bir kaynağa sahiptir. Bu nedenle sektör yöneticilerinin tamamı, mezun sayıları haylice olan ve sektörde hak ettikleri yerleri elde edemeyen, ulaştırma ve lojistik mezuniyeti sahibi kişilerden oluşmalı, her basamakta radikal bir yönetici revizyonuna gidilmeli ve bu yönde yasal düzenlemeler oluşturulmalıdır. Ayrıca ulaştırma ve lojistik ile ilgili, yönetim kurulu üyeleri başta olmak üzere tüm yönetim kademeleri için ulaştırma ve lojistik yükseköğrenimi ile beraber, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından verilen Üst Düzey Yönetici Belgesi ve Orta Düzey Yönetici Belgesi (Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2009) sahibi olmaları, her beş yılda yapılacak yenileme sınavları ile söz konusu belgelerin geçerliliklerinin güncel tutulması gerek ve şart olarak görülmektedir. Üst düzey yönetimde yer alanların ulaştırma ve lojistik ile ilgili lisansüstü eğitimin yanında ÜDY Belgesi ve en az 10 yıl aktif iş tecrübesi, orta düzey yöneticiler için lisans eğitiminin yanı sıra ODY Belgesi ve en az 5 yıl aktif iş tecrübesi, alt düzey yöneticiler için ise ön lisans eğitiminin yanında en az 3 yıl aktif iş tecrübesi ve ODY Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olunması zorunlu hale gelmelidir.

Türkiye'nin eşsiz ve rakipsiz nitelikteki olağanüstü lojistik potansiyelinin kullanılması ile beraber, sadece Avrasya için değil, onunla beraber Afrika, Asya ve Avrupa kıtaları için küresel lojistik ana kesişim ve odak merkezi haline gelebileceği son derece doğal bir beklentidir. Bununla beraber, Türkiye'nin küresel lojistik katma değerinin (yaklaşık 1,3 trilyon USD) dikkate değer bir kesitini alabileceği de öngörülmektedir. Ayrıca, günümüzde etkin ticaretin "altın anahtarı" durumunda olan

lojistik sektörü, başlı başına yüksek düzeyde ekonomik katkıları ile beraber diğer tüm sektörleri için de önemli bir kaldıraç etkisi gösterebilecek ve ekonomik gelişim için eşsiz bir itici güç oluşturabilecektir.

### KAYNAKÇA

Alpaslanoğlu, A. (2021a). Türk ekonomi alanı ulaştırma ağı ve lojistik yönetim modeli. Ankara: Orion Kitapevi.

Alpaslanoğlu, A. (2021b). Küresel ulaşım ağı girişimlerinin “yeşilin tonu” üzerine rekabetleri: BRI, B3W, EGD. *Pearson Journal of Social Sciences & Humanities*. DOI: <http://dx.doi.org/10.46872/pj.376>. 6(15). 325-350.

Association of European Vehicle Logistics. (2017). Glossary of vehicle logistics terminology. <https://ecgassociation.eu/wp-content/uploads/2019/10/FVL-Glossary-v2-September-2017-final.pdf>. Erişim tarihi: 04.04.2021.

Doğan, A. (2018). Türkiye’deki lojistik merkezlerin ulaştırma bölgeleri ve taşıma altyapılarına göre irdelenmesi. *Journal of Social And Humanities Sciences Research*, 5(27), 3144-3155.

Doğan, A. (2021). Özbekistan ulaştırma yönetiminin Lojistik Performans İndeksi parametrelerine göre irdelenmesi. T. G. Nishanovna (Ed.). *9th International conference on culture and civilization* (s. 435-461) içinde. Özbekistan: Tashkent Chemical-Technological Institute.

Encyclopædia Britannica. (2021). Europe. <https://www.britannica.com/place/Europe>. Erişim tarihi: 12.04.2021.

European Commission. (2021). A European Green Deal. [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en). Erişim tarihi: 07.07.2021.

International Transport Forum/OECD. (2015). The World Bank’s Logistics Performance Index (LPI) and drivers of logistics performance. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/ojala.pdf>. Erişim tarihi: 04.04.2021.

T.C. Devlet Demiryolları. (2021). Lojistik merkezler. <https://www.tcdd.gov.tr/sayfa/lojistik-merkezler>. Erişim tarihi: 12.06.2021.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2012). Ulaştırma, denizcilik ve haberleşme terimleri

sözlüğü. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları-16. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/a9ed7795d6e394d-5ea04166a902a.pdf>. Erişim tarihi: 01.04.2021.

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü. (2009). Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği. <https://uhdgm.uab.gov.tr/yonetmelikler>. Erişim tarihi: 19.04.2021.

World Atlas. (2021). Eurasia. <https://www.worldatlas.com/geography/eurasia.html>. Erişim tarihi: 04.05.2021.

United Nations. (2015). The Paris Agreement. [https://unfccc.int/sites/default/files/english\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf). Erişim tarihi: 07.09.2021.

World Bank. (2021a). Global Rankings 2007. <https://lpi.worldbank.org/international/global/2007>. Erişim tarihi: 15.04.2021.

World Bank. (2021b). Global Rankings 2010. <https://lpi.worldbank.org/international/global/2010>. Erişim tarihi: 15.04.2021.

World Bank. (2021c). Global Rankings 2012. <https://lpi.worldbank.org/international/global/2012>. Erişim tarihi: 15.04.2021.

World Bank. (2021ç). Global Rankings 2014. <https://lpi.worldbank.org/international/global/2014>. Erişim tarihi: 15.04.2021.

World Bank. (2021d). Global Rankings 2016. <https://lpi.worldbank.org/international/global/2016>. Erişim tarihi: 15.04.2021.

World Bank. (2021e). Global Rankings 2018. <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>. Erişim tarihi: 15.04.2021.

World Bank. (2021f). Reports. <https://lpi.worldbank.org/report>. Erişim tarihi: 14.04.2021.

World Bank. (2021g). Quick download. <https://lpi.worldbank.org/international/global>. Erişim tarihi: 13.04.2021.

World Bank. (2021ğ). Aggregated LPI 2012-2018. <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>. Erişim tarihi: 13.04.2021.

World Bank. (2021h). About. <https://lpi.worldbank.org/about>. Erişim tarihi: 04.04.2021.

World Bank. (2021i). International LPI. <https://lpi.worldbank.org/international>.

Erişim tarihi: 04.04.2021.

World Bank. (2021i). LPI Home, full LPI dataset.

[https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/International\\_LPI\\_from\\_2007\\_to\\_2018.xlsx](https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/International_LPI_from_2007_to_2018.xlsx). Erişim tarihi: 12.04.2021.

World Bank. (2021j). LPI home. <https://lpi.worldbank.org/>. Erişim tarihi: 04.04.2021.

World Bank. (2021k). Country Score Card: Turkey 2018.

<https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/column/254/C/TUR/2018/R/ECA/2018/R/EAP/2018/R/undefined/2010/R/undefined/2007#chartarea>. Erişim tarihi: 10.04.2021.

World Bank. (2021l). Aggregated LPI.

<https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>. Erişim tarihi: 18.04.2021.

World Trade Organization. (2020). Highlights of world trade in 2019.

[https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/wts2020\\_e/wts2020chapter02\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2020_e/wts2020chapter02_e.pdf). Erişim tarihi: 12.06.2021.