

# LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ 2018 VE TÜRKİYE

2007 yılından beri Dünya Bankası ülkelerin lojistik performanslarını 6 farklı kriter çerçevesinde ölçerek ülkeleri Uluslararası Lojistik Performans Endeksi adı altında puanlıyor. Bu kriterler gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerin kalitesi, gönderilerin takibi ve izlenebilirliği ve son olarak gönderilerin zamanında teslimidir.

2018 yılı için kısa süre önce açıklanan Lojistik Performans Endeksi verilerine göre Türkiye 160 ülke arasında 47. sırada yer alıyor. Önceki yıllarla karşılaştırıldığında Türkiye 2018 yılında şimdiye kadarki en kötü performansını sergilemiş görünüyor. Öyle ki hem sıralamada hem de LPI puanında gerileme görülen Türkiye'nin 2016 yılına kıyasla yukarıda saydığımız 6 kriterin hiçbirinde ilerleme kaydedemediği, hatta önemli ölçülerde gerileme yaşandığı gözlemleniyor.

Yıl	Sıra	LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği	Gönderilerin Zamanında Teslimi
2007	30	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	39	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	27	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	30	3,5	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
2016	34	3,42	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
2018	47	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63

Öncelikle genel sıralamada 34. sıradan 47. sıraya gerilediğini gözlemlediğimiz Türkiye'nin 2016 yılında arkasında yer alan Portekiz, Tayland, Şili, Slovenya, Estonya, Panama, Vietnam, İzlanda, Yunanistan, Umman, Hindistan, Güney Kıbrıs Rum Kesimi ve Endonezya 2018 yılı verilerine göre Türkiye'nin önünde yer almaktadır.

Kriterler incelendiğinde Türkiye:

- Gümrük kriterinde 2016 yılında 3,18 puanla 36. sırada iken 2018 yılında 2,71 puanla 58. sıraya gerilemiştir,
- Altyapı kriterinde 2016 yılında 3,49 puanla 31. sırada iken 2018 yılında 3,21 puanla 33. sıraya gerilemiştir,
- Uluslararası Sevkiyat kriterinde 2016 yılında 3,41 puanla 35. sırada iken 2018 yılında 3,06 puanla 53. sıraya gerilemiştir,
- Lojistik Hizmetlerin Kalitesi kriterinde 2016 yılında 3,31 puanla 36. sırada iken 2018 yılında 3,05 puanla 51. sıraya gerilemiştir,
- Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği kriterinde 2016 yılında 3,39 puanla 43. sırada iken 2018 yılında 3,23 puanla 42. sıraya yükselmiştir,
- Gönderilerin Zamanında Teslimi kriterinde 2016 yılında 3,75 puanla 40. sırada iken 2018 yılında 3,63 puanla 44. sıraya gerilemiştir.

Puan bazında tüm kriterlerde düşüş görülmekte olup yalnızca Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği kriterinde puan bazında düşmeye karşın bir sıra yükselme gözlemlenmektedir. Lojistik Performans Endeksi çalışmasının ilk kez yapıldığı 2007 yılında 30. sırada yer alan Türkiye 2010 yılında 39. sıraya geriledi ancak özellikle gümrük alanında yapılan iyileştirmeler

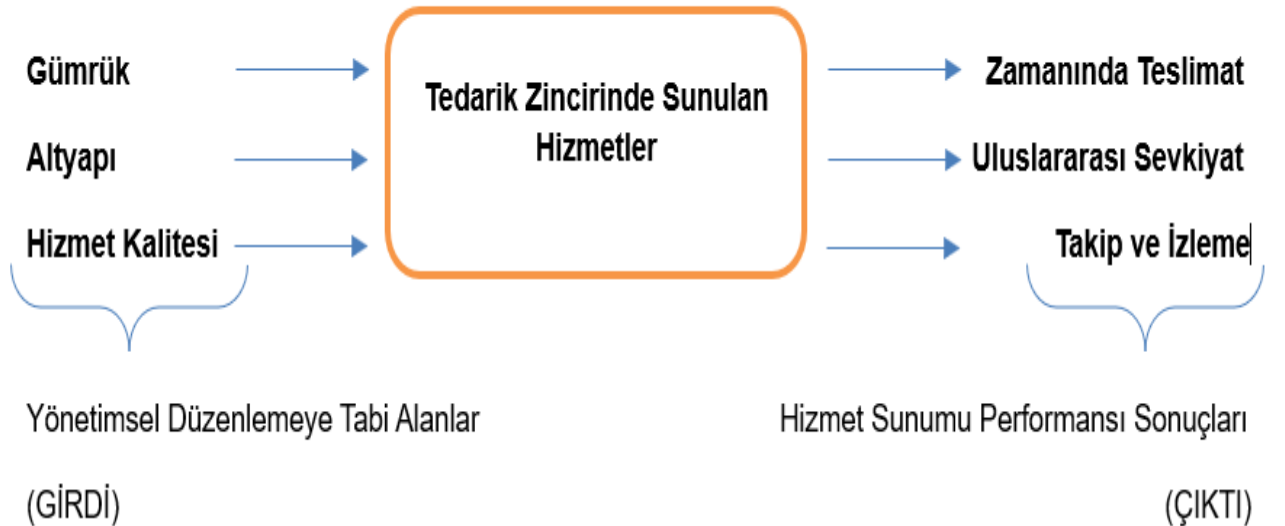
ile 2012 yılında 27. sıraya yükselmeyi başarmıştı. 2014 yılından itibaren ise Türkiye'nin istikrarlı bir gerileme profili çizdiği gözlemlenmekte olup 2012 yılında 12 ülkeyi geride bırakarak gösterdiği yükselme performansının bu sefer tam tersi yönünde, yani 2016 yılında 34. sırada yer alırken 2018 yılında 13 ülkenin daha gerisinde kalarak 47. sırada yer aldığı görülmektedir.

Gümrük kriteri ile kastedilen gümrük ve diğer sınır otoriteleri tarafından gerçekleştirilen işlemlerin verimliliği olup bu kriterde Türkiye'nin hem önemli ölçüde puanının azaldığı hem de 22 sıra gerilediği görülmektedir. LPI çalışmasının metodolojisini göz önüne aldığımızda Türkiye ile ticari ilişkileri bulunan ülkelerin lojistik profesyonellerinin Türkiye'de gerçekleştirilen gümrük işlemlerinin verimliliğine dair önemli çekinceleri ve hatta daha da önemlisi tecrübe ettikleri olumsuzluklar bulunmaktadır.

Önemli ölçüde gerilemenin bulunduğu bir diğer kriter olan Uluslararası Sevkiyat kriteri ile rekabetçi fiyatlarla uluslararası gönderilerin oluşturulabilmesi kastedilmektedir. Bu kriterde Türkiye yine önemli ölçüde puan kaybetmiş ve 18 sıra gerilemiştir. LPI metodolojisi ışığında yorumlayacak olduğumuzda Türkiye ile ticari ilişkileri bulunan ülkelerin lojistik profesyonellerinin Türkiye'de rekabetçi fiyatlarla gönderim yapılmadığına yönelik değerlendirmelerinin var olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle Bir Kuşak Bir Yol gibi ticaret yollarının işlerlik kazanmasına yönelik çalışmaların var olduğu göz önüne alınır, sevkiyatların rekabetçi koşullarda gerçekleştirilememesinin söz konusu olması, Türkiye'nin söz konusu ticaret yollarından hedeflediği payı alamamasına ve yükün alternatif rotalara kaymasına sebebiyet verebilecektir.

İncelenmesi gereken bir diğer kriter ise Lojistik Hizmetlerin kalitesidir. Bu kriter ile ülkede sunulan lojistik hizmetlerin yetkinliği ve kalitesi kastedilmektedir. Söz konusu kriterde 2016 yılında 36. sırada iken Türkiye 2018 yılında 15 sıra gerileyerek 51. olmuştur. Ticaret koridorlarının alternatif arayışına ülkemiz adına olumsuz katkı yapabileceğinin değerlendirilebileceği bir kriter olarak karşımıza çıkmaktadır.

LPI metodolojisine göre altı kriter arasında aşağıdaki gibi bir ilişki yer bulunmaktadır:



Yukarıdaki tablodan özetle Gümrük, Altyapı ve Lojistik Hizmetlerin Kalitesi kriterleri yönetimsel düzenlemeye tabi alanlar olarak değerlendirilmekte ve tedarik zincirinde sunulan hizmetler için GİRDİ niteliği taşımaktadır. Öte yandan Zamanında Teslimat, Uluslararası Sevkiyat ve Takip ve İzleme kriterleri hizmet sunumunun performansının

değerlendirilmesinde sonuçlar olarak değerlendirilmekte ve tedarik zincirinde sunulan hizmetler bütününe sağlanan girdilerin bir çıktıları olmaktadır.

Sonuç olarak, 2016 yılında LPI çalışmasının sonuçları açıklandığında Türkiye'nin "gelişime açık" birçok alanı olduğunda gerek sektör gerekse kamu idaresi birimleri hemfikirdi. LPI 2018 ile Türkiye'nin gelişime açık yönleri bir tarafa, belki de yeniden yapılandırılması gereken yapısal sorunlarının mevcudiyeti gün yüzüne çıkmış oldu. Günümüzde lojistik performansı iyileştirme adına yapılabilecekler sadece altyapı yatırımları ve ticaretin kolaylaştırılması ile sınırlı kalmanın ötesine geçmiş durumdadır. Sürdürülebilirlik, esneklik ve teknolojik gelişmeler gibi olgular da hem kamu hem de özel sektör paydaşları tarafından üzerinde durulması gereken konular olarak karşımıza çıkıyor. LPI 2018 sonuçlarını bir karne olarak değerlendirmemiz pekala mümkündür: kamu idaresinin lojistik sektöründe sunulan hizmetlere yönelik küresel eğilimin aksine kısıtlayıcı ve tarife koyucu yaklaşımı, lojistik sektörüne girişin mevzuat ve ekonomik bariyerler ile zorlaştırılması, kamu kaynaklı maliyetlerin mevcudiyeti ile mevzuat düzenlemelerine yönelik özel sektör/kamu idaresi iş birliği eksikliğinin LPI 2018 karnesine yansıdığı görülmektedir.