

iThenticate

Document Viewer
Similarity Index
9%

Kaynakçasız.docx

As of: Apr 28, 2021 11:52:26 AM
4,072 words - 19 matches - 10 sources

sources:

177 words / 4% - Internet from 18-Apr-2021 12:00AM
[docs.wixstatic.com](#)
58 words / 1% - Internet from 21-Nov-2020 12:00AM
[dergipark.org.tr](#)
40 words / 1% - Internet from 01-Jun-2015 12:00AM
[risk.gtb.gov.tr](#)
36 words / 1% - Internet from 28-Oct-2020 12:00AM
[risk.gtb.gov.tr](#)
13 words / < 1% match - Internet from 12-Nov-2020 12:00AM
[www.kafkas.edu.tr](#)
11 words / < 1% match - Internet from 12-Nov-2020 12:00AM
[saglikvemediya.blogspot.com](#)
11 words / < 1% match - Internet from 03-Nov-2020 12:00AM
[www.sbicafe.ufv.br](#)
10 words / < 1% match - Internet from 18-Feb-2021 12:00AM
[www.utikad.org.tr](#)
10 words / < 1% match - Internet from 19-Sep-2020 12:00AM
[idus.us.es](#)
8 words / < 1% match - Internet from 15-Dec-2019 12:00AM
[issuu.com](#)

paper text:

TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİNDE 2020 YILI ÖNGÖRÜSÜ: ENCO LOJİSTİK ÖRNEĞİ Nurdan KUŞAT1 Gülşah KUŞAT2 1 Doç. Dr. Isparta Uygulamalı Bilimler Üniv. Isparta MYO, 02 Ticaret Bölümü Öğretim Üyesi e-mail: nurdankusat@isparta.edu.tr 2 Marmara Üniv. Sosyal Bilimler Enst. İşletme Anabilim Dalı Pazarlama Bölümü Y.L. Öğrencisi ve ENCO İstanbul Seyahat ve Taşımacılık Tic.Ltd.Şti Marka Yöneticisi e-mail: gulsahkusat@gmail.com ÖZ Bu çalışma; 2020 yılı başından itibaren dünyayı etkisi altına alan pandemi sürecinin ‘Türk Lojistik Sektörü’ üzerindeki etkilerini gözlemlemek için, Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi (LPE) kriterleri çerçevesinde bir değerlendirme yapmak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede 1985 yılından bu yana Türk lojistik sektöründe faaliyet gösteren bir lojistik firması örneklem olarak belirlenmiş ve bu firmaya Dünya Bankası’nın LPE hesaplamalarında kullandığı anketler uygulanmış ve bu anketlerin değerlendirilmesinde de Banka’nın kullandığı ölçütlerden yararlanılmıştır. Dünya Bankası Türkiye’nin LPE değerini 2018 yılı için 3,15 olarak açıklamıştır. Yaptığımız çalışmamın sonucunda ise örneklemimizin 2020 yılı LPE değeri 2,40 olarak hesaplanmıştır. Pandemi sürecinin Türk lojistik sektöründe ‘gümrük işlemleri verimliliği’ ve ‘taşımacılık alt yapı kalitesi’ ni olumlu etkilerken;

‘uluslararası sevkiyat’, ‘lojistik hizmetlerin kalitesi’, ‘gönderilerin takibi ve izlenebilirliği’ ve ‘gönderilerin zamanında teslimi’

açısından olumsuz etkiler yarattığı sonucuna varılmıştır. Gümrük işlemlerindeki verimlilik artışının ve alt yapı kalitesindeki gelişmelerin; azalan dış ticaret işlemleri, firmaların gümrük geçişlerini kolaylaştıran belge başvuruları artışı ve enfomasyon teknolojilerine yapılan yatırım artışıyla bağlantılı olduğu düşünülmektedir. Ortaya çıkan olumsuz gelişmeler ise tamamen pandemi kaynaklı olup; gerek ülke gerek dünya ekonomilerinde yaşanan resesyonla bağlantılıdır. Anahtar Kelimeler: Lojistik Performans Endeksi, Pandemi, Türkiye. TURKEY’S LOGISTICS PERFORMANCE INDEX 2020 FORECAST: ENCO LOGISTICS EXAMPLE

ABSTRACT This work; It was carried out in order to observe the effects of the pandemic process,

which has affected the world since the beginning of 2020,

on the "Turkish Logistics Sector", in order to make an assessment within the framework of the World Bank Logistics Performance Index (LPI) criteria. In this context, a logistics company operating in the Turkish logistics sector since 1985 was determined as a sample and the surveys used by the World Bank in LPE calculations were applied to this company and the criteria used by the Bank were used in the evaluation of these surveys. LPI value of the World Bank Turkey was announced as 3.15 for 2018. As a result of our study, the LPI value of our sample for 2020 was calculated as 2.40. While the pandemic process positively affects the "customs clearance efficiency" and "transportation infrastructure quality" in the Turkish logistics sector; it has been concluded that it creates negative effects in terms of "international shipment", "quality of logistics services", "tracking and traceability of shipments" and "delivery on time". Improved efficiency in customs procedures and improvements in infrastructure quality: It is thought to be related to reduced foreign trade transactions, increase in document applications that facilitate customs passage of companies, and increases in investment in information technologies. The negative developments that have emerged are entirely due to the pandemic; It is related to the recession in both the country and the world economies. Keywords: Logistics Performance Index, Pandemic, Turkey. GİRİŞ Gelişmekte olan ülkelerin kalkınma sürecinde dış ticaretin ve dış ticarete hizmet eden sektörlerin ayrı bir yeri ve önemi vardır.

Çünkü gelişmekte olan ülkeler özellikle kalkınma sürecinde çok daha fazla dövizle ihtiyaç duyarlar. Döviz rezervlerini artırmının en etkili yolu ise dış ticareti artırmaktan geçer. Yaşadığımız yüzylü ülkelerin dış ticaretten pozitif değer elde edebilme koşuluun, ülkenin dış pazarlarda elde ettiği rekabet avantajlarının yükseliği ile ilişkilendirmek gerektiğini öğretmiştir. Fakat dünya ticareti o kadar hızlı bir dönüşüm içerisindeydi ki; bu avantajlar klasik dış ticaret öğretilerinin yetersizliğini de ortaya çıkarmıştır. Günümüzde sadece malların üretiminde avantaj elde etmiş olmak yetmemekte, bu malların teslim koşullarında da benzer avantajlar elde edilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda dış ticaretin sürdürülebilirliği, dış ticarete destek sağlayan sektörlerin gelişimiyle yakından bağlantılı olmakta ve lojistik sektörü de bu süreç içerisinde dış ticareti doğrudan destekleyen en önemli sektör olarak dikkat çekmektedir.

Günümüzün küresel dünyasında; artan rekabet, ürün çeşitliliğindeki artış, fiyat farklılıkları firmaları müşterileri ile ilişki kalitesi değişkenlerini kullanarak köprüleri inşa etmeye ve sadece öz becerilerine ve işlerine odaklanmalarına zorlamaktadır. Firmalar, lojistik işlerini bu işte uzman lojistik firmalarına devrederek hem maliyetten hem de zamandan tasarruf elde etmektedirler. Ancak burada ki asıl sorun firmaların lojistik firmaları ile kurmuş oldukları ilişkinin sürdürülebilirliğidir.

Lojistik faaliyetler uluslararası ticaret faaliyetleri içerisinde en yüksek ve en önemli maliyet kalemi olarak yer alan, hizmet sektörü kökenli faaliyetler toplamından oluşur. Bu nedenle lojistik sektörü, uluslararası ticarettle kilit sektör olarak kabul edilir. Geçen yüzyılın ortalarından itibaren hızla yaygınlaşan liberal ticaret uygulamaları, sadece uluslararası ticarettle pozitif ivmelenme yaratmamış, bu ticaretin sarmal ağın oluşturulan lojistik sektör üzerinde de pek çok değişime aracılık etmiştir. 2. Dünya Savaşı sonrası dünya ticaretinin liberalleşmesi konusunda atılan adımlar,

Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu ve Dünya Ticaret Örgütü gibi uluslararası kurumların inşasına imkan tanımıştır. Üçlü bir sacayağı şeklinde çalışmalarını günümüzde de devam ettiren bu kuruluşlar, dünya ticaretinin öndeki tüm engelleri el birliğiyle kaldırabilmek adına, günümüzde de çalışmaların son hızla devam ettirmektedirler. Bu bağlamda Dünya Bankası, dünya ekonomilerinin dış ticaret kabiliyetlerini artırmının yanı sıra sürdürülebilir kılmak ve lojistik

açıdan karşılaştıkları zorlukları ve fırsatları belirlemelerinde yardım etmek adına, 2007 yılından itibaren periyodik aralıklarla Lojistik Performans Endeksi (LPE) adıyla bir endeks yayımlamaktadır. 2010 yılından bu yana 2 yıllık periyotlarla yayınlanan bir endeks değerleri 2020 yılı için henüz yayınlanmamıştır. Ne zaman yayınlanacağı da belirsizdir. Sektörün pandemi sürecinde uğradığı kayıplar ya da varsa kazançları; sektörün pandemi sonrasında sürdürülebilirliğini büyük ölçüde etkileyeceği kesindir. Bu nedenle çalışmamın temel amacı Türk Lojistik Sektörü’nün yaşanan gelişmeler çerçevesinde nasıl evrildiğini ortaya koymaya çalışmaktır. Bu çerçevede 1985 yılından bu yana Türk lojistik sektöründe faaliyet gösteren bir lojistik firması örneklem olarak belirlenmiş ve bu firmaya Dünya Bankası’nın LPE hesaplamalarında kullandığı anketler uygulanmış ve bu anketlerin değerlendirilmesinde de Banka’nın kullandığı ölçütlerden yararlanılmıştır. 1. LİTERATÜR TARAMASI Küresel ticaretin dünya genelinde artan ivmesi, küresel ticarete yönelen yerli/yabancı tüm firmaların rekabete verdikleri önemi artırırken, rekabetin sadece maliyetleri düşürme çabaları ile elde edilemeyeceğini de anamlarına yardımcı olmuştur. Rekabet; günümüzde sadece fiyat üzerinden yapılmamakta, fiyat dışı unsurlar da (kalite, teknik destek, güven, vb) mevcut rekabetin şekillenmesinde önemli rol üstlenmektedir. Bu sürecin içerisinde sadece firmaların rekabet stratejileri değil, ülkelerin rekabet stratejileri de değişime uğramıştır. 1.1. Lojistik II. Dünya Savaşı süreci ve sonrasında yaşanan; önce askeri, sonra ekonomik ve siyasi düzenlemeler; lojistik sektörünün çok farklı bir platformda yepyeni bir disiplin olarak hayata geçmesinde önemli rol oynamıştır (Tanyaş, 2014). 20. yüzyılın ortalarından itibaren artan liberal ticaret faaliyetler neticesinde de, ülkelerin rekabet avantajı elde etmelerinde ne kadar gerekli olduğu anlaşılmıştır (Ener, 2010). Lojistik

kelimesi oldukça komplike bir sürecin tanımlanmasında kullanılır. Lojistik sektörü; müşterilerin talepleri doğrultusunda istenilen malın, başlangıç noktasından alınıp varış noktasına teslimine kadar geçen sürecin en etkin şekilde planlanmasına imkan tanıyan (Hsiao vd., 2010) ve bu süreci en ince ayırıtması kadar yöneten bir destek sektörüdür. Bu sektör başta taşımacılık olmak üzere; ambalajlamadan depolamaya, taleplerin planlanmasından siparişlerin temin edilmesine, gümrüklemeden sigortalamaya kadar pek çok faaliyet alanı ile üretim ve ticaret işletmeleri için önemli bir hizmet kabiliyeti sunmaktadır. Ayrıca sektör çift yönlü çalışma kabiliyeti sayesinde, yüksek katma değer yaratma potansiyeline sahiptir. Nihayetinde lojistik faaliyetler planlanırken başlangıç noktasından varış noktasına, varış noktasından başlangıç noktasına rasyonel planlamaların yapılması kaynak etkinliğini de artıracaktır. 1.2. Lojistik Performans Belirli bir sektör üzerinde performans ölçümü gerçekleştirirmede temel gerekeç, yapılan işin verimlilik düzeyini ve kalitesini ortaya koymaktır (Li, 2005). Sektörel performans ölçümlerinin yapılması, ilgili iş kolunda faaliyet gösteren firmaların başarıları sanılarını artırırken, sektörel rekabet güclerini de artıracaktır. Bu nedenle performans ölçümlerinde güvenilirlik ve geçerlilik asıldır (Fawcett ve Cooper, 1998). Priyakul’a göre (2011) lojistik performansı ürünlerin taşıma ve depolama performansını anlatırken; Green ve arkadaşlarına göre (2008) ürünlerin müşteri talepleri doğrultusunda istenen zaman ve miktarda teslimatını gerçekleştirebilme kabiliyetini ortaya koymaktadır. Bowersox ve arkadaşlarına göre (1996) geleneksel lojistik kabiliyet ölçümlerinde; varlık yönetimi, maliyetler, müşteri hizmetleri, üretkenlik ve kalite dikkate alınması gereken 5 temel kategoriyi oluşturur. Fakat günümüzün küresel ticaret anlayış ve lojistik sektörü için çok daha kapsamlı ve daha entegre performans ölçümlerine gereksinin duyulmaktadır (Fawcett ve Cooper, 1998). Bu ölçümlerde ise ağırlıklı olarak etkinlik ve verimliliğin artırılmasına imkan tanınmasıın (Mentzer ve Konrad, 1991) yanı sıra, inovatif farklılıkların (Langley ve Holcomb, 1992) ön plana çıkınması gereği üzerinde durulmaktadır. Lojistik sektöründe performans artışı yaratmak için; güvenli ve hızlı teslimatı yanında teslimatta esneklik imkanı sağlanması ve sektörün hızlı çözüm üretme kabiliyetine sahip olması gerekmektedir (Green vd., 2008). Ayrıca lojistik sektörde faaliyet gösteren firmaların bilşim teknolojileri kullanımının artması (Çağlar, 2014; Acar ve Gürol, 2018) da performans artışılarına fırsat tanımaktadır. Başar ve Bozma (2017) ise ülkelerin lojistik performansına etki eden unsurları; ülkelerin sahip olduğu yüzölçüm, alışı, hükümetin durumu, yabancı yatırımcıların yatırım algısı ve makroekonomik etkenler şeklinde sınıflandırmaktadır. 1.3. Lojistik Performans Endeksi Dünya Bankası, 2007 yılından bu yana, önce 3 sonra 2 yıllık periyotlarla dünya ülkelerinin lojistik performanslarını ölçerek, günümüzde arenda Uluslararası Lojistik Performan Endeksi adıyla paylaşılmaktadır. Bu ölçümleri (1) gümrük, (2) alt yapı, (3)

uluslararası sevkiyat, (4) lojistik hizmetlerin kalitesi, (5) gönderilerin takibi ve izlenebilirliği ve (6) gönderilerin zamanında teslimi

kriterleri olarak tanımlanan 6 farklı kriter üzerinden ayrı ayrı puanlayarak gerçekleştirilmektedir (UNCTAD, 2020). Bu değerlendirmelerde çoğunlukla ülkelerin LPE sıralamasında nerede yer aldığını odaklanılmasına rağmen, asıl önemli olanın bu rapor kapsamında sunulan ‘Domestic LPI’ bölümü olduğu unutulmamalıdır. Çünkü bu kısımda Dünya Bankası’nın düzenlediği anketlere katılım gösteren sektör profesyonellerinin ülkeleri için yaptıkları ciddi değerlendirmeler yer almaktadır (UNCTAD, 2020). Biz de öncelikle Dünya Bankası’nın Türk lojistik sektörünün performans değerlerini açıklayan LPE oranlarına ve Türkiye’nin küresel lojistik sektörü içerisindeki yerine bir göz atmak istedik. Bu bağlamda 2007 yılından itibaren Dünya Bankası tarafından hesaplanarak paylaşılan alt yapıya LPE’ye ait LPE değerleri Tablo 1’de sunulmuştur. Tablo 1. Türkiye LPE

Puanları Yıl Sıra LPE Puanı Gümrük Alt yapı Uluslararası Sevkiyat Lojistik Hizmetlerin Kalitesi Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği Gönderilerin Zamanında Teslimi 2007 30 3,15 3 2,94 3 0,07 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

Kaynak. UTİKAD (2020) Türk lojistik sektörünün en yüksek performans gösterdiği yıl 2012 yılı olmuştur. 2012 yılında küresel LPE hesaplanan ülkeler arasında en iyi 27. ülke olurken; LPE değeri de 3,51 olarak hesaplanmıştır. Aslında G20 ülkeleri arasında yer alan Türkiye’nin lojistik sektöründe sergilediği performans, ekonomik olarak sergilediği performansın altında kalmaktadır. 2012 yılı dışında ise bu performansın daha da düşük olduğu gözlenmektedir. Özellikle de LPE ölçümlerinin gerçekleştirildiği son yıl olan 2018 yılı performansını, lojistik sektörü adına tam bir hayal kırıklığıdır. Ülke sıralaması 47’ye gerilerken, LPE değeri de 3,15’e düşmüştür. Son yıla ait verilere odaklandığımızda LPE hesaplamalarında kullanılan 6 kriterde Türkiye’nin en yüksek performans gösterdiği kriterin ‘Gönderilerin Zamanında Teslimi’ kriteri (3,63) olduğu gözlenmektedir. Bu kriteri sırasıyla Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği (3,23), Alt yapı (3,21), Uluslararası Sevkiyat (3,06) ve Lojistik Hizmetlerin Kalitesi (3,05) kriterleri takip etmektedir. Lojistik performans değeriini düşüren ve en düşük performansını ortaya çıkttığı kriter ise ‘Gümrükler’ (2,71) olmuştur.1.2. ÇALIŞMANIN YÖNTEM VE BULGULARI 2.1. Çalışmanın Yöntemi Literatür taramasında lojistik sektörü performans ölçümlerinde farklı yöntemlerin kullanıldığı görülmektedir. Perçin (2009) AHS ve TOPSIS yöntemini, Özбек ve Eren (2012) AHS yöntemini, Yayla vd. (2015) Bulanık AHS ve Bulanık TOPSIS yöntemini, Ageuzzoul ve Pires (2016) ELECTRE I yöntemini, Ecre (2018) Bulanık AHS ve Bulanık EDAS yöntemini, Ulutaş (2019) Entropi Tabanlı EDAS yöntemiini kullanarak lojistik sektörde faaliyet gösteren firmaların performans ölçümlerini gerçekleştirmişlerdir. Fakat Dünya Bankası LPE değeri hesaplama tekniğini kullanarak Türkiye’nin LPE değerinin hesaplandığı bir çalışmaya rastlanmamıştır. Sadece Türkiye’nin lojistik performansını, Dünya Bankası tarafından hesaplanan LPE değerleri üzerinden gelişimini inceleyen çalışmalar yapıldığı gözlenmektedir (Sofyaloğlu ve Kartal, 2013; Yapraklı ve Unalan, 2017; Aksungur ve Bekmezci, 2019; Bozkurt ve Mermertaş, 2019; Görgün, 2020; Erdoğan, 2020). Bu çalışmada Dünya Bankası’nın 2018 yılına ait LPE hesaplamalarında kullandığı anketler ve bu anketin değerlendirilmesinde kullandığı ölçütler kullanılmaktadır. Çalışmamız bu anlamda bir ilke imza atmakta ve olası hataları da içerisinde yansıtmaya olasılığı bulunmaktadır. Fakat yapılacak yeni çalışmalarla, kullanılan yöntem en eksikliklerinin giderilebileceği düşünülmektedir. Dünya Bankası’nın kullandığı anketlerden bir tanesi 6 temel başlıktan oluşan uluslararası bir değerlendirmeye imkan sağlarken, diğeri 18 soruyla ulusal bir değerlendirmeye geçekleşmiştir. Çalışmada yüzüzye anket tekniğinin kullanılacak olması ve pandemi sürecinin kısıtlayıcı etkileri örneklem için bir firmayla sınırlanmışna sebep olmuştur. Bu kısıtlar çerçevesinde çalışmamın örneklemiini 1985 yılından bu yana Türk lojistik sektöründe faaliyet gösteren tek bir firma oluşturmaktadır. 2.2. Çalışmanın Bulguları Çalışma sonucunda örnekleme ait LPE değeri, Dünya Bankası’nın 2018 yılı LPE hesaplamalarında her bir kriter için ayrı ayrı belirlenmiş olan ağırlıklı puanlama değerleri kullanılarak hesaplanmıştır. Elde edilen hesaplama sonuçları Tablo 2’de sunulmuştur. 1 Bu konu ile ilgili ayrıntılı değerlendirmeye, çalışmamın bulguları kısmında yer verilmektedir. Tablo 2. Örnekleme Ait LPE Sonuçları LPE

Puanı Gümrük Verimliliği Alt yapı Kalitesi Uluslararası Sevkiyat Lojistik Hizmetlerin Kalitesi Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği Gönderilerin Zamanında Teslimi 2,40 3, 3,6 4,20 1,11 2,52 2,05 1,20 Dünya Bankası’nın LPE hesaplamalarında kullanmak üzere hazırladığı orijinal anket sorularının, örnekleme uygulannması sonucunda, firma başlı LPE değeri 2,40 olarak bulunmuştur. LPE değerlendirmesi 5 tam puan üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu bakış açısıyla örneklemin lojistik performansının orta düzeyde olduğu söylenebilir. İyi ya da kötü şeklinde bir değerlendirme yapmanın mümkün olmadığı bu performans sonucunu, bir firmanın lojistik performansını etkileyen 6 kriter çerçevesinde ele alarak değerlendirmek, çok daha geniş ve doğru bir

ölçümleme yapılmasına imkan tanıyacaktır. 2.2.1. Gümrük Verimliliği Kriteri Gümrük Verimliliği

Kriteri ile gümrük ve sınır otoriteleri tarafından gerçekleştirilen işlemlerin verimliliği

kastedilmektedir (UTİKAD, 2020). Gümrük verimliliği ölçümü 3 aşamalı olarak gerçekleştirilmiştir: (1)

Gümrük idaresini de içeren sınır kontrol kuruluşları tarafından yapılan gümrük kontrol işlemlerinin işlem süreleri,

(2)

Gümrük idaresini de içeren sınır kontrol kuruluşları tarafından yapılan gümrük kontrol işlemlerinin işlem kolaylığı,

(3)

Gümrük idaresini de içeren sınır kontrol kuruluşları tarafından yapılan gümrük kontrol işlemlerin

formalitelerinin öngörülebilirliği. Örnekleme ait gümrük verimliliği ölçüm sonuçları 3,36 olarak hesaplanmıştır. Türkiye’nin 2018 yılı gümrük verimliliği değeri ise 2,71’dir (Tablo 1). Türkiye’nin gümrük verimliliği kriterindeki gelişmeleri 2007-2018 yılı aralığı çerçevesinde değerlendirdiğimizde ise; 2016 yılından itibaren bu kriterde verimlilik azalışları gözlemlendiği anlaşılmaktadır. Örnekleme ait kriter sonuçlarının yüksek çıkması, pandemi koşullarının tüm zorluklarına rağmen, gümrük geçişlerinde karşılaşılan insan kaynaklı formalitelerde bir azalış olduğu şeklinde anlaşılabilir. T.C. Ticaret Bakanlığı’nın, özellikle ihracatı kolaylaştırmak için yapmış olduğu düzenlemeler bulunmaktadır. Gümrüğe ibraz edilmesi gereken belgelerin çevrimiçi platformlara taşınması, belge beyanında sağlanan zaman esneklikleri ve gümrük geçişlerini kolaylaştıran ‘Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası’ nın Bakanlık tarafından uygulanabilirliğinin artırılması ve firmaların bu belgeye olan taleplerinin artması pandemi sürecinin ‘Gümrük Verimliliği Kriteri’ açısından pozitif yönde gelişme yaratmasında önemli rol oynamıştır. 2.2.2. Alt yapı Kalitesi Kriteri Alt yapı Kalitesi Kriteri ile sadece ulaşım ağında elde edilen gelişmeler değil, bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler de değerlendirilmektedir. Ticaret ve taşımacılık ile ilgili alt yapı kalitesinin ölçümü 4 aşamada gerçekleştirilmiştir: (1) Limanlar için ticaret ve taşımacılıkla ilgili alt yapının düzeyi, (2) Demiryolları için ticaret ve taşımacılıkla ilgili alt yapının düzeyi, (3)

Karayolları için ticaret ve taşımacılıkla ilgili alt yapının düzeyi, (4) Enfomasyon teknolojileri için ticaret ve taşımacılıkla ilgili alt yapının düzeyi. Örnekleme ait ticaret ve taşımacılık ile ilgili alt yapı kalitesinin ölçüm sonuçları 4,20 olarak hesaplanmıştır. Türkiye’nin 2018 yılı alt yapı verimliliği değeri ise 3,21’dir (Tablo 1). Türkiye’nin bu kriterdeki gelişmelerini 2007-2018 yıl aralığı çerçevesinde değerlendirdiğimizde ise; 2012 yılından itibaren verimlilik azalışlarıyla karşılaşıldığı gözlenmektedir. Örnekleme ait kriter sonuçlarının yüksek çıkmasına, insan hareketliliğindeki azalmının katkısıyla, taşımacılık alt yapısının yük taşımacılığında daha verimli kullanıma sahip olmasının katkısı büyüktür. Buna ek olarak, ülkemizin lojistik alt yapı kalitesi yeni yapılan köprüler, otoyollar, havalimanları ve raylı sistem ağılarıyla da pozitif ivme kazanmaktadır. Ayrıca karantina ve sokağa çıkma yasakları neticesinde e-ticarete olan ilgi artışı da, enfomasyon teknolojileri için ticaret ve taşımacılıkla ilgili alt yapı düzeyinin artmasına olanak tanımıştır. 2.2.3. Uluslararası Sevkiyat Kriteri Kısaça Uluslararası Sevkiyat Kriteri olarak değerlendirdiğimiziz bu kriter, rekabetçi fiyatlarla uluslararası sevkiyat sürecinin oluşturulma kabiliyetini ölçümlenmektedir. Uluslararası Sevkiyat Kriteri örneklemin lojistik performansını olumsuz etkileyen kriterlerin en başında yer almaktadır. Rekabetçi fiyatla sevkiyat gönderebilmek kolaylığı olarak LPE değerine etki eden bu kriterde ait sonuçlar, örnekleim için bu kriter değerinin 1,11 olarak hesaplandığını göstermektedir. Türkiye’nin 2018 yılı alt yapı verimliliği değeri ise 3,06’dır (Tablo 1). Türkiye’nin bu kriterdeki gelişmelerini 2007-2018 yıl aralığı çerçevesinde değerlendirdiğimizde ise; 2016’da daha yüksek olan sevkiyat rekabetçiliğinin, 2018 yılından itibaren azalışa geçtiğini görmekteyiz. Rekabetin küresel boyutlara taşıdığı uluslararası lojistik sektörde; hem hizmet kalitesinin iyi olmasına, hem de bu hizmetin rekabetçi maliyetlerle sunulmasına ihtiyaç duyulur (UTİKAD, 2020). Ne yazık ki Türkiye’nin üretim ve ihracat kapasitesinin dışa bağımlılığı, özellikle de enerji ve hammadde alanlarındaki ithalat ağırlığı rekabetçi fiyatla sevkiyat sürecindeki performansını olumsuz etkileyebilmektedir. Fakat bu kur yükselişlerinin lehine çevirmeyi başaran lojistik firmaları da vardır. Yurt dışı taşımalarında döviz cinsinden gelir elde edilmesi ve yakıtın yurt dışı taşıma işlemleri sırasında yurt dışından temini en sık tercih edilen uygulamalar olmaktadır. Bu da sektörün rekabetçi gücünü olumlu yönde etkileyebilmektedir. Örneklemin bu kriter ile ilgili yapmış olduğu değerlendirmede ise, performans değeriini aşağılara çeken en önemli noktalar; karayolu taşımacılığın neredeyse maliyet fiyatına gerçekleştirilmesi ve Türkiye’de köprü geçiş ve otopan ücretlerinin çok yüksek olması olarak açıklanmıştır. 2.2.4. Lojistik Hizmetlerin Kalitesi Kriteri Lojistik Hizmetlerin Kalitesi Kriteri

İle ilköde sunulan lojistik hizmetlerin yetkinliği ve kalitesi sorgulanmaktadır. Lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesinin ölçümü 2 alt başlık altında elde edilen bilgiler çerçevesinde gerçekleştirilmiştir: (1) Taşımacılık operatörleri için Türkiye’deki lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalite düzeyi, (2) Gümrük komisyoncuları için Türkiye’deki lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalite düzeyi. Örneklemin lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesine dair performans ölçüm sonuçları 2,52 olarak hesaplanmıştır. Türkiye’nin 2018 yılı alt yapı verimliliği değeri ise 3,05’dir (Tablo 1). Türkiye’nin bu kriterdeki gelişmelerini 2007-2018 yıl aralığı çerçevesinde değerdendirdiğimizde ise; 2014 yılından itibaren verimlilik azalışlarıyla karşılaşıldığı gözlenmektedir. Örneklemin yaptığı değerlendirme detaylı şekilde sorgulandığında, deniz taşımacılığı başta olmak üzere, karayolları ve hava taşımacılığında sunulan hizmetlerin hem kalite hem de yeterlilik açısından oldukça iyi olduğu görülmektedir. Bu kriter için en önemli sorun odaklarını

kalite ve standart denetim kurumları, sağlık ve bitki sağlığı denetleme kurumları ve gümrük idarelerinin oluşturduğu da anlaşılmaktadır. Adı geçen kurumlardan verimlilik düzeylerindeki düşüklük, örneklemin lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesine dair performans ölçüm sonuçlarını olumsuz olarak etkilemektedir. 2.2.5. Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği Kriteri Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği Kriteri malların gümrüklenmesinden teslimatın gerçekleştirilmesine kadar geçen sevkiyat sürecinin kabiliyetini ölçümlenmektedir. Örnekleim için bu kriter değeri 2,05 olarak hesaplanmıştır. Türkiye’nin 2018 yılına ait gönderilerin takip ve izlenebilirlik değeri ise 3,23’dir (Tablo 1). Türkiye’nin bu kriterdeki gelişmelerini 2007- 2018 yıl aralığı çerçevesinde değerlendirdiğimizde ise; 2014 yılında en yüksek düzeye çıkan gönderilerin takip ve izlenebilirlik kapasitesinin, 2016 yılından itibaren azalışa geçtiğini görmekteyiz. 2.2.6. Gönderilerin Zamanında Teslimi Kriteri Gönderilerin Zamanında Teslim Kriteri ile, sevkiyatlar gönderildiğinde

bu sevkiyatların planlanması ya da tahmin edilen zamanda alıcıya ulaşma kabiliyeti ölçümlenmektedir. Örnekleim için bu kriter değeri 1,20 olarak hesaplanmış ve bu kriterin örneklemin LPE değerini olumsuz olarak etkileyen en önemli ikinci kriter olduğu tespit edilmiştir. Türkiye’nin 2018 yılına ait gönderilerin takip ve izlenebilirlik değeri ise 3,63’dir (Tablo 1). Türkiye’nin bu kriterdeki gelişmelerini 2007-2018 yıl aralığı çerçevesinde değerlendirdiğimizde ise; bu kriter için belirgin bir istikrarlızlık olduğu ve 2010 yılından elde edilen en iyi sonucun (3,94) 2016 yılına kadar azalma eğilimi gösterdiği ve 2016’da 3,75’e yükselip, 2018 yılında yeniden düşüş trendine girildiği gözlenmektedir. Örnekleim tarafından teslimatta yaşanan ciddi gecikmelerin örnekleim tarafından değerlendirilmesinde; bu kriterde yaşanan düşük performansın sebeplerinin;

zorunlu depolama, yükleme öncesi denetim, suç faaliyetlerinin yaygınlığı ve gayri resmi ödeme talepleri kaynaklı olduğu anlaşılmaktadır. Ancak kriter puanının bu kadar düşük olmasının esas sebebi içinde bulunduğumuz salgın dönemidir. Bu dönemde taşımacılık yapılan illerinde istedikleri belgelerle yenilerinin eklemeleri, sıımlarını kapamaları gibi nedenler, son bir beş yıl bu kriterin puanının düşmesinde en büyük nedendir. 2.3. Çözümle Sonuçlarının Özeti Yapılan çalışma sonrasında elde edilen sonuçları daha iyi gözlemlemek ve daha akıcı değerlendirmeler yapılabilmek için, çalışma sonucunda elde ettiğimiz örnekleme ait LPE değerleri ile, Türkiye’nin 2018 yılı LPE değerlerini birlikte gözlemlemek daha doğru olacaktır. Şekil 3 bu amaçla oluşturulmuştur. Şekil 3. Örnekleim ve Türkiye LPE Değerleri Karşılaştırması 4,5 4 3,5 3,2 2,5 1,5 1 0,5 0 LPE

Puanı Gümrük Alt yapı Uluslararası Lojistik GönderilerinGönderilerin Verimliliği **Kalitesi** Sevkiyat Hizmetlerin **Takibi ve Zamanında Kalitesi İzlenebilirliği** Teslimi Örnekleim LPE 2018 LPE Dünya Bankası’nın 2018 yılı LPE hesaplamalarına göre Türkiye 160 ülke arasında 3,15’lik endeks değeri ile 47. sırada yerini almıştır (Tablo 1). Yaptığımız çalışmamın sonucunda elde ettiğimiz LPE değeri ise 2,40 olmuştur. Bu sonuçlar 2020 yılı başından itibaren tüm dünya ekonomilerinde olduğu ve 2016’da 3,75’e yükselip, 2018 yılında yeniden düşüş trendine girildiği gözlenmektedir. Örnekleim tarafından teslimatta yaşanan ciddi gecikmelerin örnekleim tarafından değerlendirilmesinde; bu kriterde yaşanan düşük performansın sebeplerinin;

zorunlu depolama, yükleme öncesi denetim, suç faaliyetlerinin yaygınlığı ve gayri resmi ödeme talepleri kaynaklı olduğu anlaşılmaktadır. Ancak kriter puanının bu kadar düşük olmasının esas sebebi içinde bulunduğumuz salgın dönemidir. Bu dönemde taşımacılık yapılan illerinde istedikleri belgelerle yenilerinin eklemeleri, sıımlarını kapamaları gibi nedenler, son bir beş yıl bu kriterin puanının düşmesinde en büyük nedendir. 2.3. Çözümle Sonuçlarının Özeti Yapılan çalışma sonrasında elde edilen sonuçları daha iyi gözlemlemek ve daha akıcı değerlendirmeler yapılabilmek için, çalışma sonucunda elde ettiğimiz örnekleme ait LPE değerleri ile, Türkiye’nin 2018 yılı LPE değerlerini birlikte gözlemlemek daha doğru olacaktır. Şekil 3 bu amaçla oluşturulmuştur. Şekil 3. Örnekleim ve Türkiye LPE Değerleri Karşılaştırması 4,5 4 3,5 3,2 2,5 1,5 1 0,5 0 LPE

Puanı Gümrük Alt yapı Uluslararası Lojistik GönderilerinGönderilerin Verimliliği **Kalitesi** Sevkiyat Hizmetlerin **Takibi ve Zamanında Kalitesi İzlenebilirliği** Teslimi Örnekleim LPE 2018 LPE Dünya Bankası’nın 2018 yılı LPE hesaplamalarına göre Türkiye 160 ülke arasında 3,15’lik endeks değeri ile 47. sırada yerini almıştır (Tablo 1). Yaptığımız çalışmamın sonucunda elde ettiğimiz LPE değeri ise 2,40 olmuştur. Bu sonuçlar 2020 yılı başından itibaren tüm dünya ekonomilerinde olduğu ve 2016’da 3,75’e yükselip, 2018 yılında yeniden düşüş trendine girildiği gözlenmektedir. Örnekleim tarafından teslimatta yaşanan ciddi gecikmelerin örnekleim tarafından değerlendirilmesinde; bu kriterde yaşanan düşük performansın sebeplerinin;

zorunlu depolama, yükleme öncesi denetim, suç faaliyetlerinin yaygınlığı ve gayri resmi ödeme talepleri kaynaklı olduğu anlaşılmaktadır. Ancak kriter puanının bu kadar düşük olmasının esas sebebi içinde bulunduğumuz salgın dönemidir. Bu dönemde taşımacılık yapılan illerinde istedikleri belgelerle yenilerinin eklemeleri, sıımlarını kapamaları gibi nedenler, son bir beş yıl bu kriterin puanının düşmesinde en büyük nedendir. 2.3. Çözümle Sonuçlarının Özeti Yapılan çalışma sonrasında elde edilen sonuçları daha iyi gözlemlemek ve daha akıcı değerlendirmeler yapılabilmek için, çalışma sonucunda elde ettiğimiz örnekleme ait LPE değerleri ile, Türkiye’nin 2018 yılı LPE değerlerini birlikte gözlemlemek daha doğru olacaktır. Şekil 3 bu amaçla oluşturulmuştur. Şekil 3. Örnekleim ve Türkiye LPE Değerleri Karşılaştırması 4,5 4 3,5 3,2 2,5 1,5 1 0,5 0 LPE

Puanı Gümrük Alt yapı Uluslararası Lojistik GönderilerinGönderilerin Verimliliği **Kalitesi** Sevkiyat Hizmetlerin **Takibi ve Zamanında Kalitesi İzlenebilirliği** Teslimi Örnekleim LPE 2018 LPE Dünya Bankası’nın 2018 yılı LPE hesaplamalarına göre Türkiye 160 ülke arasında 3,15’lik endeks değeri ile 47. sırada yerini almıştır (Tablo 1). Yaptığımız çalışmamın sonucunda elde ettiğimiz LPE değeri ise 2,40 olmuştur. Bu sonuçlar 2020 yılı başından itibaren tüm dünya ekonomilerinde olduğu ve 2016’da 3,75’e yükselip, 2018 yılında yeniden düşüş trendine girildiği gözlenmektedir. Örnekleim tarafından teslimatta yaşanan ciddi gecikmelerin örnekleim tarafından değerlendirilmesinde; bu kriterde yaşanan düşük performansın sebeplerinin;

zorunlu depolama, yükleme öncesi denetim, suç faaliyetlerinin yaygınlığı ve gayri resmi ödeme talepleri kaynaklı olduğu anlaşılmaktadır. Ancak kriter puanının bu kadar düşük olmasının esas sebebi içinde bulunduğumuz salgın dönemidir. Bu dönemde taşımacılık yapılan illerinde istedikleri belgelerle yenilerinin eklemeleri, sıımlarını kapamaları gibi nedenler, son bir beş yıl bu kriterin puanının düşmesinde en büyük nedendir. 2.3. Çözümle Sonuçlarının Özeti Yapılan çalışma sonrasında elde edilen sonuçları daha iyi gözlemlemek ve daha akıcı değerlendirmeler yapılabilmek için, çalışma sonucunda elde ettiğimiz örnekleme ait LPE değerleri ile, Türkiye’nin 2018 yılı LPE değerlerini birlikte gözlemlemek daha doğru olacaktır. Şekil 3 bu amaçla oluşturulmuştur. Şekil 3. Örnekleim ve Türkiye LPE Değerleri Karşılaştırması 4,5 4 3,5 3,2 2,5 1,5 1 0,5 0 LPE

Puanı Gümrük Alt yapı Uluslararası Lojistik GönderilerinGönderilerin Verimliliği **Kalitesi** Sevkiyat Hizmetlerin **Takibi ve Zamanında Kalitesi İzlenebilirliği** Teslimi Örnekleim LPE 2018 LPE Dünya Bankası’nın 2018 yılı LPE hesaplamalarına göre Türkiye 160 ülke arasında 3,15’lik endeks değeri ile 47. sırada yerini almıştır (Tablo 1). Yaptığımız çalışmamın sonucunda elde ettiğimiz LPE değeri ise 2,40 olmuştur. Bu sonuçlar 2020 yılı başından itibaren tüm dünya ekonomilerinde olduğu ve 2016’da 3,75’e yükselip, 2018 yılında yeniden düşüş trendine girildiği gözlenmektedir. Örnekleim tarafından teslimatta yaşanan ciddi gecikmelerin örnekleim tarafından değerlendirilmesinde; bu kriterde yaşanan düşük performansın sebeplerinin;

zorunlu depolama, yükleme öncesi denetim, suç faaliyetlerinin yaygınlığı ve gayri resmi ödeme talepleri kaynaklı olduğu anlaşılmaktadır. Ancak kriter puanının bu kadar düşük olmasının esas sebebi içinde bulunduğumuz salgın dönemidir. Bu dönemde taşımacılık yapılan illerinde istedikleri belgelerle yenilerinin eklemeleri, sıımlarını kapamaları gibi nedenler, son bir beş yıl bu kriterin puanının düşmesinde en büyük nedendir. 2.3. Çözümle Sonuçlarının Özeti Yapılan çalışma sonrasında elde edilen sonuçları daha iyi gözlemlemek ve daha akıcı değerlendirmeler yapılabilmek için, çalışma sonucunda elde ettiğimiz örnekleme ait LPE değerleri ile, Türkiye’nin 2018 yılı LPE değerlerini birlikte gözlemlemek daha doğru olacaktır. Şekil 3 bu amaçla oluşturulmuştur. Şekil 3. Örnekleim ve Türkiye LPE Değerleri Karşılaştırması 4,5 4 3,5 3,2 2,5 1,5 1 0,5 0 LPE

Puanı Gümrük Alt yapı Uluslararası Lojistik GönderilerinGönderilerin Verimliliği **Kalitesi** Sevkiyat Hizmetlerin **Takibi ve Zamanında Kalitesi İzlenebilirliği** Teslimi Örnekleim LPE 2018 LPE Dünya Bankası’nın 2018 yılı LPE hesaplamalarına göre Türkiye 160 ülke arasında 3,15’lik endeks değeri ile 47. sırada yerini almıştır (Tablo 1). Yaptığımız çalışmamın sonucunda elde ettiğimiz LPE değeri ise 2,40 olmuştur. Bu sonuçlar 2020 yılı başından itibaren tüm dünya ekonomilerinde olduğu ve 2016’da 3,75’e yükselip, 2018 yılında yeniden düşüş trendine girildiği gözlenmektedir. Örnekleim tarafından teslimatta yaşanan ciddi gecikmelerin örnekleim tarafından değerlendirilmesinde; bu kriterde yaşanan düşük performansın sebeplerinin;

zorunlu depolama, yükleme öncesi denetim, suç faaliyetlerinin yaygınlığı ve gayri resmi ödeme talepleri kaynaklı olduğu anlaşılmaktadır. Ancak kriter puanının bu kadar düşük olmasının esas sebebi içinde bulunduğumuz salgın dönemidir. Bu dönemde taşımacılık yapılan illerinde istedikleri belgelerle yenilerinin eklemeleri, sıımlarını kapamaları gibi nedenler, son bir beş yıl bu kriterin puanının düşmesinde en büyük nedendir. 2.3. Çözümle Sonuçlarının Özeti Yapılan çalışma sonrasında elde edilen sonuçları daha iyi gözlemlemek ve daha akıcı değerlendirmeler yapılabilmek için, çalışma sonucunda elde ettiğimiz örnekleme ait LPE değerleri ile, Türkiye’nin 2018 yılı LPE değerlerini birlikte gözlemlemek daha doğru olacaktır. Şekil 3 bu amaçla oluşturulmuştur. Şekil 3. Örnekleim ve Türkiye LPE Değerleri Karşılaştırması 4,5 4 3,5 3,2 2,5 1,5 1 0,5 0 LPE

Puanı Gümrük Alt yapı Uluslararası Lojistik GönderilerinGönderilerin Verimliliği **Kalitesi** Sevkiyat Hizmetlerin **Takibi ve Zamanında Kalitesi İzlenebilirliği** Teslimi Örnekleim LPE 2018 LPE Dünya Bankası’nın 2018 yılı LPE hesaplamalarına göre Türkiye 160 ülke arasında 3,15’lik endeks değeri ile 47. sırada yerini almıştır (Tablo 1). Yaptığımız çalışmamın sonucunda elde ettiğimiz LPE değeri ise 2,40 olmuşt