

## Türkiye ve Brics Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması

Bilgin Teker Bekçi<sup>1</sup>

### Özet

Ticaret anlayışının küreselleşme ile birlikte değişmesi, lojistik sektörünün gelişmesini zorunlu hale getirmektedir. Bu doğrultuda lojistik sektörde gerçekleştirilen çeşitli faaliyetler, hem yerel hem de uluslararası alandaki talebin karşılanması açısından önemli hizmetler. Lojistik hizmetleri bölgesel ekonomi içerisinde sektörel bağlantılar sağlaması ile aynı zamanda yerel ekonomiyi uluslararası ekonomiye de bağlamaktadır. Yerel ekonomi içerisinde yer alan tarım, gıda, imalat, turizm gibi birbiri ile alakalı üretim ve hizmet sektörlerinin arasındaki bağ, karlı bir nakliye ve lojistik sistemi ile sağlamlaştırılabilir. Bunun nedeni üreticilerin amaçlarından biri olan mallarının en az gecikme süresi ve uygun maliyet ile güvenli bir şekilde tüketicilere ulaşmasıdır.

Bu çalışmada lojistik kavramı, lojistik performans endeksi ve önemi, Türkiye, Brezilya, Rusya, Hindistan Çin ve Güney Afrika'nın lojistik performans endeksi göstergeleri verilerek karşılaştırma yapılmıştır. Yapılan karşılaştırmanın sonucunda Türkiye'nin BRICS ülkeleri ile kıyaslamada genel olarak Çin ve Güney Afrika'nın ardından 3. sırada yer aldığı ortaya çıkmıştır.

### GİRİŞ

Küreselleşme ve artan rekabet gücü ile uluslararası ticarete lojistik çok önemli bir yer tutmaktadır. Küreselleşme ile uluslararası sınırın kalkması lojistik kavramını daha önemli hale getirmiş ve sürekli büyüyen, gelişen bir sektör olmuştur. Lojistik sektörü, ticareti kolaylaştırmada, taşıma maliyetlerini azaltmada ve ekonomik büyümeyi canlandırmada önemli bir role sahiptir. Günümüzde mal ve hizmetler artık üretildikleri yerlerle sınırlı kalmayarak dünyanın herhangi bir yerinde üretilip başka ülkelere sevk edilebilir durumdadır. Üretilen ürünlerin ambalajlanması, herhangi bir

---

1 Öğr. Gör., Giresun Üniversitesi Alucra Turan Bulutcu Meslek Yüksekokulu  
Orcid No: 0009-0004-0266-7236

noktaya taşınması ve gümrüklenmesinde birçok çalışmanın gerçekleşmesinde lojistik yönetimi devreye girmektedir.

Ticaret anlayışının küreselleşme ile birlikte değişmesi, lojistik sektörünün gelişmesini zorunlu hale getirmektedir. Bu doğrultuda lojistik sektöründe gerçekleştirilen çeşitli faaliyetler, hem yerel hem de uluslararası alandaki talebin karşılanması açısından önemli hizmetler sunmaktadır (Ekinler, 2022: 231). Lojistik hizmetleri bölgesel ekonomi içerisinde sektörel bağlantılar sağlaması ile aynı zamanda yerel ekonomiyi uluslararası ekonomiye de bağlamaktadır. Yerel ekonomi içerisinde yer alan tarım, gıda, imalat, turizm gibi birbiri ile alakalı üretim ve hizmet sektörlerinin arasındaki bağ, karlı bir nakliye ve lojistik sistemi ile sağlamlaştırılabilir. Bunun nedeni üreticilerin amaçlarından biri olan mallarının en az gecikme süresi ve uygun maliyet ile güvenli bir şekilde tüketicilere ulaşmasıdır (Bugarcic, vd., 2020:452). Diğer yandan etkisiz lojistik altyapısı ve yavaş operasyonel süreçler, limanlarda gümrükleme sürecinin verimsizliği, ulaşım ile ilgili altyapının parçalanmış ve kalitesiz olması, maliyetli ve seyrek nakliye (uzun ve dolaylı nakliye yolları ile), gönderilerin takibi ve takip edilmesindeki gecikmeler, terminal elleçlemesinde ve malların gümrükten çekilmesinde gecikmeler; limanlarda soğuk depolama tesislerinin olmaması; ve ürün kalitesinin onaylanamaması, küresel ticaret etkileşiminin önünde çok önemli bir engel olabilir. Dünya ticaretinin devam eden yükselişine bağlı olarak yerel pazarların yanında uluslararası piyasalara doğru genişleme (Sakur, 2023:41) ve birçok ülkenin küresel ticaret sistemine entegrasyon hızını artırma arzusu, yalnızca açık bir küresel ekonomik sistemin sürdürülmesine değil, aynı zamanda lojistik hizmetler gibi destek yapılarının nicelik ve etkinliğinin geliştirilmesine de bağlı olacaktır (Gani,2017:280).

Bu çalışmada lojistik kavramı, lojistik performans endeksi ve önemi, Türkiye, Brezilya, Rusya, Hindistan Çin ve Güney Afrika'nın lojistik performans endeksi göstergeleri verilerek karşılaştırma yapılmıştır. Yapılan karşılaştırmanın sonucunda Türkiye'nin BRICS ülkeleri ile kıyaslamada genel olarak Çin ve Güney Afrika'nın ardından 3. sırada yer aldığı ortaya çıkmıştır.

## 1. LOJİSTİK KAVRAMI

İnsanlığın var oluşuyla beraber başlayan, fakat bir disiplin olarak askeri amaçla ortaya çıkan lojistik terimi, Yunanca mantıksal düşünme manasına gelen “logic” ve “statics” kelimelerinden türemiştir. Askeri düşünce ile çıkmış olmasına rağmen günümüzde faaliyet alanlarından dolayı işletmeler bakımından da büyük önem kazanmıştır. Lojistik, müşterilerinin

ihtiyaçlarından hareket ederek ürün ve hizmet ile ilgili bilgilerin ve araç gereçlerin çift yönlü olarak ilk kaynak noktasından son kullanıcıya kadar olan süreç içerisinde etkin ve verimli bir şekilde sevk edilme, depolanma, planlanma, uygulama ve denetlenme süreci olarak açıklanabilir. İşletmeler lojistik faaliyetlerini kendi çatılarında yapabilecekleri gibi dış kaynak kullanarak da gerçekleştirebilirler (Karaköy ve Ölmez,2019:178).

Lojistiğin ana çalışma alanı taşımacılık gibi olsa da ülkeler arası ticarete alıcı ve satıcı arasındaki bilgi akışı, iletişim ve ulaştırmanın yanı sıra depoculuk faaliyeti de vardır. Lojistikteki ürün ve hizmet hususu şirket ve devletlerin yatırımlarının lojistik departmanına doğru bir eğilime neden olmuştur. Bu açıdan ülkeler arasındaki tedarik zincirlerinin birbirleri ile bağlantı içinde olmaları durumunda kalmıştır. Hızla artan rekabet ile beraber organizasyonlar, lojistik alanındaki başarılarını arttırmaya çabalamışlardır. Günümüz de lojistiğin globalleşme hızından etkilenmemesi mümkün değildir. Dolayısıyla lojistik sektörü küreselleşme boyutundan alabildiğince etkilenmiştir. Eskiden lojistik kavramı denilince ilk akla gelen kavram taşımacılık iken günümüzde üretim yönetimi, karma taşımacılık, depo yönetimi, tersine lojistik, gümrüklerdeki işleyiş gibi kavramları da kapsamaya başlamıştır. Lojistik kavramı, taşımacılık kavramının en çok gelişmiş ifadesidir (Pelit,2023:38).

Taşımacılık, insanlık tarihinin başladığı andan bu yana ehemmiyeti artarak devam eden en önemli ve en eski çalışmalardan birisidir. Yaşamımızın her platformunda karşımıza çıkan taşımacılık, teknolojinin ilerlemesi ve dünyanın küreselleşmesi ile önemini daha da fazla sezdirmeye başlamıştır. Bu yüzden dünyanın bir ucunda üretilmiş olan ürün, taşımacılık faaliyeti sayesinde bulunulan yerde kolayca tüketilmektedir. Çevremizde görmüş olduğumuz her varlık taşımacılık faaliyetinin bir sonucudur. Yaşamımızda bunun gibi etkin olan taşımacılık faktörü denetlenip geliştirilerek üzerinde önemle durulması gereken bir faaliyet platformudur (Oğuz,2019,67).

## 2. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ

Lojistik Performans endeksi ilk olarak 2007 yılında Dünya Bankası tarafından yayınlanmaya başlamıştır. Endeks iki yılda bir güncellenen ülkelerin lojistik alanındaki performanslarını test etmek için Dünya Bankası tarafından oluşturulmuştur. İki yılda bir yayınlanmasının nedeni ülkelerin uluslararası ticarete karşılaştıkları olanakları ve lojistik engelleri tespit etmektir. LPI, ihracat ve lojistik alanında yaklaşık 1000 üst düzey yöneticiye uyguladığı anket sonuçlarına göre ülkelerin performans endekslerini ölçmektedir (Çatuk v.d., 2019: 121). Dolayısıyla LPI, ülkelerin ve ticari ortaklarının ulusal lojistik performanslarını daha etkin ve güçlü hale

getirmede karşılaştıkları zorlukların belirlenmesine yardımcı olur. (Faria, Souza ve Vieira, 2015:213-235).

Globalleşen dünya ile sınırların ortadan kalkması, dünyadaki her alıcıyı potansiyel müşteri olarak görmeyi mümkün kılmıştır. Bu sebeple lojistik sektörünün önemi gün geçtikçe artmaktadır. Dünya Bankası tarafından iki yılda bir yayınlanan Lojistik Performans Endeksi, ülkelerin lojistik yönetiminin önemli bir göstergesi haline gelmiştir. Lojistik Performans Endeksinin amacı, ülkeleri uluslararası ticaretteki rakipleriyle karşılaştırarak zayıf ve güçlü yönlerini belirlemektir (Göncü,2023:108).

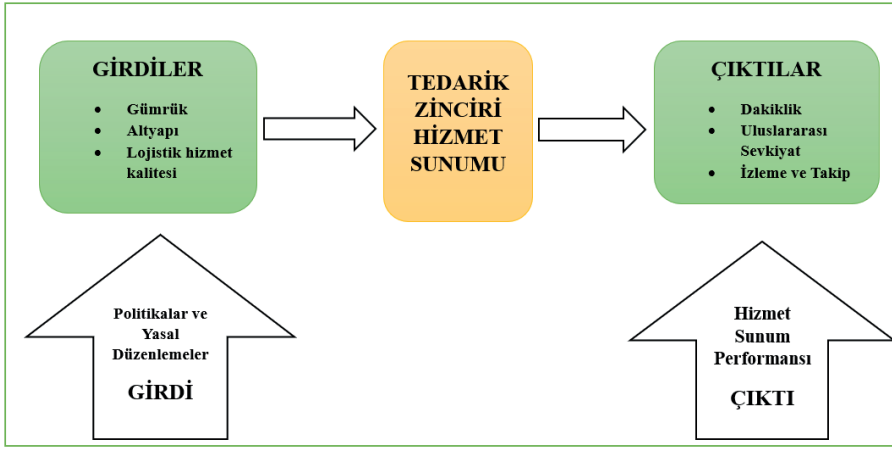
Lojistik Performans Endeksi, ülkelerdeki birçok lojistik işletmelerindeki çalışan ve işletmecilerin, Finlandiya'da bir üniversitede hazırlanan ve hazırlana bu anket sorularına verdiği cevaplara göre belirlenmektedir. Şu anda lojistik performansını ölçebilen tek endeks lojistik performans endeksidir (Yıldız vd, 2020:1662).

Lojistik destek ve performansın nicel ölçütlerinden biri olan Lojistik Performans Endeksi; Ülkelerin lojistik faaliyetlerinin Dünya Bankası tarafından değerlendirilmesi ve izlenmesi; aynı zamanda iş lojistiği zorluklarını ve olanaklarını belirlemelerine yardımcı olmak için geliştirilmiş bir endekstir. LPI, küresel bir araştırmaya dayalıdır ve uluslararası taşımacılık, lojistikte yeterlilik, gümrük, altyapı, yük izleme ve zamanlama bileşenlerinin ortalaması alınarak hesaplanmaktadır. Bu ölçüm ile lojistik operatörleri, faaliyet gösterdikleri ve iş yaptıkları ülkelerdeki lojistik performansları hakkında geri bildirimde bulunurlar. Böylelikle ülkeler, Lojistik Performans Endeksi puanlarına göre karşılaştıkları güçlük ve fırsatları belirleyerek belirli iyileştirici politikalarla, hizmet kalitesini artırabilir ve küresel rekabet avantajı sağlayarak geliştirebilir (Acar & Benli, 2021).

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. Ülkelerin performanslarının incelendiği bu altı alan (Çetinceli ve Cengiz,2020:1016);

- **Gümrükler:** Gümrük sevkiyat prosedürünün karlılığını ve etkinliğini ölçer. Ayrıca var olan ticaret mevzuatının uygulanması ile mal ve hizmetlerle alakalı ithalat/ihracat vergilerinin toplanmasıyla ilgili çok yönlü idari prosedürlere dayanmaktadır.
- **Altyapı:** Ülkenin ulaşım ve iletişim altyapısının kalitesini test eder. Malların son tüketiciye taşınmasında kullanılan usullerle ilgili ilgilidir.
- **Uluslararası sevkiyatlar:** Gönderileri kompetitif fiyatlar ile düzenlemenin ne kadar kolay olduğunu test eder.

- **Lojistik kalitesi ve yetkinliği:** Lojistik hizmetlerin yeterliliğini ve kalitesini, tarafların nasıl davrandığını, tüketiciler ile şirketler arasındaki ilişkinin performansını ölçer.
- **Takip ve İzleme:** Gönderilerin takibini ve izlenebilirliğini ölçer. Son 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 zamanda teslim edilebilmesi sıklığıdır.



Şekil 1: LPI Göstergelerine Göre Girdiler ve Çıktılar

Kaynak: Arvis vd., 2014:7

Şekil 1’de gümrükler, hizmet kalitesi ve altyapı değişkenlerini politika düzenlemeleri ile ilişkilendirerek girdi olarak belirlerken; dakiklık, uluslararası sevkiyatlar, izleme ve takip değişkenlerini ise hizmet sunum performansı ile ilişkilendirip, çıktı olarak nitelendirilmiştir. Sınır işlemleri konusunda ülkeler arasında lojistik hizmetlerinin etkinliği, sınırlı koordinasyon, limanlardaki gümrükleme işlemlerinin hızı, ulaştırma ile ilgili altyapının durumu, sevkiyat takibinde zamanlama, terminalde malların elleçlenme süresi gibi hususlar uluslararası ticarete lojistik performansının önemini ortaya koymaktadır (Yıldız vd., 2020:1663).

Lojistik Performans Endeksi, lojistik performansın çok kapsamlı bir değerlendirmesi olup ülkelerin lojistik konusunda karşılaştıkları güçlükleri ve fırsatları belirlemelerine yardımcı olmaktadır. Diğer bir ifade ile Lojistik

Performans Endeksi makro açıdan lojistik verimliliği ölçmektedir (Akdoğan ve Durak, 2017:625). Ülkeler LPE puanları dağılımına göre dört grup altında değerlendirilmektedir. Bunlar;

- LPE 1: Lojistikte kötü olan ülkeler,
- LPE 2: Lojistikte kısmen iyi performans gösteren ülkeler,
- LPE 3: Lojistikte istikrarlı performans gösteren ülkeler ve
- LPE 4: Lojistik dostu ülkelerdir (Bayat ve Özdemir, 2016:2).

Lojistik performansı açısından yapılan değerlendirmeler sonucunda performansı iyi olan ülkeler 4 ve üzeri puan almakta ve lojistik dostu ülke olarak adlandırılmakta, lojistik performansı kötü olan ülkeler ise 1 ve altında puan almaktadır.

*Tablo 1: Türkiye'nin 2012-2022 Yılları Lojistik Performans Endeksi*

Türkiye	İzleme ve Takip Etme	Lojistik Kalitesi	Uluslararası sevkiyatlar	Gümrük	Zamanlama	Altyapı	Genel LPI
2012	3,54	3,52	3,38	3,16	3,87	3,62	3,51
2014	3,77	3,64	3,18	3,23	3,68	3,53	3,50
2016	3,39	3,31	3,41	3,18	3,75	3,49	3,42
2018	3,23	3,05	3,06	2,71	3,63	3,21	3,15
2020	-	-	-	-	-	-	-
2022	3,50	3,50	3,40	3,00	3,60	3,40	3,40

*Kaynak: Dünya Bankası, 2023*

Tablo 1'e göre Türkiye'nin 2012-2022 yılları arasındaki Lojistik Performans Endeksi incelendiğinde; 2022 yılı verilerine baktığımızda LPE alt başlıklarında en iyi sıralamayı; "Zamanlama 3,60 puan", "Takip ve İzleme 3,50 puan" ve "lojistik kalitesi 3,50 puan" olarak gerçekleştirmiştir. Türkiye'nin 2022 yılı verilerine baktığımızda LPE kriterlerine göre en zayıf olduğu başlıklar; "Gümrükleme 3,00 puan", "Altyapı 3,40 puan" ve "Uluslararası Sevkiyatlar 3,40 puan" seviyelerinde gerçekleşmiştir. Türkiye'nin LPE performansında en iyi kriteri "Zamanlama" olarak göze çarpmaktadır. Yıllara göre baktığımızda zamanlama başlığında istenilen verimliliğin sağlandığı görülmektedir. Türkiye'nin LPE performansında tablodan hareketle en fazla gelişme göstermesi gereken başlığın "Gümrükleme" kriteri olduğu söylenebilir. Genel olarak tablo incelendiğinde yıllara göre gümrükleme

başlığında istenilen verimliliğin yakalanamadığı görülmektedir. Genel LPE puanı da bu durumdan dolayı olumsuz etkilenmekte ve düşüş yaşamaktadır. Diğer kriterlerde ise zaman içerisinde gelişme göstermiş ancak istenilen seviyeye ulaşamamıştır.

*Tablo 2: Brezilya'nın 2012-2022 Yılları Lojistik Performans Endeksi*

Brezilya	İzleme ve takip etme	Lojistik kalitesi	Uluslararası sevkiyatlar	Gümrük	Zamanlama	Altyapı	Genel LPI
2012	3,42	3,12	3,12	2,51	3,55	3,07	3,13
2014	3,03	3,05	2,80	2,48	3,39	2,93	2,94
2016	3,28	3,12	2,90	2,76	3,39	3,11	3,09
2018	3,11	3,09	2,88	2,41	3,51	2,93	2,99
2020	-	-	-	-	-	-	-
2022	3,20	3,30	2,90	2,90	3,50	3,20	3,20

*Kaynak: Dünya Bankası,2023*

Tablo 2'de Brezilya'nın 2012-2022 yılı Lojistik Performans Değerleri verilmiştir. 2022 yılı verilerine bakıldığında en düşük kriter puanı olan başlıklar "Uluslararası Sevkiyatlar 2,90" ve "Gümrük 2,90" seviyelerinde gerçekleşmiştir. En yüksek kriter puanı ise "Zamanlama 3,50" ile göze çarpmaktadır. Tablodan hareketle en fazla gelişme göstermesi gereken başlıklar Uluslararası Sevkiyatlar ve gümrüktür. Genel olarak bakıldığında ise yıllar içinde tüm başlıklar 2022 yılında artış göstermiştir.

*Tablo 3: Rusya'nın 2012-2022 Yılları Lojistik Performans Endeksi*

Rusya	İzleme ve takip etme	Lojistik kalitesi	Uluslararası sevkiyatlar	Gümrük	Zamanlama	Altyapı	Genel LPI
2012	2,76	2,65	2,59	2,04	3,02	2,58	2,45
2014	2,85	2,74	2,64	2,20	3,14	2,69	2,59
2016	2,62	2,76	2,45	2,01	3,15	2,57	2,43
2018	2,65	2,75	2,64	2,42	3,31	2,76	2,78
2020	-	-	-	-	-	-	-
2022	2,50	2,60	2,30	2,40	2,90	2,60	2,70

*Kaynak: Dünya Bankası,2023*

Tablo 3’te Rusya’nın 2012-2022 yılı Lojistik Performans Değerleri verilmiştir. 2022 yılı verilerine bakıldığında yıllar içinde bütün kriter puanlarında düşüşler yaşanmıştır.

**Tablo 4: Hindistan’ın 2012-2022 Yılları Lojistik Performans Endeksi**

Hindistan	İzleme ve takip etme	Lojistik kalitesi	Uluslararası sevkiyatlar	Gümrük	Zamanlama	Altyapı	Genel LPI
2012	3,09	3,14	2,98	2,77	3,58	3,08	2,87
2014	3,11	3,03	3,20	2,72	3,51	3,08	2,88
2016	3,52	3,39	3,36	3,17	3,74	3,42	3,34
2018	3,32	3,13	3,21	2,96	3,50	3,18	2,91
2020	-	-	-	-	-	-	-
2022	3,40	3,50	3,50	3,00	3,60	3,40	3,20

*Kaynak: Dünya Bankası,2023*

Hindistan’ın Lojistik Performans Endeksi verilerine bakıldığında en yüksek kriter puanını “zamanlamanın 3,60” ile aldığı görülmektedir. Geliştirilmesi gereken başlığın “Gümrük 3,00” olduğu görülmektedir.

**Tablo 5: Çin’in 2012-2022 Yılları Lojistik Performans Endeksi**

Çin	İzleme ve takip etme	Lojistik kalitesi	Uluslararası sevkiyatlar	Gümrük	Zamanlama	Altyapı	Genel LPI
2012	3,52	3,47	3,46	3,25	3,80	3,52	3,61
2014	3,50	3,46	3,50	3,21	3,87	3,53	3,67
2016	3,68	3,62	3,70	3,32	3,90	3,66	3,75
2018	3,65	3,59	3,54	3,29	3,84	3,61	3,75
2020	-	-	-	-	-	-	-
2022	3,80	3,80	3,60	3,30	3,70	3,70	4,00

*Kaynak: Dünya Bankası,2023*

Tablo 5’te Çin’in 2012-2022 Yılları Lojistik Performans Endeksi verilmiştir. Çin’in 2022 yılı verilerine baktığımızda LPE kriterleri verilerine baktığımızda LPE kriterlerine göre en zayıf olduğu başlığın “Gümrükleme 3,30 puan” olduğu görülmektedir. Diğer başlıkların en iyi performans endeksine sahip olduğu görülmektedir. Çin’in LPE performansında en fazla



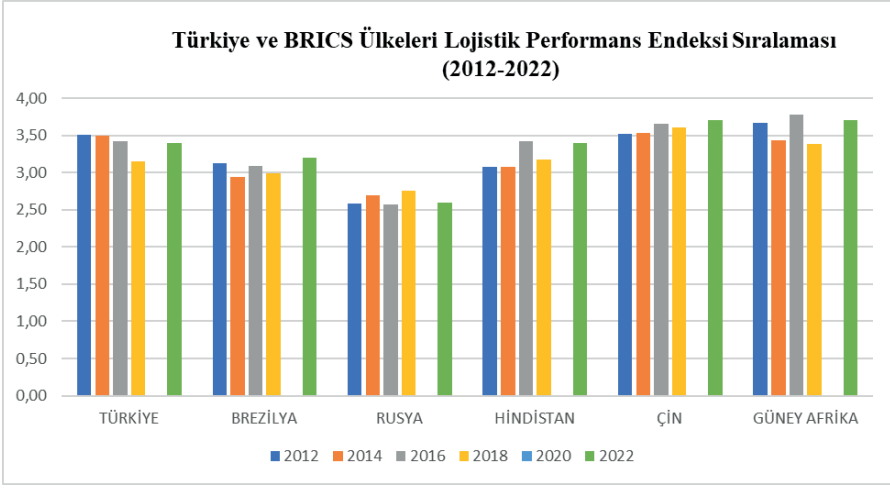
gelişmiş olduğu kriter “izleme ve takip etme” ve “lojistik kalitesi olduğu” görülmektedir. Çin’in LPE performansında tablodan hareketle en fazla gelişme göstermesi gereken başlığın ise “gümrük” olduğu görülmektedir. Yıllara göre baktığımızda “Zamanlama”, “Altyapı”, “İzleme ve Takip etme” ve “Lojistik Kalitesi” başlığında verimlilik sağlandığı görülmektedir.

*Tablo 6: Güney Afrika'nın 2012-2022 Yılları Lojistik Performans Endeksi*

Güney Afrika	İzleme ve takip etme	Lojistik kalitesi	Uluslararası sevkiyatlar	Gümrük	Zamanlama	Altyapı	Genel LPI
2012	3,83	3,56	3,50	3,35	4,03	3,67	3,79
2014	3,30	3,62	3,45	3,11	3,88	3,43	3,20
2016	3,92	3,75	3,62	3,60	4,02	3,78	3,78
2018	3,41	3,19	3,51	3,17	3,74	3,38	3,19
2020	-	-	-	-	-	-	-
2022	3,80	3,80	3,60	3,30	3,80	3,70	3,60

*Kaynak: Dünya Bankası,2023*

Tablo 6’da Güney Afrika’nın 2012-2022 Yılları Lojistik Performans Endeksi verilmiştir. Güney Afrika’nın 2022 yılı verilerine baktığımızda LPE kriterleri verilerine baktığımızda LPE kriterlerine göre en zayıf olduğu başlığın “Gümrük 3,30 puan” olduğu görülmektedir. Diğer başlıkların en iyi performans endeksine sahip olduğu görülmektedir. Güney Afrika’nın LPE performansında en fazla gelişmiş olduğu kriter “izleme ve takip etme” ve “lojistik kalitesi olduğu” görülmektedir. Güney Afrika’nın LPE performansında tablodan hareketle en fazla gelişme göstermesi gereken başlığın ise “gümrük” olduğu görülmektedir. Yıllara göre baktığımızda “Zamanlama”, “Altyapı”, “İzleme ve Takip etme” ve “Lojistik Kalitesi” başlığında verimlilik sağlandığı görülmektedir.



*Grafik 1: Türkiye ve BRICS Ülkeleri Lojistik Performans Endeksi Sıralaması  
(2012-2022)*

Lojistik performans endeksi BRICS ülkeleri ve Türkiye arasında kıyaslandığında ise ülkeler arasında en başarılı lojistik performansın Çin ve Güney Afrika arasında değiştiği görülmektedir. Grafik 1’de yer alan verilere göre lojistik performans endeksinde diğer ülkelere kıyasla en kötü ortalama puana sahip olan ülkenin Rusya olduğu görülmektedir. Rusya’nın 2022 yılında ise bir önceki döneme göre çok daha iyi performans sergilediği anlaşılmaktadır. Endekse göre Rusya’nın ardından en kötü performans gösteren ülkelerin Brezilya ve Hindistan olarak değiştiği görülmektedir. Türkiye’nin ise BRICS ülkeleri ile kıyaslamada genel olarak Çin ve Güney Afrika’nın ardından 3. sırada yer aldığı ortaya çıkmıştır. BRICS ülkeleri genel olarak 2014 yılı itibariyle lojistik performanslarını yükseltirken ülkemizin gösterdiği düşüş dikkat çekmektedir. 2014 yılında genel sıralamada 30. olan ve BRICS ülkeleri arasında da Çin’in ardından 3. sırada yer alan ülkemiz, 2022 itibariyle genel sıralamada 42’ye, BRICS ülkeleriyle olan sıralamada ise 3.sıraya yükselmiştir.

## SONUÇ

Uluslararası ticaretin önündeki engellerin aşamalı olarak kaldırılması, yabancı yatırımların artması ve teknolojik olanakların sayesinde dünya ticaret hacmi her geçen gün artmaktadır. Ülkeler arasındaki sınırların ortadan kalkması ve globalleşme kavramının gelişmesine paralel olarak lojistik sektörü son zamanlarda daha çok önem kazanmaya başlamıştır. Ülkelerin büyümesi ve gelişmesi için önemli olduğu bilinen sınır ötesi ticarete, lojistik

performansları kontrol edebilmek için Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi, bu konuda araştırma yapan araştırmacıların merakını çekmeyi fazlasıyla başarmıştır.

Türkiye, BRICS ülkeleri ile kıyaslandığında Çin ve Hindistan'dan sonra yani üçüncü sırada yer almaktadır. Buda BRICS ülkelerine göre ortalama seviyede olduğunu göstermektedir. Ülkemizin 2022 yılı lojistik performans endeksinde 160 ülke arasından 42. sırada yer aldığı ortaya çıkmıştır. Endekste yer alan veriler detaylı olarak incelendiğinde ise özellikle gümrük, uluslararası sevkiyat ve lojistik hizmet kalitesi alt endekslerinde 160 ülkenin ortalama puanlarından uzaklaşıldığı, hedeflenen seviyede olunmadığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla gümrükleme, lojistik hizmet kalitesi ve uluslararası sevkiyatlar alanlarında yapılacak iyileştirmelere öncelik verilmesi gerektiği ifade edilebilir.

Son yıllarda dış ticaret işlemleri lojistiğin önemini arttırmıştır. Lojistik faaliyetlerin, ekonomik kalkınma ve büyümede önemi giderek artmaktadır. Lojistik faaliyetlerinin ekonomik büyüme üzerinde pozitif etkileri vardır. Ülkelerin ekonomik büyüme oranlarını artırabilmelerinde dış ticaretin, özellikle de ihracatın önemi büyüktür. Lojistik sektörünün gelişmesi yeni istihdam alanı sağlaması ve böylelikle gelir oluşturması, doğrudan yatırımların olumlu etkilenmesi, ticaret hacminin artması ülke ekonomisine katkı sağlayarak ekonomik büyüme üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir. Ekonominin büyümesi lojistik sektörünün gelişmesine sebep olmaktadır. Lojistik sistemin doğru işleminde ve gelişiminde alt yapı giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Öncelikle limanların, demiryollarının ve karayollarının alt yapılarının gelişmişliğiyle lojistik hizmetler etkinleşebilmektedir. Ülkelerin ekonomik büyümelerini artırmak için lojistik altyapıya yönelik yatırımları canlandırmaya çalışmalıdırlar. Lojistik faaliyetlerinde esneklik, hız, öngörülebilirlik, güvenlik, kalite, ölçek ekonomisi ve yenilikçilik gibi hizmet düzeyi parametreleri iyileştirilmelidir. Lojistik sektörü, üniversite-sanayi iş birliğinde projeler gerçekleştirilmelidir (Arabacı ve Yücel,2020:83).

## KAYNAKÇA

- ACAR, D. Ö., & BENLİ, M. (2021). Dış Ticarete Lojistik Performansın Etkisi. *Journal of Management and Economics Research*, 19(4), 48-65.
- AKDOĞAN, M. Ş., & DURAK, A. (2017). Lojistik Şirketlerin İlişki Pazarlaması Yönelimlerinin Lojistik Performans ve Pazarlama Performanslarına Etkisi. *Journal of International Social Research*, 10(50).
- ARABACI, H., & Yücel, D. (2020). Lojistik sektörünün ekonomik büyümeye etkisi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(4), 78-84.
- AN, H., Razzaq, A., NAWAZ, A., NOMAN, S. M., & KHAN, S. A. R. (2021). Nexus between green logistic operations and triple bottom line: evidence from infrastructure-led Chinese outward foreign direct investment in Belt and Road host countries. *Environmental Science and Pollution Research*, 28(37), 51022-51045.
- 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.
- ÇATUK, C., AYDIN, K. ve ATALAY, E. (2019). “Uluslararası Ticarete Karayolunun Lojistik Performansına Etkisi”. *Al Farabi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(4), 120-125.
- ÇETİNCELİ, K., & CENGİZ, H. (2020). D-8 ülkelerinin lojistik performans endeksine göre karşılaştırılması ve Türkiye'nin dış ticaretinde D-8 ülkelerinin yeri. *Atlas Journal*, 6(35), 1014-1029.
- EKİNLER, F. (2022) lojistik faaliyetlerden kaynaklanan maliyetlerin belirlenmesinde kullanılan maliyetleme yöntemleri üzerine bir değerlendirme. (Ed. Sinan Sönmez). *Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Alanında Yeni Trendler IV* (229-251). (Duvar Yayınları, Online).
- FARÍA, R. N. D., SOUZA, C. S. D., & VIEIRA, J. G. V. (2015). Evaluation of logistic performance indexes of brazil in the international trade. *RAM. Revista de Administração Mackenzie*, 16, 213-235.
- GANI, A. (2017). The Logistics Performance Effect In International Trade. *The Asian Journal Of Shipping And Logistics*, 33(4), 279-288.
- GÖNCÜ, K. K. (2023). Dış Ticaret ve Lojistik Performans Endeksi Üzerine Bir Literatür Taraması. *Balkan & Near Eastern Journal of Social Sciences (BNEJSS)*, 9(3).
- KARAKÖY, Ç., & ÖLMEZ, U. (2019). Balkan Ülkelerinde Lojistik Performans Endeksi Değerlendirilmesi. *Uluslararası Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimlerde Yenilikçi Yaklaşımlar Sempozyumu*, 178-180.
- OĞUZ, İ. H., & Demet, O. Ğ. U. Z. (2020). Türkiye ekonomisinde lojistik. *International Journal of Business and Economic Studies*, 1(2), 65-74.

- PELİT, İ. (2023). Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksinin İncelenmesi. *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi*, 9(1), 37-49.
- SAKUR, R. (2023). İhracat Değişiminin BIST Endeks Getirileri Üzerine Etkisi: BIST Şehir Endeksleri Üzerine Bir Nedensellik Analizi. *Finans Ekonomi ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8(1), 40-47.
- YILDIZ, A., AYDOĞAN, K., & KARTUM, G. (2020). Türkiye'nin Uluslararası Lojistik Performans Endeksindeki Konumunun Kümeleme Analizi ile Araştırılması. *Turkish Studies-Social*, 15(3), 1659-1679.