ASOS JOURNAL

The Journal of Academic Social Science

Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 99, Aralık 2019, s. 92-99

ISSN: 2148-2489 Doi Number: <http://dx.doi.org/10.29228/ASOS.39460>

Yayın Geliş Tarihi / Article Arrival Date
24.10.2019

Yayınlanma Tarihi / The Publication Date
29.12.2019

Doç. Dr. Ali ERDOĞAN

Trakya Üniversitesi, Keşan Yusuf Çapraz Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, Bankacılık ve
Sigortacılık Bölümü
alierdogan1975@gmail.com

TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK PERFORMANSI VE LOJİSTİK ÜSLERİN ÖNEMİ

Öz

Günümüzde, lojistik faaliyetlerin etkin hale getirilmesi ve bu faaliyetlerle ilgili uzun vadeli, alternatifli planların hazırlanması, ülkelerin rekabet gücünün sürdürülebilirliği adına mutlaka gerçekleştirilmesi gereken işlemler haline gelmiştir. Bu işlemlerin en önemlisi, ülkenin stratejik noktalarında lojistik üslerin kurulumu ve bu üslerin verimli biçimde işletilebilmesidir. Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan Türkiye; sahip olduğu dış ticaret hacmi ile birlikte, coğrafi ve kültürel açıdan da lojistik üs vasfını kazanma adına gereken potansiyele sahiptir. Tüm Dünya ülkelerinde olduğu gibi, ülkemizde de lojistik faaliyetler açısından gelişmeler kaydedilmiş olmasına rağmen, bu gelişmeler ülke potansiyelinin gerisinde kalmış ve Lojistik Performans Endeksi sıralamasında 2007 yılında Türkiye 30. sırada iken; 2018’de 47. sırada yer almıştır. Bu durum, her geçen yıl daha çok önem kazanan ve diğer ülkelerle Türkiye’nin arasının açılmasına sebep olan lojistik üslerin önemini ortaya çıkarmaktadır. Dolayısıyla, lojistik üs olma yolunda stratejik planların derhal uygulamaya geçirilerek mevzuatın efektif hale getirilmesi ve altyapının geliştirilmesi gerekmektedir. Ülke performansının artırılması adına, kombine taşımacılığı nitelik ve nicelik olarak artırmak da, atılması gereken adımlardan biridir. Bu çalışmada, ülkemizin lojistik performansı değerlendirilmiş ve lojistik üslerin önemi üzerinde durulmuştur.

Anahtar kelimeler: Lojistik Performans Endeksi, lojistik üs, kombine taşımacılık.

TURKEY'S LOGISTICS PERFORMANCE AND IMPORTANCE OF LOGISTICS BASES

Abstract

Today, activation of logistic activities and preparation of long-term, alternative plans for these activities has become the processes that must be performed on behalf of the sustainability of the competitiveness of countries. The most important of these operations is the establishment of logistic bases in the strategic points of the country and the efficient operation of these bases. Turkey, linking the European and Asian continents and with its foreign trade volume, has the potential to gain the logistical quality in geographical and cultural terms. As with all countries of the world, although the country has recorded improvements in terms of logistics activities, these developments have remained below the country's potential and Turkey, in the ranking of Logistics Performance Index in 2007 was ranked 30th, however it was ranked 47th in 2018. This situation reveals the importance of logistics bases which become more and more important each year and which cause the opening between Turkey and other countries. Therefore, the strategic plans on becoming a logistics base the legislation should be activated by implementing immediately and the infrastructure should be improved. To increase the performance of the country, increasing the quality and quantity of combined transport is just one of the steps. In this study, the logistic performance of our country was evaluated and the importance of logistics bases was emphasized.

Keywords: Logistics Performance Index (LPI), logistics base, combined transportation.

LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Lojistik, tedarik zinciri boyunca tüm malzemelerin hareketinden sorumlu olan bir fonksiyondur (Başkol) ve işletmelerin; taşımacılık, depolama ve tesis yeri seçimi alanlarındaki faaliyetleri ile ilgilenir (Ertem, 2016). Bununla birlikte, üretim ve tüketim noktaları arasındaki malzeme ile bilgi akışının yönetilmesi sürecini de kapsar. Uluslararası ticaretin hız ve ivme kazanması, lojistik sektörünü stratejik bir sektör haline getirmiştir. Genel olarak; Gayri Safi Yurtiçi Hasılda lojistik sektörünün payı, %10 ile %20 arasında değişmektedir. Bununla birlikte; bilgi teknolojilerindeki gelişmeler, küreselleşme ivmesinin artması, gümrük mevzuatındaki düzenlemeler, pazar dinamiklerinin değişmesi ve tüketici talebindeki değişimler, dünya pazarındaki rekabeti zorlaştırmıştır (Yapraklı ve Ünal, 2017).

Küreselleşmenin bir sonucu olarak; sürekli değişen rekabet koşullarının ürün yaşam sürelerini kısaltması, kar marjının düşmesi, yeni teknoloji ihtiyacı, tüketici memnuniyetini maksimize etme adına optimal özelliklere sahip mal ve hizmetlerin düzenlenmesi gereği, lojistik faaliyeti gereksinimini ön plana çıkarmıştır (Ceran ve Alagöz, 2007).

1990'lı yıllara kadar sadece askeri bir kavram olarak algılanan "lojistik", işletmelerin ve ülkelerin rekabetçi üstünlüğünü belirlemede en önemli stratejik unsur halini almıştır. Dolayısıyla, işletmelerin uluslararası pazarlarda başarılı olabilmesi için, etkin bir lojistik yönetim disiplinine sahip olması gerekir (Tuna, 2001).

Gümrük, altyapı ve lojistik hizmet kalitesi kriterleri, yönetsel düzenlemeye tabi alanlar olarak değerlendirilmekte ve tedarik zincirinde sunulan hizmetler için girdi niteliği taşımaktadır. Zamanında teslimat, uluslararası sevkiyat ve takip kriterleri ise, hizmet sunumu performansının değerlendirilmesinde sonuçlar olarak tanımlanmakta ve tedarik zincirinde sunulan hizmetler bütününe sağlanan girdilerin birer çıktısı konumundadır (lojistikcilerinsesi.biz). Doğru dağıtım kanalı, uygun miktarda doğru ürün, doğru zaman, uygun şartlar, doğru fiyat ve doğru tüketici, lojistik faaliyetlerin temel unsurlarıdır (Çengel, 2008). Çünkü lojistik uygulama odaklıdır ve ağlar arası akış, lojistiğin yapı taşıdır (Acar ve Gürol, 2013).

TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK PERFORMANSI

Maksimum puanın 5 olduğu Lojistik Performans Endeksi (LPI: Logistics Performance Index), aşağıda yer alan kriterlere göre ülkelerin lojistik performansını değerlendirmektedir (World Bank):

- Lojistik altyapı
- Gümrük sürecinin verimliliği
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve rekabet gücü
- Zamanında teslimat
- Rekabetçi maliyetlerle taşıma organizasyonu kolaylığı
- Sevkiyatın takip edilebilirliği

Son olarak 2018 yılında Dünya Bankası tarafından hazırlanıp açıklanan ve 160 ülkenin lojistik alanındaki performanslarının değerlendirildiği endekse göre, Türkiye’nin sıralamadaki yeri Tablo 1’de gösterilmektedir.

Tablo 1: Türkiye’nin Lojistik Performans Endeks Sıralamasındaki Yeri

YILLAR	SIRALAMADAKİ YERİ
2007	34
2010	39
2012	27
2014	30
2016	34
2018	47

Kaynak: www.worldbank.org

2018 yılı Lojistik Performans Endeksi sonuçlarına göre; ülkemizin, endeks hazırlanırken dikkate alınan ve yukarıda bahsi geçen 6 kriterde önemli puan düşüşleri yaşadığı ve günümüze kadar yapılan sıralamalar dikkate alındığında, en kötü performansını sergilediği anlaşılmaktadır.

2016 yılının sonuçlarına göre, en önemli performans kayıpları “gümrük sürecinin verimliliği”, ve “lojistik hizmetlerin kalitesi” kriterlerinde yaşanmıştır. Türkiye ile birlikte, diğer bazı ülkelerin 2018 yılı endeksindeki sıralamadaki yerleri Tablo 2’de gösterilmektedir.

Tablo 2: 2018 Yılı Lojistik Performans Endeksi Sıralaması

SIRA NUMA- RASI	ÜLKE
1	Almanya
2	İsveç
3	Belçika
4	Avusturya
5	Japonya
6	Hollanda
7	Singapur
8	Danimarka
9	İngiltere
10	Finlandiya
11	BAE
12	Hong Kong
13	İsviçre
14	ABD
15	Yeni Zelanda
30	Katar
40	İzlanda
47	Türkiye
50	Fildişi Sahilleri
100	Bangladeş

Kaynak: www.utikad.org.tr

LOJİSTİK ÜSLERİN ÖNEMİ VE TÜRKİYE’NİN DURUMU

“Lojistik Üs” (Logistics Base); altyapı hizmetleri, üretim, depolama, dağıtım, taşımacılık, gümrük işlemleri, transit işlemler, dış ticaret gibi pek çok entegre lojistik faaliyetin belli bir bölgede gerçekleştirilmesidir (Saygılı ve Erdal, 2013).

Küresel lojistik hareketlerinin artmasıyla birlikte, lojistik çalışma yapısı ve iş süreçlerinde bazı farklılıklar oluşmuş ve yeni ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır. Bunlardan bazıları; entegre taşımacılık, trafik sorunlarının önlenmesi ve maliyetlerin düşürülmesi temalarıdır. Ortaya çıkan tüm bu lojistik faaliyetler ve farklılıklar ise, lojistik üslerin varlığını elzem hale getirmiştir. Lojistik üs

kavramı, “lojistik köy” ya da “lojistik merkez” isimleriyle de tanımlanır ve bir bütün olarak dikkate alınmalıdır. Üslerin gelişiminin sağlanması için, lojistik yönetimindeki iş süreçlerinde olduğu gibi, barındırdığı tüm bileşenlerin uyum içinde hareket etmesi gerekir (Elgün, 2011).

Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu erişimi ile kombine taşımacılık imkanlarının olduğu, depolama ve ulaştırma hizmetlerinin birlikte sunulduğu lojistik üsler, uluslararası limanlar ve hava alanları olarak tanımlanır. Küresel olanlar kıtaların uçlarında yer almakta ve bu merkezlerde, demiryolu bağlantısı ile desteklenerek ilgili tüm faaliyetler gerçekleştirilebilmektedir (Akçetin, 2010).

Lojistik üslerin temelinin atılmasında, 4 önemli unsur dikkate alınmalıdır (Aydın ve Ögüt):

- Alt yapı sistemlerinin rasyonalizasyonunun yanı sıra, bölgesel planlamanın yapılması,
- Taşımacılık kalitesinin artırılması,
- Farklı taşıma türlerinin entegre kullanımının geliştirilmesi,
- Entegre taşıma sistemleri arasında koordinasyonun sağlanması.

Üslerin inşa edilmesindeki en önemli neden, yük hareketlerine ilişkin tüm faaliyetlerin optimal biçimde yönetilebilmesidir. Bu bağlamda, bir lojistik üssün ihtiyaçları karşılayabilmesi için; öncelikle iyi organize edilmiş alt yapı sistemlerine sahip olması gerekir. Lojistik üs içerisindeki en önemli alt yapı sistemleri, depolar ve çok türlü terminallerdir. Lojistik üsler için yer seçimi, çok türlü ve kombine taşımacılık faaliyetleri ile lojistik faaliyetlere odaklanır. Bu merkezler, yerleşim bölgelerinin dışında kalan ve limanlar ile havaalanlarına yakın konumda bulunan bölgelerde seçilir (Aydın ve Ögüt).

Lojistik üslerde; ülke dışından ve içinden gelen yükler depolanabilmeli, depolarda bulunan yüklerle ilgili olarak elleçleme, konsolidasyon gibi operasyonlar yapılabilmelidir. Ayrıca bu üsler; gümrükleme, gözetim, kalite kontrol işlemlerini de gerçekleştirebilecek kapasitede olmalı ve karma taşımacılık için gerekli ekipmanları bünyesinde barındırmalıdır.

Sinerjinin sağlanabilmesi için üsler tek ve tarafsız bir yapı tarafından idare edilmelidir. Bu yapı, kamu-özel sektör işbirliği biçiminde gerçekleşebilir. Avrupa’da, lojistik üslerin oluşumunda üç temel dayanak esas alınmıştır. Bu dayanaklar; altyapı gelişimi ile beraber bölgesel planlamanın gerçekleştirilmesi, intermodal taşımacılığın geliştirilmesi ve ulaştırma kalitesinin artırılmasıdır (Yıldıztekin ve Çelik).

Ülkemizde, 2006 yılında TCDD tarafından lojistik üslerin kurulmasına yönelik ilk çalışmalar başlatılmıştır. Türkiye’nin lojistik sektöründeki en güçlü yanı, stratejik konumudur. Lojistik sektörü ile ilgili olarak, ülkede 1500’den fazla şirket ve yaklaşık 46 000 adet araç bulunmaktadır. Ülke ihracatının % 42’si ise, karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Ülkemizin ihracat hedefine ulaşabilmesi için; stratejik bölgelerde ve yeterli büyüklükte limanların inşa edilmesi, mevcut limanların ise demiryolu ve karayolu bağlantılarının yapılması gerekmektedir. Fakat taşımacılık anlayışının tesis ve araç kapasitesi genel olarak yetersiz durumdadır ve bilgi teknolojilerinin avantajlarını kullanmaktan hayli uzaktır. Şehirlerarası taşımacılık hizmeti sunan araçların şehir merkezlerinden geçen rotalar çizerek geçiş yapmaları ise, çözülmesi gereken çok önemli bir problemdir. Havayolu yük taşımacılığının da ülke genelinde yaygınlaştırılması gerekmektedir. Oldukça yetersiz olan demiryolu ağlarının genişletilip modernize edilmesi de, yine ülkemizin lojistik üs olma ve lojistik faaliyetlerin etkinliğini artırma adına atılması gereken adımlardan biridir (Balcı ve Emirkadı, 2019).

Ülkemizde lojistik üslerin yapılandırılmasının önünde, belirlenmesi gereken kriterler ve veri toplama ile ilgili problemler mevcuttur. Sektörde faaliyet gösteren her işletme, kendi veri ambarrını oluşturmali ve bünyesindeki ham verileri, “veri madenciliği” (Data Mining) yöntemiyle analize hazır kıymetli veriye dönüştürebilmelidir. Bilgi iletişim altyapısı sağlam bir sisteme sahip Türkiye, coğrafi avantaja fazlasıyla sahip konumunu da kullanarak küresel üs haline gelecektir (Akçetin, Çelik ve Takçı, 2013).

Lojistik üsler, ilgili bölgenin arz-taleplerine ve geleceğe uygun olarak planlanmalıdır. Yatırımların uygun olabilmesi amacıyla, kurumlar arası eş güdümün sağlanacağı etkin bir mevzuatın çıkarılması da şarttır. Yine örneğin; endeks sıralamasında kendine üst sıralarda yer bulan Singapur’un sahip olduğu bağımsız liman otoritesi, Türkiye’de bulunmamaktadır (Tabak ve Yıldız).

Bir diğ er önemli husus; ülkemizde kombine taşımacılığın ve özellikle demiryolu – denizyolu taşımacılığı ve bu taşımacılık türü ile ilgili bağlantıların ve altyapının halen yeteri kadar verimli olmayışıdır.

Lojistik üsler, kıtalararası taşımacılık boyutundaki temel bağlantı noktalarıdır ve dünyanın her yerine ulaşım olanağı sağlar. İpek Yolu hattında bulunan, üç tarafı denizle çevrili, iki kıtayı birbirine bağlayan Türkiye’nin, optimal verimlilikle çalışan lojistik üsler kurma zorunluluğu aşıkardır. Lojistik üs yapılanması, taşımacılık boyutunda; etkin tedarik zinciri akışı, insan-depo-araç argümanlarının daha verimli kullanımı ve karın artışı anlamına gelmektedir (Kara, Tayfur ve Basık, 2019). Dolayısıyla, ülkemiz lojistik kapasitesini artırabilirse, önemli bir stratejik üs konumunu alacaktır. Lojistik kapasitesinin artışı ise, “sürdürülebilir rekabet avantajı”nı (sustainable competitive advantage) beraberinde getirir (Burmaoğlu, 2012).

SONUÇ

Ülkemiz, 10 yıl içerisinde yaklaşık 2 trilyon dolara ulaşması beklenen ticaret hacminin gerçekleştireceği alanın tam da merkezinde yer almaktadır. Sahip olduğu potansiyel oranında lojistik performansı gösteremeyen ve üstelik son 2 yılda diğ er ülkelere kıyasla, performans düşüren Türkiye’nin lojistik üsleri, ülkenin stratejik bölgelerinde etkin biçimde işletebilmesi için; öncelikle altyapıyı geliştirmesi ve ülke genelinde “Lojistik Veri Tabanı” kurarak koordinasyonu etkinleştirmesi gerekir.

Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, ülkemizde de demiryolu ile kitle taşımacılığına önem verilmeli ve karayolu taşımacılığının ağırlığı-trafiği azaltılmalıdır. Çünkü raylı sistem, yolcu ve yük taşımada önemli avantajları olan bir ulaştırma sistemidir.

Ülke limanlarının teknik kapasitesi ve verimliliği mutlaka artırılmalı ve tüm limanların demiryolu ile karayolu bağlantıları tamamlanmalıdır. Kombine taşımacılık sistemi, ülke genelinde etkinleştirilmelidir. Örneğin, Rotterdam Limanının küresel lojistik üs olmasındaki en önemli etkenler; limanın teknik kapasite yüksekliği ile hizmet kalitesi ve limanla bağlantılı verimli karayolu ile demiryolu bağlantılarıdır.

2018 yılı Lojistik Performans Endeksi sıralamasında, ülkemizin 47. sıraya gerilemesindeki en önemli nedenlerden biri, gümrük sorunları ve gümrük işlemlerindeki performans düşüşüdür. Gümrük kapılarının sayısı ve özellikle kapasiteleri artırılmalıdır. Lojistik üs olabilme adına, gümrüklerimizin haftanın her günü ve günde 24 saat hizmet verebilmesi sağlanmalıdır. Gümrükte bekleme süresi probleminin ortadan kaldırılması için, “çıkış süreci”nin kısaltılması ve şehir trafiklerinin mutlaka düzenlenmesi gereklidir.

Uluslararası ticaretten çok daha fazla pay alabilme adına; bürokratik engellerden arındırılmış, teknolojik gelişmelere uyum sağlamış, tüm alanlarda olduğu gibi lojistik eğitiminde de kaliteli eğitim seviyesine ulaşabilmeyi sağlayacak reformlar sonucu nitelikli insan gücüne sahip olmuş bir Türkiye, hedeflerine ulaşacak ve lojistik sektöründe lider ülke konumuna erişmiş olacaktır.

KAYNAKLAR

- Acar, A.Z. ve Gürol, P. (2013): "Türkiye'de Lojistik Yazınının Tarihsel Gelişimi", İşletme Araştırmaları Dergisi, 5 (3).
- Akçetin, E., Çelik, U. ve Takçı, H. (2013): "Lojistik ve Denizcilik Sektörü Açısından Veri Madenciliği Uygulamalarının Önemi", Journal of ETA Maritime Science, 1 (2).
- Akçetin, E. (2010): "Avrupa Birliği'ne Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye", Adıyaman Üniv. SBE Dergisi, 3 (5).
- Aydın, G.T. ve Ögüt, K.S.: "Lojistik Köy Nedir?".
- Balcı, H. ve Emirkadı, Ö. (2019): "Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Karadeniz Bölgesi Lojistik Üs Potansiyelinin SWOT Analizi Yöntemiyle Değerlendirilmesi", Kastamonu Üniv. İİBF Dergisi, 21 (1).
- Başkol, M.: "Lojistik ve Lojistik Yönetimi", Bartın Üniv. İİBF.
- Burmaoğlu, S. (2012): "Ulusal İnovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki: AB Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma", Ege Akademik Bakış, 12 (2).
- Ceran, Y. ve Alagöz, A. (2007): "Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi", Yönetim Bilimleri Dergisi, 5 (2).
- Çengel, Ö. (2008): Tedarik Zinciri Yönetimi ve Lojistik Sektöründe Bir Araştırma, Bigart Yayınları, İstanbul.
- Elgün, M.N. (2011): "Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi", Afyon Kocatepe Üniv. İİBF Dergisi, 13 (2), s.205.
- Ertem, M.A. (2016): "Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Devlet Malzeme Ofisi'nin Durumu", Verimlilik Dergisi.
- Kara, M., Tayfur, L. ve Basık, H. (2009): "Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye", Mustafa Kemal Üniv. SBE Dergisi, 6 (11).
- Saygılı, M. ve Erdal, M. (2013): Küresel Lojistik, İstanbul.
- Tabak, Ç. ve Yıldız, K.: "Lojistik Merkez Yer Seçimi – İşletme Modelleri ve Kıyaslama Çalışması".
- Tuna, O. (2001): "Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler", Dokuz Eylül Üniv. SBE Dergisi, 3 (2), s.208.
- Yapraklı, T.Ş. ve Ünal, M. (2017): "Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi", Atatürk Üniv. İİBF Dergisi, 31 (3), s.589-590.

Yıldıztekin, A. ve Çelik, H.M.: “İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı”.

www.worldbank.org

www.utikad.org.tr

www.lojistikcilerinsesi.biz