

Subject Area  
Logistics and  
Management

Year: 2022  
Vol: 8 Issue: 97  
PP: 1409-1414

Arrival  
28 February 2022  
Published  
30 April 2022  
Article ID Number  
61155  
Article Serial Number  
24

Doi Number  
<http://dx.doi.org/10.29288/ssj.61155>

#### How to Cite This Article

Koyuncu, G. (2022). "Lojistik Performans Endeksi Ve Alt Bileşenleri: Türkiye Örneği" International Social Sciences Studies Journal, (e-ISSN:2587-1587) Vol:8, Issue:97; pp:1409-1414



Social Sciences Studies  
Journal is licensed under a  
Creative Commons  
Attribution-NonCommercial  
4.0 International License.

## Lojistik Performans Endeksi Ve Alt Bileşenleri: Türkiye Örneği

### Logistics Performance Index And Its Sub-Components: Example of Turkey

Günay KOYUNCU <sup>1</sup> 

<sup>1</sup> Öğr. Gör. Dr.; Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Çan MYO, Yönetim ve Organizasyon Bölümü, Çanakkale/Türkiye

#### ÖZET

Ülkelerin lojistik performansını etkileyen ekonomik ve sosyal göstergeler birçok yazar tarafından incelenmiş ve tartışılmıştır. Küreselleşme, tüketicilerin e-ticaret üzerinden alışveriş talebinin artması, rekabet artışı, müşteri memnuniyeti, gelişen teknolojiler, pandemi, maliyetler ve zaman kriteri Lojistik Performansının uluslararası ticaret üzerindeki önemini artırmıştır. Bu çalışmada, Türkiye’de Lojistik Performans Endeksi (LPI) puanı ve LPI etkileyen alt bileşenler incelenecektir. Türkiye’nin LPI incelendiğinde sahip olduğu en düşük alt bileşenin, gümrük değişkeninin olduğu görülmektedir. Ülkelerin gümrükleme sürecinin etkinliği hesaplanırken, gümrüklerde araçların bekleme süresi, gümrük belge ve otomasyon süreleri, gümrük alt yapı sistemlerinin yeterliliği incelenmektedir. Çalışmanın son bölümünde ise endeks puanının yükseltilebilmesi için Türkiye’de uygulanan yöntemler üzerinde durulacaktır. LPI hesaplamalarında yer alan gümrük değişkeninin LPI’da yer alan puanının yükseltilebilmesi (gümrük işlemlerinin daha hızlı ve etkin yapılabilmesi) amacıyla T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 21 Şubat 2020 yılında üç yeni uygulama gerçekleştirmiştir. Bu uygulamalar İzinli Gönderici, İhracatta Yerinde Gümrükleme ve Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsüdür. Bu üç uygulamanın içeriği çalışmada açıklanacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik Performans Endeksi (LPI), Lojistik, Türkiye

#### ABSTRACT

The economic and social indicators that affect the logistics performance of the countries have been examined and discussed by many authors. Globalization, the increase in consumers' demand for shopping via e-commerce, increased competition, customer satisfaction, developing technology pandemic, costs and time criteria have increased the importance of Logistics Performance on international trade. In this study, the Logistics Performance Index (LPI) score and the sub-components affecting LPI in Turkey will be examined. When Turkey's LPI is examined, it is seen that the lowest sub-component it has is the customs variable. While calculating the efficiency of the customs clearance process of the countries, the waiting time of the vehicles at the customs, the customs document and automation times, the adequacy of the customs infrastructure systems are examined. In the last part of the study, the methods applied in Turkey to increase the index score will be discussed. In order to increase the score of the customs variable included in the LPI calculations in the LPI (faster and more efficient customs operations), T.C. The Ministry of Customs and Trade carried out three new applications on February 21, 2020. These applications are Permitted Shipper, On-Site Customs Clearance in Export and Authorized Obligatory Status. The content of these three applications will be explained in the study.

**Key words:** Logistics Performance Index (LPI), Logistics, Turkey

## 1. GİRİŞ

Lojistik, arz noktası ile talep noktası arasındaki mal, nakit ve bilgi akışını yöneten nakliye, depolama, paketleme, malzeme elleçlenmesi vb. faaliyetleri kapsayan hizmetlerdir. Lojistik, ülkeler için olduğu kadar şirketler için de hayati öneme sahiptir. Lojistik sistemleri, nakliye, depolama gibi sorunların uygun şekilde çözülmesini sağlar, şirket ve ülke ekonomilerinin rekabet gücünü artırır (Güner ve Çoşkun, 2012:330). Lojistik faaliyetleri göndericiden alınan ürünün alıcıya teslim edilene kadar geçen sürede ürünü tam olarak, hasarsız, zamanında ve düşük maliyetler ile teslim edilme süreci olarak tanımlanabilir. Lojistik sektörü ulusal ve uluslararası birçok sektörü etkilediği gibi bu sektörlerden de etkilenmektedir.

Taşıma sistemlerinin verimliliği ve endüstri karlılığı birbirlerini tamamlayan unsurlardır. Envanter azaltma, yüksek ciro, değişken talebe kısa sürede yanıt verme özelliği, kısa teslim süreleri, düşük navlun ücreti (nakliye ücreti) bir şirketin rekabet edebilme yeteneğinin temel unsurlarıdır. Bu nedenle, ulaşım sistemleri bir üretim faktörü ve üretimin temel belirleyicisi olarak kabul edilmektedir (Ojala ve Çelebi, 2015: 7).

Yazarlar tarafından yapılan LPI ile ilgili ilk çalışmalarda, tedarik zinciri için temel alınan maliyet, zaman, esneklik, karmaşıklık ve risk faktörleri bir araya getirilerek küresel lojistik göstergeleri oluşturulmuştur. İlerleyen dönemlerde çalışmalara ek göstergeler ilave edilmiştir (Hausman, Lee ve Subramanian, 2005: 12).

Bunlar;

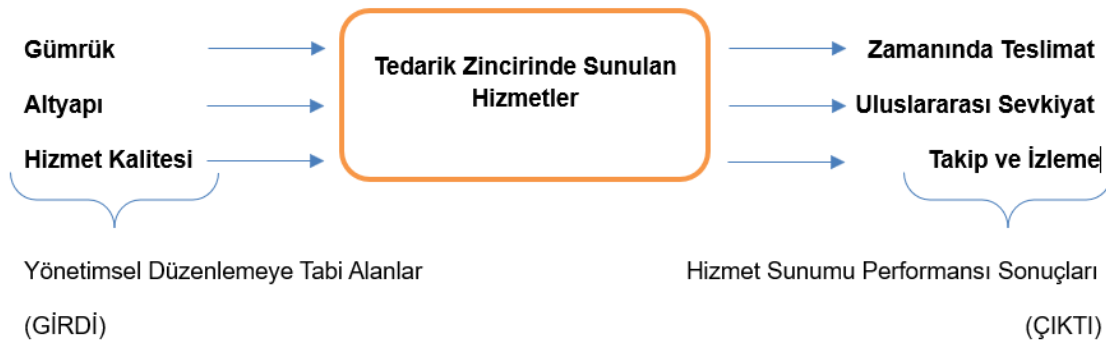
- ✓ Ticaretle ilgili prosedürler için toplam süre (ortalama ve maksimum gün sayısı).
- ✓ Ticaretle ilgili prosedürler için toplam maliyet.

- ✓ Belge işleme için toplam süre (gün).
- ✓ Ticari işlem başına toplam belge sayısı.
- ✓ Ticari işlem başına imza sayısı.
- ✓ Gümrük itirazlarını çözme süresi (ortalama ve maksimum gün sayısı).
- ✓ Doğal afet ve iş uyuşmazlığı nedeniyle limanın kapatılması (yılda gün).
- ✓ Gemi dönüş süresi (günler).
- ✓ Denetlenen kapların yüzdesidir.

Yukarıda yer alan dokuz yeni küresel lojistik kriteri ile ülkelerin ve lojistik firmalarının uluslararası ticarete rekabet edebilme gücünü yorumlamamıza yardımcı olmaktadır.

## 2. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİNİN TANIMI

Lojistik performans endeksi (LPI), ilk olarak 2007 yılında Dünya Bankası tarafından oluşturulmuştur. 2010 yılında güncellenen ve genişleyen, ülkelerin lojistik performanslarını belirli kriterlere göre ölçen, puanlayan ve sıralayan bir endekstir. Dünya Bankası ülkelerin LPI puanını 6 kriterle bağlı olarak oluşturmaktadır. Bunlar, altyapı, gümrük, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerinin kalitesi, gönderi takibi ve izlenebilirliği ile gönderinin zamanında teslimi koşullarıdır. İlk veri 2007 yılından yayınlanır iken ikinci veri üç sene sonra 2010 yılında yayınlanmış bu yıldan sonrada ise iki yılda bir yayınlanmıştır.



Şekil 1: LPI'daki Altı Kriter Arasındaki İlişki

Kaynakça: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/23460/lojistik-performans-endeksi-2018-ve-turkiye>

Şekil 1 de LPI hesaplamasındaki altı kriterin Tedarik zinciriyle ilişkisi yer almaktadır. Tedarik zincirinde sunulan hizmetler GİRDİ niteliğini taşımaktadır. Lojistik firmasının girdileri kullanarak sağladığı hizmetlerin değerlendirilmesi (zamanında teslimat, uluslararası sevkiyat, takip ve izleme) şekilde ÇIKTI olarak tanımlanmıştır.

Küreselleşme ile birlikte ülkelerin ve firmaların yeni pazar arayışları, lojistik ve tedarik zinciri faaliyetlerinde özel performans ölçütleri oluşturma zorunluluğuna neden olmuştur. Lojistik operasyonlarında zaman, etkinlik, esneklik, dış kaynak kullanımı, gümrük işlemleri, depolama ve düşük maliyet sağlama yöntemleri gibi daha ayrıntılı performans ölçütleri oluşturulmuştur (Gunasekaran ve Kobu, 2007: 2825). LPI ile ülkeler başka ülkeler ile rekabet durumlarını, avantajlı ve dezavantajlı oldukları durumlarını analiz edebilme şansı bulmuşlardır.

Lojistik Performans Endeksindeki 6 kriter Dünya Bankası tarafından aşağıdaki gibi açıklanmıştır (Ojala ve Çelebi, 2015: 6):

1. Gümrükleme (CUS): Gümrükleme sürecinin verimliliğini ve etkinliğini ölçer.
2. Altyapı (INF): Ülkenin telekomünikasyon ve ulaşım altyapısı kalitesini ölçer.
3. Uluslararası Taşımacılık (INT): Rekabetçi fiyatlı gönderiler düzenleme kolaylığını ölçer.
4. Lojistik Yetkinlik (LOG): Lojistik hizmetlerinin lojistik yetkinliğini ve kalitesini ölçer.
5. Takip (TRA): Sevkiyatları takip etme ve takip etme yeteneğini ölçer.
6. Zamanlama (TIM): Sevkiyatın zamanında teslim edilmesi anlamına gelir. Lojistik hizmet sağlayıcılarının planlanan ve beklenen teslimat süresi içinde alıcıya ne sıklıkta ulaştığını ölçer.

Lojistik hizmetlerinin kalitesi ve performansı ülkeler arasında belirgin farklılıklar göstermektedir. Yapılan araştırmada, içerisinde pamuk bulunan 20 fit'lik tam konteyner yükünün aynı mesafeye ihracatında hem teslim süresinin hem taşıma maliyetlerinin birbirinden farklılık gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. Bu ürün, İsveçli firma tarafından 6 günde, Kazakistan'daki firma tarafından ise 93 günde alıcıya teslim edilmektedir. Aynı ürünün taşıma maliyeti (Navlun ücreti), Gürcistan'da 3000 dolar, Almanya'da 813 dolar ve İsveç'te ise 500 dolardır. Ülkeler

arasındaki bu zaman ve maliyet farklılıkları ülkelerin altyapı farklılıkları, uygulanan politika ve prosedürlerden kaynaklanmaktadır (Hausman ve diğ., 2005: 2).

Lojistik performans endeksi hesaplanırken, her ülke yukarıdaki altı boyuta göre puanlanır ve sıralanır. Daha sonra tüm boyutlar bir arada değerlendirilerek her ülke için genel bir puan elde edilir. Puanlama 1 ile 5 arasında gerçekleşmektedir. (1) en kötü (5) ise en iyi olarak değerlendirilmiştir. Lojistik firmalarının da çalışan kişilere yapılan anketler ile LPI hesaplanmaktadır (Bayraktutan ve Özbilen, 2015:101).

Tablo 1. Uluslararası Ölçekte LPI Değeri En Yüksek On Ülke

Ülke	2018 LPI Sıralaması	2018 LPI Puanı	2016 LPI Sıralaması	2016 LPI Puanı	2014 LPI Sıralaması	2014 LPI Puanı
Almanya	1	4,20	1	4,23	1	4,12
İsveç	2	4,05	3	4,20	6	3,96
Belçika	3	4,04	6	4,11	3	4,04
Avusturya	4	4,03	7	4,10	16	3,81
Japonya	5	4,03	12	3,97	10	3,91
Hollanda	6	4,02	4	4,19	2	4,05
Singapur	7	4,00	5	4,14	5	4,00
Danimarka	8	3,99	17	3,82	17	3,78
Birleşik Krallık	9	3,99	8	4,07	4	4,01
Finlandiya	10	3,97	15	3,92	24	3,62

Kaynak: <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

2018-2014 yılları arasındaki uluslararası LPI değerleri incelendiğinde en gelişmiş lojistik bileşenine sahip olan ülkenin Almanya olduğu görülmektedir. Almanya gümrük, altyapı, lojistik yeterlilik ve zamanlılık kriterlerinden en yüksek puanı alan ülkedir. Almanya’da lojistik faaliyetlerinin gelişimini sağlayan Kuzey Ren-Vestfalya (NRW) lojistik merkezidir. Bu bölgedeki alt yapı ve teknoloji yatırımları, karayolu ve demiryolu ağlarının genişliği, iki havaalanının bulunması ve su kanalı ağı yurtiçi ve yurtdışı taşımacılığının gelişmesini sağlamıştır. Almanya, demiryolu taşımacılığında da en gelişmiş ülkedir. Demiryolu taşımacılığında maliyetlerin düşük olması ağır sanayi ürünlerinin taşınmasında avantajlar sağlamaktadır. Ayrıca, demiryolu ağlarının organize sanayi bölgelerine ve fabrika içerilerine kadar döşenmiş olması lojistik faaliyetlerinde elleçlemenin azalmasına, maliyetlerin düşmesine ve taşıma sürelerinin azalmasını sağlamıştır.

### 3. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ VE TÜRKİYE

Uluslararası boyutta hesaplanan LPI ile birlikte ulusal boyutta da LPI hesaplanmaktadır. Puanlamaya katılan lojistik elemanlarından, çalıştıkları ülkelerdeki lojistik aşamaları, taşıma süreleri, taşımada etkin olan firmalar ve taşıma maliyetleri ile ilgili ayrıntılı bilgi talebinde bulunulmuştur. Bu bilgelere dayanarak ulusal LPI hesaplamalarında, gümrük işlemleri ve süresi, tedarik zinciri, alt yapı ve hizmetler olmak üzere dört alanda puanlanmaktadır. Genelde gelişmiş ülkeler LPI’de üst sıralarda yer alırken gelişmekte olan ülkelerin alt sırada yer aldığı görülmektedir. Gelişmiş ülkelerin, lojistik performansındaki en etkin göstergesinin denizyolu taşımacılığının verimliliğidir. Limanlarda gümrük işlemlerinin süresi, bürokratik engeller, hızlı ve kaliteli hizmet sunumları denizyolu taşımacılığının verimliliğinin ölçülme kriterleridir (Bayraktutan ve Özbilen, 2015:102).

Türkiye’nin jeopolitik konumu (Avrupa, Asya, Orta Doğu, Kuzey Afrika arasında köprü durumunda olması), üç tarafının denizlerle çevrili olması, genç nüfusu ulusal ve uluslararası taşımacılıkta lojistik üssü olabilme özelliği göstermektedir (Kılınç, Fidan ve Mutlu, 2019: 19- 20).

Tablo 2. Türkiye’nin Yıllara Göre Lojistik Performans Endeksi ile Alt Bileşenlerinin Sıralama ve Puanları

Yıl	LPI Sıralaması	LPI Puanı	Gümrük	Alt Yapı	Uluslararası Gönderiler	Lojistik Yeterlilik	İzleme	Zamanlılık
2007	34	3,15	3,00	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	39	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,9
2012	27	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	30	3,50	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,6
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: <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/TUR/2018#chartarea>.

Tablo 2’de Türkiye’nin Dünya Bankası tarafından oluşturulan Lojistik Performans Endeksi yer almaktadır. Bu veriler ile Türkiye’nin diğer ülkeler ile lojistik alanında yerini ve rekabet gücü görülebilmektedir. 2007-2018 yılları arasında Türkiye’nin en yüksek LPI puanına 2012 yılında ulaşılmıştır. Türkiye,160 ülke arasında 27. sırada yer alır iken, toplamda 3,51 puan almıştır. LPI skorundaki bu artışın ana kaynağı gümrük, altyapı, izleme ve takip yeteneği

gibi göstergelerdeki iyileşmelerden kaynaklanmaktadır. Türkiye'nin, 2016 yılındaki gümrük puanı 3,18 iken 2016 yılındaki gümrük puanı 2,71 olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'de gümrük işlemlerinin etkinliğinin artırılması ve eksikliklerinin giderilmesi amacıyla Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından üç başlık altında yeni uygulamalar gerçekleştirilmiştir (Sofyalıoğlu ve Kartal, 2013: 527).

### 1. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü

#### 2. İhracatta Yerinde Gümrükleme

#### 3. İzinli Gönderici

Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması yönetmeliğinin ikinci kısmında yer alan, bu üç uygulamanın içeriği aşağıda verilmektedir (<https://www.mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=7&MevzuatNo=19689&MevzuatTertip=5>):

(1) Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sahiplerinin aşağıdaki basitleştirilmiş uygulamalardan, ayrıca bir talebe gerek kalmaksızın, faydalanmalarına izin verilir.

a) Eksik beyan usulü,

b) Kısmi teminat uygulaması.

(2) Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sahiplerinin aşağıdaki basitleştirilmiş uygulamalardan faydalanmalarına, talep etmeleri ve o uygulamaya ilişkin ilgili ek koşul veya koşulları da sağlamaları halinde izin verilir:

a) Götürü teminat uygulaması,

b) Onaylanmış ihracatçı yetkisi kapsamında;

\* A.TR Dolaşım Belgelerini Bakanlıkça yetki verilen kişi ve kuruluş tarafından düzenleme ve vize işlemi için gümrük idarelerine ibraz edilme zorunluluğu olmaksızın düzenleyebilme izni,

\* Serbest Ticaret Anlaşması yapılan ülke veya ülke gruplarıyla tercihli ticarete, Türkiye ile Avrupa Birliği arasında tarım ürünlerinin tercihli ticaretinde ve ülkemiz tarafından tek taraflı olarak tanınan Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi rejimi kapsamında gerçekleştirilen tercihli ticarete eşyanın kıymetine bakılmaksızın fatura beyanı veya EUR. MED fatura beyanı düzenleyebilme izni,

\* İhracatta yerinde gümrükleme izni,

c) İzinli gönderici yetkisi,

ç) İzinli alıcı yetkisi,

d) İthalatta yerinde gümrükleme izni.

(3) Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sahiplerine beyanın kontrolüne ilişkin aşağıdaki kolaylaştırmalardan ayrıca bir talebe gerek kalmaksızın, yararlanma izni verilir:

a) Yeşil hat uygulaması,

b) Beyannamenin belge kontrollerine tabi tutulması halinde kontrollerinin öncelikle yapılması,

c) Beyanname kapsamı eşyanın muayeneye tabi tutulması halinde muayenenin öncelikle yapılması.

(4) Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sahiplerine Türkiye Gümrük Bölgesine giriş ve çıkışta aşağıdaki emniyet ve güvenlik kontrollerine ilişkin kolaylaştırmalardan, ayrıca bir talebe gerek kalmaksızın, yararlanma izni verilir:

a) Azaltılmış zorunlu bilgilerden oluşan özet beyan verme kolaylığı,

b) Özet beyana ya da özet beyan yerine geçen belgelere veya özet beyan olarak kullanılan bilgilere dayalı emniyet ve güvenliğe ilişkin gümrük kontrollerinin azaltılması ve bu kontrollerin öncelikle yapılması,

c) (Mülga:RG-21/2/2020-31046 Mükerrer)

(5) (Ek:RG-21/2/2020-31046 Mükerrer)<sup>(6)</sup> Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sahiplerine, izinli gönderici yetkisine sahip olmaları koşuluyla, ayrıca bir talebe gerek kalmaksızın, sınır kapılarından öncelikli geçiş hakkı uygulamasından yararlanma izni verilir.

(6) Adına sertifika düzenlenen gerçek ve tüzel kişilere bu sertifika kapsamında tanınan hak ve uygulamalardan, bizzat bu kişilerce yararlanılır. Söz konusu haklar ile uygulamalardan yararlanma yetkisi başka kişilere kullandırılmaz.

(7) Sertifika kapsamında tanınan hak, uygulama ve kolaylaştırmalardan yalnızca sertifikanın geçerli olduğu sürece yararlanılabilir.

Yetkilendirilmiş yükümlü statüsünde, Türkiye Gümrük Bölgesinde yerleşik, en az üç yıldır işlem yapan ve son bir yıl içerisinde Gümrük İdaresinde en az yüz beyan işlemi yapmış kamu kurumları, gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilmektedir. Bu uygulama ile ihracattı gerçekleştiren firmanın, yurtdışı yapılacak eşyayı iç gümrük müdürlüğüne getirmeden taşımayı gerçekleştirecek aracın, firmanın kendi işyerinde mühürlenmesi ve direk sınır gümrük idaresine yönlendirmesi olayıdır. İhracatçı bu avantaj ile işlemleri daha hızlı gerçekleştirecek müşteri memnuniyeti sağlamakta, elleçleme maliyetleri düşmekte ve ürünlerin kısa sürede teslimi ile ürünlerin bozulma ve zarar görmesi engellenmektedir. İzinli göndericide ise malın transiti amacıyla gerçekleştirilmesi için gerekli olan gümrük işlemlerini kendi işyerlerinde gerçekleştirip mühürlereyerek yapılan ürünün doğrudan gümrük idaresine gönderilmesi işlemidir. İhracatta yerinde gümrükleme işlemi, ihracatı yapılacak ürünün ihracat gümrük birliğine getirilmeden tüm işlemlerin kendi tesislerinden gerçekleştirilip, doğrudan sınır gümrük idaresine gönderilmesidir. Bu şekilde firma hem zamandan hem de maliyetlerden avantaj sağlar.

Türkiye'nin LPI performansının gerilerde yer almasının ilk nedeni gümrükleme performansıdır. Tablo 2'de görüldüğü gibi 2018 yılında 2016 yılına göre belirgin bir düşüş yaşanmıştır. 2007-2018 yılları arasında gümrükleme kriterinden istenilen başarı sağlanamamıştır. Bu nedenle, 21 Şubat 2020 yılında yayınlan resmi gazete ile Ticaret Bakanlığı tarafından "Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" yayınlanmıştır. Hem LPI'nin üst sıraları çıkması hem de uluslararası ticaret işlemlerinin kolaylaştırılması adına dış ticaret yapan firmalara yetkilendirilmiş yükümlü statüsü, ihracatta yerinde gümrükleme ve izinli gönderici başlıkları altında avantajlar ve kolaylıklar sağlanması hedeflenmiştir. En son Dünya Bankası'nın yayınladığı LPI verisi 2018 yılıdır. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması adına alınan bu uygulamaların sonucunu bir sonraki LPI verisinde yorumlama şansımız olacaktır.

#### 4. SONUÇ ve ÖNERİLER

Türkiye'nin LPI puanının yükseltilebilmesi için lojistik sektöründe yetişmiş eleman bulunamaması problemi bir an önce çözümlenmelidir. Stratejik bölgelere lojistik köylerin daha hızlı bir şekilde kurulumu tamamlanmalıdır. Sektör ile ilgili yasal düzenlemeler hızlı bir şekilde düzenlenmelidir. LPI puanı en yüksek ülke olan Almanya örnek alınıp, karayolu gerçekleştirilen yük taşımacılığının demiryolu taşımacılığına aktarılması sağlanmalıdır. Türkiye'deki demiryolları yenilenmeli, yeni teknolojiler kullanılmalı, organize sanayiler ve fabrikaların içerisine kadar demiryolu ağı döşenmelidir. Türkiye'de lojistik sektöründe iyileşmenin sağlanması adına On Birinci Kalkınma Planında (2019-2023) yer alan hedeflerin 2023 yılına kadar tamamlanması gerekmektedir. Bunlar:

- ✓ Taşıma modlar arası taşımacılığın geliştirilmesi,
- ✓ Lojistik hizmetlerinde maliyetlerin azaltılarak, verimliliğin artırılması,
- ✓ Altyapı yatırımlarının artırılması,
- ✓ Lojistik sistemlerde dijitalleşmenin tamamlanması,
- ✓ Kalifiye eleman yetiştirilmesi,
- ✓ Uluslararası ticaret koridorlarının genişletilmesi
- ✓ Denizyolu alt yapı yatırımlarının geliştirilmesi,

Türkiye'deki kamu ve özel sektörün bir araya gelerek lojistik alanında ortaya çıkan yapısal sorunlara çözüm üretmesi gerekmektedir. Ülkemizde, LPI endeks puanının yükseltilebilmesi için eğitim, teknoloji ve altyapı konuları üzerinde çalışmalar yapılmalıdır. Ayrıca lojistik faaliyetleri üzerindeki tarifelerin kaldırılması, mevzuattaki bürokratik işlemlerin azaltılması gerekmektedir. Özellikle demiryolu taşımacılığındaki ortaya çıkan maliyetlerin sadece kamu tarafından karşılanmasına son verilerek özel sektörün de bu taşıma moduna yatırım yapabilmesinin önünün açılması gerekmektedir.

#### KAYNAKÇA

Bayraktutan, Y. & Özbilgin, M. (2015). "Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri", Maliye Araştırmalar Dergisi, 1(1) :95-112.



Gunasekaran, A. & Kobu, B. (2007). "Performance Measures and Metrics in Logistics and Supply Chain Management: A Review of Recent Literature (1995–2004) for Research and Applications", International Journal of Production Research, 2819-2840.

Güner, S. & Coşkun, E (2012). "Comparison of Impacts of Economic and Social Factors on Countries' Logistics Performances: A Study With 26 OECD Countries - Research in Logistics & Production" ,4, 330-343.

Hausman, Warren H., Hau L. Lee & Uma S. (2005), "Global Logistics Indicators, Supply Chain Metrics, and Bilateral Trade Patterns", Policy Research Working Paper : 3773,1-29.

Kılınç, E., Fidan O. & Mutlu H. (2019). "Türkiye, Çin ve Rusya Federasyonu'nun Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması", Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 5(2): 17-34.

Ojala, L., & Çelebi, D. (2015). "The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) and Drivers of Logistics Performance, International Transport Forum", Yuvarlak Masa Toplantısı için hazırlanan Lojistik Geliştirme Stratejileri ve Performans Ölçümleri, 9-10 Mart 2015, Queretaro), 3-30.

Sofyalıoğlu, Ç. & Kartal, B. (2013). "Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerinin Lojistik Performans İndekslerinin Karşılaştırılması ve Bazı Çıkarımlar". In International Conference on Eurasian Economies, 524- 531.

Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği, <https://www.mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=7&MevzuatNo=19689&MevzuatTertip=5>, (erş:19.02.2022).

T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü, 150 Soruda Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü,

[ticaret.gov.tr/data/5d48321313b8762b40ceadf3/150%20Soruda%20YYYS.pdf](http://ticaret.gov.tr/data/5d48321313b8762b40ceadf3/150%20Soruda%20YYYS.pdf), (erş:19.02.2022).

The Word Bank, <https://lpi.worldbank.org/international/global>, (erş:22.02.2022).

The Word Bank, Uluslararası Skor Kartı, <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/TUR/2018#chartarea>, (erş:22.02.2022).

Utikiad, Lojistik Performans Endeksi 2018 ve Türkiye, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/23460/lojistik-performans-endeksi-2018-ve-turkiye>, (erş:12.02.2022).