

Lojistik Performans Endeksi Kapsamında Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin Lojistik Performanslarının Analizi

Analysis of Logistics Performances of Central Asian Turkish Republics within the Context of Logistics Performance Index

Ph.D. Candidate Bayram Şirin (Beykent University, Turkey)

Asst. Prof. Dr. Hakan Emanet (Beykent University, Turkey)

Abstract

Along with the rapidly developing industrialization and technology, companies have moved to markets outside the regions they usually serve and have tried to supply different regions of the world. This trend has been increasing day by day and the world has transformed into a single market. With this globalization process, the trade volume between the countries and the continents has reached unprecedented numbers which has directly affected the logistics industry. It is a challenging process to move such a large volume of goods between countries and continents safely and quickly. It also significantly affects the cost of doing business. For these reasons, logistics processes need to be managed efficiently and effectively which in turn ensures competitive advantage. Thus, logistics process efficiency and effectiveness have gained importance and a need to measure logistics performance has emerged. The World Bank has started to publish the Logistics Performance Index (LPI) every two years by measuring the logistics performances of the countries using a set of six criteria. This study examines the logistics performances of Central Asian Turkish Republics (Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Turkmenistan, Uzbekistan) within the scope of Logistics Performance Index (LPI). In addition, the logistics performances of these countries were compared with the performances of the countries in the same region.

1 Giriş

Lojistik ilk olarak askeri ihtiyaçların karşılanması amacıyla ortaya çıkmış bir kavram olmasına rağmen günümüzde hayatın her aşamasında kendine yer bulmuş, özellikle işletmeler açısından hayati bir konuma yükselmiş ve bir işletme alanı olarak disiplinleşmiştir. Tedarik zinciri ile iç içe geçmiş bir kavram olmakla birlikte genel olarak tedarik zincirinin bir süreci olarak kabul edilmektedir. Lojistik genel itibarıyla, ürünlerin (hammadde, yarı mamül, nihai ürün) ve bilginin ilk çıkış noktası ile son tüketim noktası arasındaki çift yönlü hareketinin ve bu hareket sırasında meydana gelen tüm süreçlerin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, kontrol edilmesi ve denetlenmesi olarak tanımlanabilir. Taşımacılık ve depolama ana faaliyetler ön plana çıkarken envanter yönetimi, sipariş ve satınalma, sigorta, gümrük işlemleri, elleçleme, paketleme ve işaretleme gibi katma değerli faaliyetler lojistik sürecinin içine dahil olmaktadır.

Lojistik, literatürde bir işletme disiplini olarak yerini almasıyla beraber tüm dünyada kritik bir süreç olarak kabul edilmiştir. İşletmeler açısından bakıldığında en önemli süreçlerden birisi maliyet yönetimidir. Lojistik süreçleri ise tüm işletme maliyetleri içerisindeki önemli payı ile dikkat çekmektedir. Yapılan çalışmalara bakıldığında lojistik maliyetlerin ürün satış fiyatının %4'ü ile %20'si arasında değişiklik gösterdiği (Gümüş, 2009; Tanyaş, 2015), yine lojistik maliyetlerin gayri safi yurtiçi hasıla (GSMH) içerisindeki payının ülkelerin gelişmişlik düzeylerine göre %10 ile %30 arasında olduğu görülmektedir (Kara, Tayfur ve Basık, 2009; Yapraklı ve Ünal, 2017). Bu bakımdan işletmeler her geçen gün lojistik süreçlerinin yönetimine daha fazla önem göstermiş ve bu alanda yatırımlar yaparak maliyetlerini düşürmeye çalışmışlardır. Lojistiğin bu denli önemli olmasıyla birlikte lojistik alanında dış kaynak kullanımı yaygınlaşmış ve işletmeler önemli maliyetleri barındıran bu süreçte kendi alanlarına yoğunlaşarak lojistik işletmelerinden yardım almışlardır.

Lojistik kavramının küresel alanda hem işletme maliyetleri hem de ülke ekonomileri için öneminin anlaşılması ve bu nedenle bu işletme disiplininin üzerinde gün geçtikçe daha fazla durulmasıyla birlikte işletmelerin ve ülkelerin lojistik performansı çok önemli bir gösterge olmuştur. Bu bağlamda, Dünya Bankası, lojistik performansına etki eden 6 kriteri baz alarak (gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyatlar, lojistik kalite ve yetkinlik, takip ve izleme, zamanlama) ülkelerin lojistik performansını değerlendirmeye başlamış ve 2007 yılından itibaren 2007, 2010, 2012, 2014 ve 2016 yıllarında Lojistik Performans Endeksi (LPI) olarak yayınlamıştır.

Bu çalışmada Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin lojistik performanslarının Dünyadaki lider ülkelerle ve bölgelerindeki diğer ülkelerle karşılaştırılmalı analizi yapılmış ve bu kapsamda lojistik performanslarının geliştirilmesi için önerilerde bulunulmuştur.

2 Küreselleşme ve Lojistik

Sanayileşme ve teknolojideki sürekli artarak devam eden gelişmelerle birlikte üretim tüm dünyada çok yüksek rakamlara ulaşmıştır. Özellikle 90'lı yıllardan itibaren dünya ticaretindeki artış doruk noktalara çıkmıştır. Küresel

ticaretteki bu büyümeye bakıldığında yıllık %10'lara kadar çıktığı görülmüştür (Kara vd., 2009). Artan üretim ve ticaret hacmi, gelişen teknolojiyle beraber rekabeti üst seviyelere çıkarmış ve işletmelerin küresel pazarda hayatta kalabilmeleri için rekabet avantajı elde etmelerini zorunlu kılmıştır. Küreselleşme ve rekabet koşulları, lojistiği, uluslararası ticaretin kilit unsurlardan biri haline getirmiştir (Martí, Puertas ve García, 2014). Ürünlerin ve bilginin akışında mesafelerin önemli derecede artması ve bu akışı yönetmenin daha da zorlaşması lojistiğin gelişmesini kaçınılmaz hale getirmiştir. Bu maksatla lojistik süreçlerine büyük yatırımlar yapılmıştır (Elgün ve Aşikoğlu, 2016). İşletmeler rekabet avantajı sağlayabilmek için yapılan ticareti etkin ve verimli bir şekilde yönetmek zorunda kalmış ve bunun için de yüksek kalite ve düşük maliyet unsurlarını bir arada bulundurmaları gerekmiştir. Lojistiğin etkin yönetimi ile uluslararası ticarete ürünlerin hareketinin düşük maliyetle, hızlı ve güvenli bir şekilde gerçekleştiği ve küresel rekabet avantajının bu şekilde lojistik süreçlerin doğru yönetimi ile elde edilebileceği görülmektedir (Öztemiz, 2016). Ayrıca, ülkelerin kalkınmasına yardımcı olması, istihdama katkısı ve her türlü sanat, kültür, sağlık gibi hizmetler için erişebilirlik sağlaması nedeniyle lojistik, ülkeler ve ekonomileri için kritik öneme sahiptir (Çancı ve Güngören, 2013).

Lojistik, askeri terim olmaktan çıkıp bir işletme disiplini olarak kullanılmaya başladığından beri çeşitli tanımlar yapılmıştır. Genel bir tanım olarak lojistik; tüm tedarik edilen (inbound) ve sevkiyatı yapılan (outbound) hammadde, yarı mamül ve bitmiş ürünlerin yönetimi şeklinde tanımlanmıştır. Lojistik satınalma, taşıma ve depolamanın entegre yönetiminden oluşmaktadır (Lummus, Krumwiede ve Vokurka, 2001).

Dünyada, lojistik faaliyetler ile uğraşanların katılımının en üst düzeyde olduğu organizasyon olan Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals- CSCMP) ise lojistiği şöyle tanımlamıştır; “müşteri gereksinimlerini karşılamak amacıyla; malların, hizmetlerin ve bilgilerin, üretim noktasından tüketim noktasına, etkin, verimli akışı ve depolanmasını planlayan, yürüten ve kontrol eden, tedarik zinciri sürecinin bir aşaması” (Long, 2012).

3 Lojistik Performans Endeksi (LPI)

Lojistik sektörünün küresel anlamda önemli derecede büyümesi bu alandaki rekabeti üst seviyelere çıkarmıştır. İşletmeler lojistik süreçlerini daha verimli yönetilebilmek adına maliyetleri düşürüp müşteri memnuniyetini artırma çabasına gitmişlerdir. Bunun sağlanabilmesi için ise bir lojistik performans ölçümüne ihtiyaç duyulmuştur. Lojistik performans göstergesi ile işletmeler ve ülkeler eksikliklerini, bu alanda yapılması gereken yatırımları görebilme ve planlamalarını bu doğrultuda yaparak rekabet avantajı sağlama imkanına sahip olmaktadır (Bayat ve Özdemir, 2016). Performans ölçümünde dikkat edilmesi gereken en önemli hususlardan birisi performansı etkileyen kriterlerin belirlenmesidir. Lojistik çok kapsamlı ve karmaşık süreçleri barındırdığından ve performansı etkileyen unsurların çok fazla olmasından dolayı bu alanda kriterlerin belirlenmesi bir hayli zor olmaktadır (Akdoğan ve Durak, 2017; Bayraktutan ve Özbilgin, 2015).

Dünya Bankası, anket yoluyla çeşitli ülkelerde uluslararası alanda faaliyet gösteren lojistik işletmelerinde çalışan yaklaşık 1000 profesyonelden elde ettiği verilerle Temel Bileşenler Analizi kullanarak 6 temel kriter belirlemiş ve ülkelerin lojistik performanslarını bu kriterler çerçevesinde değerlendirerek Lojistik Performans Endeksi (LPI) adıyla yayınlamaya başlamıştır. Performans değerleri en yüksek 5, en düşük 1 puan olacak şekilde puanlanarak sıralama yapılmıştır (Bayraktutan, Tüylüoğlu, ve Özbilgin, 2012; Uca, Ince, ve Sumen, 2016). LPI ilk kez 2007 yılında yayınlanmış, 2010 yılından sonra ise her iki yılda bir yayınlanmaya devam etmiştir. 2007'deki ilk raporda 150 ülkenin lojistik performansları ortaya konmuştur. Bu sayı 2010 ve 2012'de 155'e yükselmiş, 2014 ve 2016'da ise 160 ülke rapora dahil edilmiştir. Performans ölçümünde kullanılan 6 kriter ise tüm yıllarda aynı kalmış ve değişmemiştir. Bu kriterler şunlardır;

- Gümrüklerdeki ve gümrükleme süreçlerindeki etkinlik ve verimlilik (Gümrük),
- Ticaret ve taşımacılıkla bağlantılı altyapının kalitesi (Altyapı),
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat yapabilmedeki kolaylık (Uluslararası sevkiyat),
- Lojistik hizmetlerindeki kalite ve yetkinlik (Lojistik yetkinlik),
- Sevkiyatların takibi ve izlenebilirliği (Takip ve izlenebilirlik),
- Sevkiyatların planlanan ve beklenen zamanda varış yerine ulaşabilmesi (Zamanlama).

Temel Bileşenler Analizi (TBA) tekniği kullanılarak bu kriterler şu şekilde ağırlıklandırılmıştır; gümrük 0,42, altyapı 0,42, uluslararası sevkiyat 0,37, lojistik yetkinlik 0,42, takip ve izlenebilirlik 0,41, zamanlama 0, 40 (Bayat ve Özdemir, 2016; Bayraktutan ve Özbilgin, 2015).

LPI, ülkelerin lojistik performanslarını görmek ve karşılaştırma yapabilmek için en önemli gösterge olmuştur. Ülkelerin yerel kaynaklarına nazaran LPI, bazı ülkelerde piyasa büyüklüğü, mevcut firma sayısı, istihdam ve lojistik sektöründeki gelir gibi verileri bulmak araştırmacılar için zor olması nedeniyle daha güvenilir olmaktadır (Çemberci, Civelek ve Canbolat, 2015).

4 Dünya'daki Durum ve En Yüksek/En Düşük Performans Gösteren Ülkeler

2016 yılında yayınlanan raporda en üst sırada 4.23 puanla Almanya'nın geldiği görülmektedir. Sıralamanın en altında kalan ülke ise 1.60 puan ile en düşük performansı gösteren Suriye olmuştur. Dünya Bankası'nın

değerlendirmesine göre milli geliri yüksek olan ülkeler milli geliri düşük olan ülkelere göre ortalama %45 daha fazla puan almışlardır. Yine aynı değerlendirmede performansı belirleyen en önemli etkenin ise tedarik zinciri güvenilirliği olduğu belirtilmiştir ve taşıyıcıların teslimatların ne zaman ve nasıl gerçekleşeceğiyle ilgili kesin bilgi için yüksek ücretler ödemeye hazır olduğunun altı çizilmiştir (Dünya Bankası, 2016). Tablo 1’de LPI’da yıllara göre en yüksek ve en düşük puanı alan ilk beş ve son beş ülkenin puanları verilmiştir.

Yıl	LPI Sırası	Ülke	LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Yetkinlik	Takip ve İzlenebilirlik	Zamanlama
2007	1	Singapur	4.19	3.90	4.27	4.04	4.21	4.25	4.53
	2	Hollanda	4.18	3.99	4.29	4.05	4.25	4.14	4.38
	3	Almanya	4.10	3.88	4.19	3.91	4.21	4.12	4.33
	4	İsveç	4.08	3.85	4.11	3.90	4.06	4.15	4.43
	5	Avusturya	4.06	3.83	4.06	3.97	4.13	3.97	4.44
	146	Tacikistan	1.93	1.91	2.00	2.00	1.90	1.67	2.11
	147	Myanmar	1.86	2.07	1.69	1.73	2.00	1.57	2.08
	148	Ruanda	1.77	1.80	1.53	1.67	1.67	1.60	2.38
	149	Timor-Leste	1.71	1.62	1.67	1.50	1.60	1.67	2.25
	150	Afganistan	1.21	1.30	1.10	1.22	1.25	1.00	1.38
2010	1	Almanya	4.11	4.00	4.34	3.66	4.14	4.18	4.48
	2	Singapur	4.09	4.02	4.22	3.86	4.12	4.15	4.23
	3	İsveç	4.08	3.88	4.03	3.83	4.22	4.22	4.32
	4	Hollanda	4.07	3.98	4.25	3.61	4.16	4.12	4.41
	5	Lüksemburg	3.98	4.04	4.06	3.67	3.67	3.92	4.58
	151	Ruanda	2.04	1.62	1.62	2.88	1.85	1.99	2.05
	152	Nambiya	2.02	1.68	1.71	2.20	2.04	2.04	2.38
	153	Sierra Leone	1.97	2.17	1.61	2.33	1.52	1.73	2.33
	154	Eritrea	1.70	1.50	1.35	1.63	1.88	1.55	2.21
	155	Somali	1.34	1.33	1.50	1.33	1.33	1.17	1.38
2012	1	Singapur	4.13	4.10	4.15	3.99	4.07	4.07	4.39
	2	Hong Kong	4.12	3.97	4.12	4.18	4.08	4.09	4.28
	3	Finlandiya	4.05	3.98	4.12	3.85	4.14	4.14	4.10
	4	Almanya	4.03	3.87	4.26	3.67	4.09	4.05	4.32
	5	Hollanda	4.02	3.85	4.15	3.86	4.05	4.12	4.15
	151	Nepal	2.04	2.20	1.87	1.86	2.12	1.95	2.21
	152	Çad	2.03	1.86	2.00	2.00	2.00	1.57	2.71
	153	Haiti	2.03	1.78	1.78	1.94	1.74	2.15	2.74
	154	Cibuti	1.80	1.72	1.51	1.77	1.84	1.73	2.19
	155	Burundi	1.61	1.67	1.68	1.57	1.43	1.67	1.67
2014	1	Almanya	4.12	4.10	4.32	3.74	4.12	4.17	4.36
	2	Hollanda	4.05	3.96	4.23	3.64	4.13	4.07	4.34
	3	Belçika	4.04	3.80	4.10	3.80	4.11	4.11	4.39
	4	Birleşik Krallık	4.01	3.94	4.16	3.63	4.03	4.08	4.33
	5	Singapur	4.00	4.01	4.28	3.70	3.97	3.90	4.25
	156	Eritrea	2.08	1.90	1.68	1.90	2.23	2.01	2.79
	157	Kongo C.	2.08	1.50	1.83	2.17	2.17	2.17	2.58
	158	Afganistan	2.07	2.16	1.82	1.99	2.12	1.85	2.48
	159	Dem. Kongo	1.88	1.78	1.83	1.70	1.84	2.10	2.04
	160	Somali	1.77	2.00	1.50	1.75	1.75	1.75	1.88
2016	1	Almanya	4.23	4.12	4.44	3.86	4.28	4.27	4.45
	2	Lüksemburg	4.22	3.90	4.24	4.24	4.01	4.12	4.80
	3	İsveç	4.20	3.92	4.27	4.00	4.25	4.38	4.45
	4	Hollanda	4.19	4.12	4.29	3.94	4.22	4.17	4.41
	5	Singapur	4.14	4.18	4.20	3.96	4.09	4.05	4.40
	156	Ekvator Ginesi	1.88	1.88	1.50	1.89	1.75	1.89	2.32
	157	Moritanya	1.87	2.14	1.54	2.00	1.74	1.54	2.14
	158	Somali	1.75	1.29	1.57	1.86	1.85	1.51	2.35
	159	Haiti	1.72	1.70	1.47	1.81	1.68	1.56	2.02
	160	Suriye	1.60	1.11	1.24	1.36	1.39	2.10	2.40

Tablo 1. Yıllara Göre En İyi ve En Kötü Performans Gösteren 5 Ülke. Kaynak: Dünya Bankası, 2017.

5 Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin Lojistik Performansları

Orta Asya Türk Cumhuriyetleri; Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Türkmenistan olarak sıralanmaktadır. Bu bölümde söz konusu ülkelerin LPI puanlarına, dünyadaki sıralamalarına yer verilmiş ve genel bir karşılaştırma yapılmıştır.

Azerbaycan, Dünya Bankası'nın verilerine göre 2007 yılında 2,29 puanla 111. sırada bulunurken, 2010 yılında 2,64 puanla 89. sıraya kadar yükselmiş fakat 2012 ve 2014 yıllarında sırasıyla 2,48 ve 2,45 puanla 116. ve 125. sıraya gerilemiştir (Şekil 1 ve Tablo 2). 2016 yılı verisi ise bulunmamaktadır (Dünya Bankası, 2016).

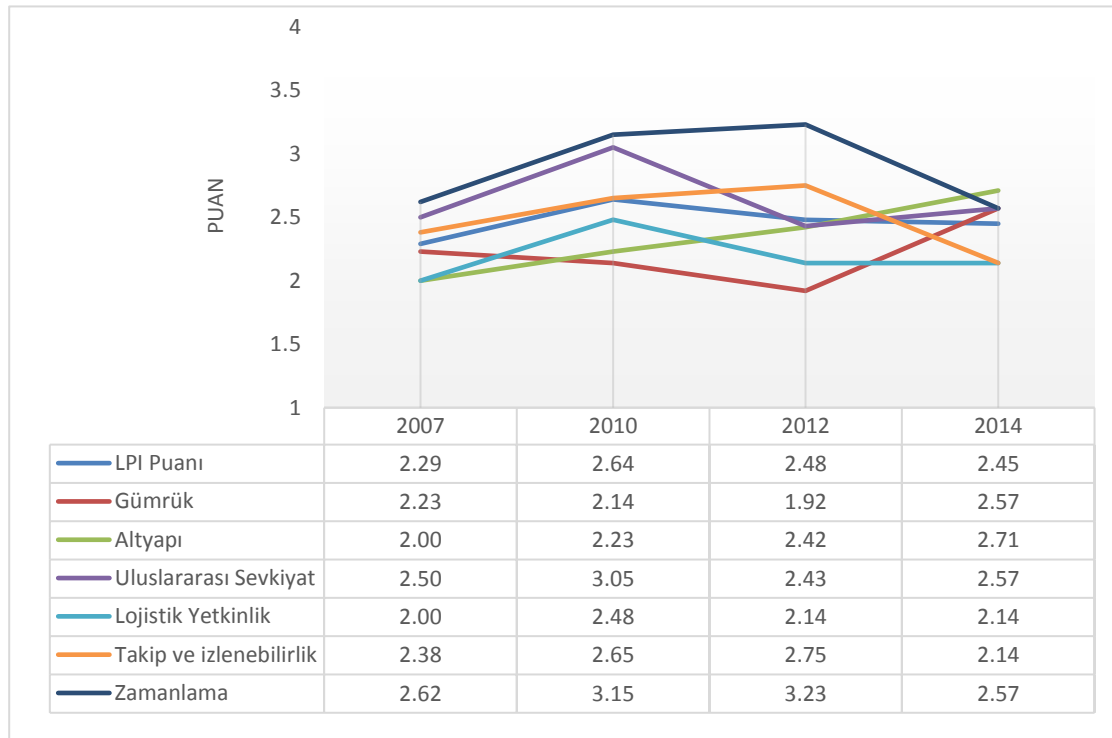
Kazakistan ise 2007 yılında 2,12 puanla 133. sırada yer almış, 2010'da 2,83 puanla 62. sıraya yükselmiş, 2012 ve 2014'te 2,69 ve 2,70 puanla 86. ve 88. sıraya gerilemiştir. 2016 yılındaki son verilere göre ise 2,75 puanla 77. sırada bulunmaktadır (Şekil 2 ve Tablo 2) (Dünya Bankası, 2016).

Çalışmadaki üçüncü ülke olan Kırgızistan, 2007'de 2,35 ile 103. sırada konumlanmış, 2010 yılında 2,62 puan ile 91. sırada, 2012'de 2,35 ile 130. sırayı alırken, 2014 ve 2016'da sırasıyla 2,21 ve 2,16 puan alarak 149. ve 146. sırada yer almıştır (Şekil 3 ve Tablo 2) (Dünya Bankası, 2016).

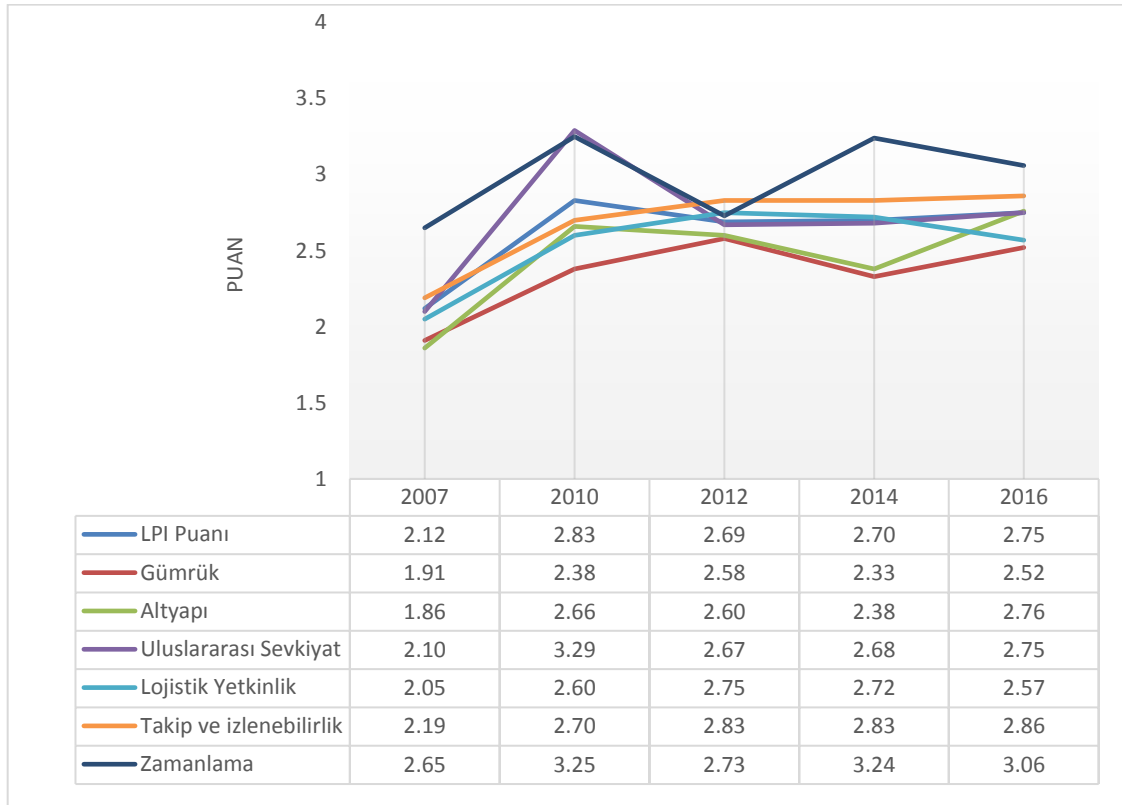
Diğer Orta Asya Türk Cumhuriyeti olan Özbekistan ise 2007 yılında 2,16 puan alarak 129. sırayı almış, 2010'da diğer ülkeler de gördüğü gibi bir gelişme göstererek 2,79 puanla 68. Sıraya yükselmiş, fakat 2012'de 2,46 ile 117. sıraya gerileyerek 2014 ve 2016 yıllarında sırasıyla 2,39 ve 2,40 puan almış 129 ve 118. sıralarda kalmıştır (Şekil 4 ve Tablo 2) (Dünya Bankası, 2016).

Çalışmada ele alınan son ülke olan Türkmenistan'a ait ise 2010, 2014 ve 2016 yılları olmak üzere yalnızca üç yılın verisi bulunmaktadır. Veriler incelendiğinde 2010 yılında 2,49 puan alarak 114. sırada yer aldığı görülmektedir. 2014'te bu puan 2,30'a düşmüş ve 140. sırada kendine yer bulabilmiştir. 2016'da yayınlanan son verilere göre ise puanını daha da düşürerek 2,21'e gerilemiş fakat sıralaması değişmeyerek 140. sırada kalmıştır (Şekil 5 ve Tablo 2) (Dünya Bankası, 2016).

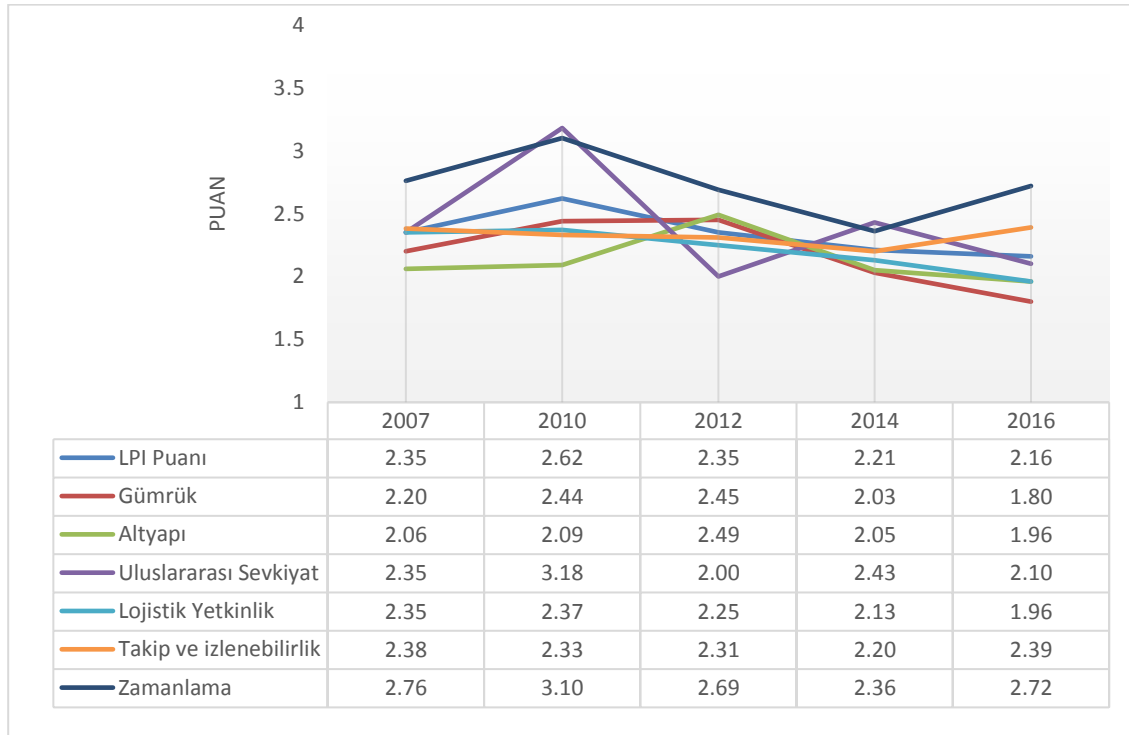
Tüm bu verilerin ışığında, Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin LPI açısından 2010 yılında nispeten yüksek performans göstererek Dünya ortalaması seviyesine yükseldiği, ancak, daha sonraki yıllarda Kazakistan hariç olmak üzere Dünya ortalamasının çok altında oldukları ifade edilebilir. Her biri geçiş ekonomisi olan bu ülkelerin LPI kriterleri incelendiğinde gümrük kriterinin çoğunlukla düşük olduğu gözlemlenmiştir. Sadece gümrük kriterinin puanının yükseltilmesi bile bu ülkeleri buldukları seviyeden çok yukarıya taşıyacaktır. Benzer şekilde, altyapı kriterinin geliştirilmesi de hem genel performansa doğrudan etki edecek, hem de diğer kriterlere katkı sağlayarak genel performansın yükselmesine dolaylı etki yapacaktır.



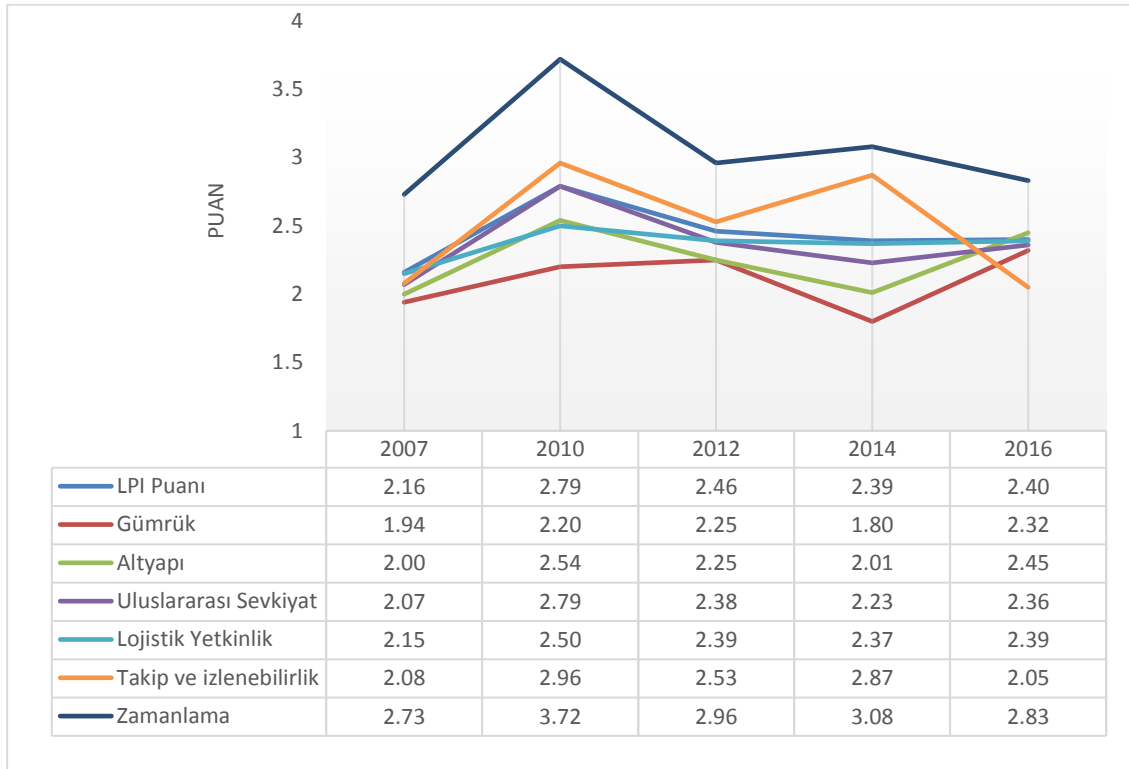
Şekil 1. Azerbaycan'ın Yıllara Göre LPI Puanları **Kaynak:** Dünya Bankası, 2017.



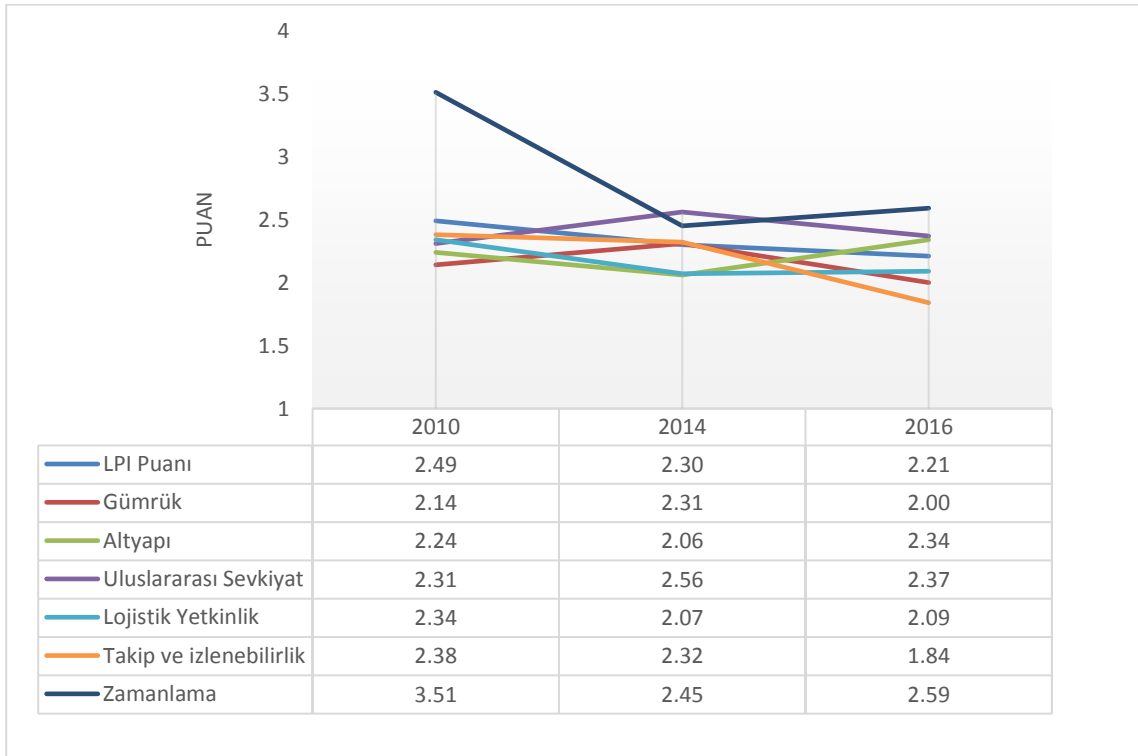
Şekil 2. Kazakistan'ın Yıllara Göre LPI Puanları **Kaynak:** Dünya Bankası, 2017.



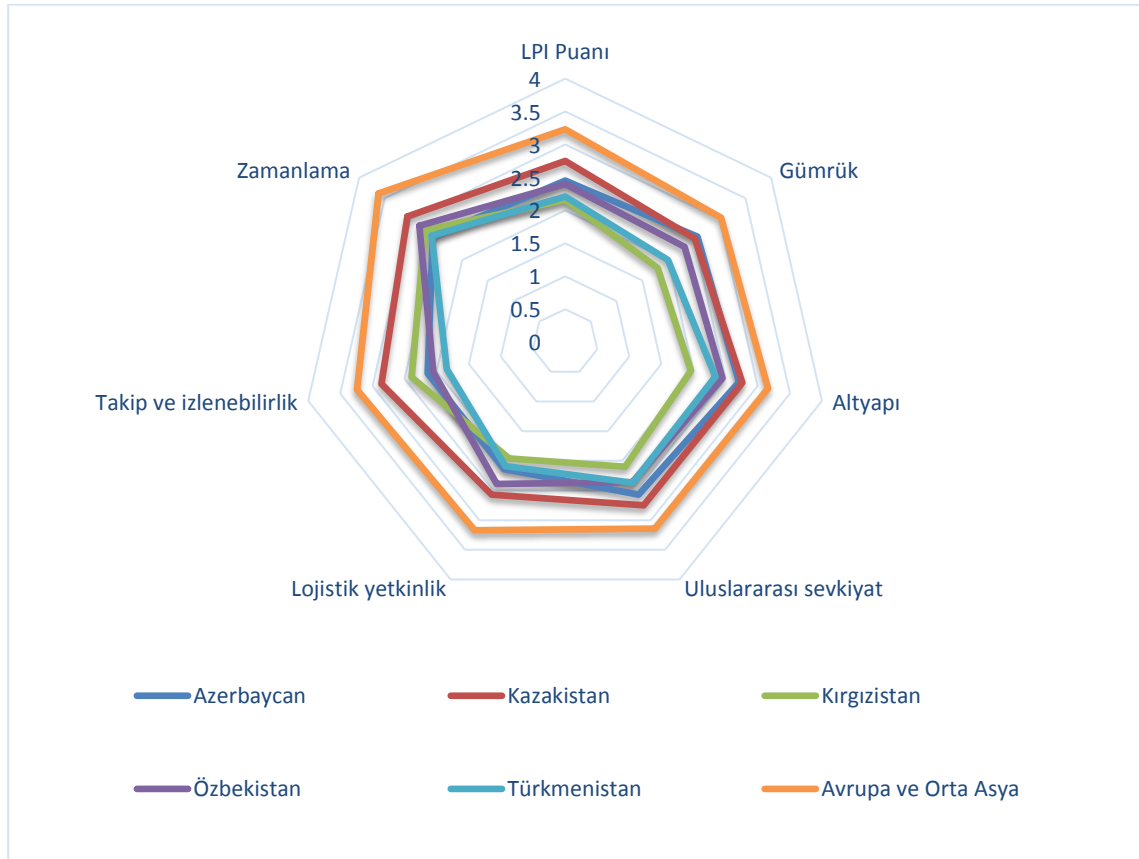
Şekil 3. Kırgızistan'ın Yıllara Göre LPI Puanları **Kaynak:** Dünya Bankası, 2017.



Şekil 4. Özbekistan'ın Yıllara Göre LPI Puanları **Kaynak:** Dünya Bankası, 2017.



Şekil 5. Türkmenistan'ın Yıllara Göre LPI Puanları **Kaynak:** Dünya Bankası, 2017.



Şekil 6. 2016 Verilerine Göre Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin Birbirleri ile ve Buldukları Bölge ile Karşılaştırılması (Azerbaycan Verileri 2014 Yılına Aittir.) **Kaynak:** Dünya Bankası, 2017.

Ülkeler	Yıllar				
	2007	2010	2012	2014	2016
Azerbaycan	111	89	116	125	-
Kazakistan	133	62	86	88	77
Kırgızistan	103	91	130	149	146
Özbekistan	129	68	117	129	118
Türkmenistan	-	114	-	140	140

Tablo 2. Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin Yıllara Göre LPI Sıralamaları **Kaynak:** Dünya Bankası, 2017.

6 Sonuç ve Öneriler

Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin (Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Türkmenistan) lojistik performanslarına bakıldığında dünya sıralamasında oldukça gerilerde oldukları görülmektedir. 2007 yılında rapora dahil edilen 150 ülke içinde Orta Asya Türk Cumhuriyetleri 103 ile 133. sıralar arasına yerleşirken, 2010 yılında rapora dahil edilen 155 ülke içinde 62 ve 114. sıralar arasında konumlanmışlardır. 2012 yılında yine 155 ülkenin bulunduğu raporda 86. ile 130. sıralar arasında kendilerine yer bulmuşlardır. 2014 ve 2016 yılında 160 ülkenin dahil edildiği raporda ise iyice gerileyip 2014'de 88 ile 140., 2016'da ise 77 ile 140. sıralar arasında yer almışlardır. 2016 yılı verilerine göre bu ülkeler içinde Kazakistan lojistik performans açısından 2,75 puan ile 77. sıraya yerleşerek en başarılı ülke olurken, Kırgızistan ise 2,16 puan ile 146. sıraya yerleşmiş ve en başarısız ülke olmuştur.

Dünya Bankası, ülkeleri buldukları bölgelere göre ayırmıştır. Bu bölgeler; Avrupa ve Orta Asya, Doğu Asya ve Pasifik, Latin Amerika ve Karayipler, Orta Doğu ve Kuzey Afrika, Güney Asya, Sahra altı Afrika şeklindedir. Çalışmada ele alınan bu beş ülke, buldukları bölge olan Avrupa ve Orta Asya'daki ülkelerin LPI puanlarıyla karşılaştırıldığında beş ülkenin de bölge ortalamasının altında kaldıkları görülmüştür (Şekil 6). 2016'daki son verilere göre Avrupa ve Orta Asya'nın LPI puanı 3,23 iken bu puana en çok yaklaşan ülke 2,75 puan alan Kazakistan olmuştur. LPI'nin kriterleri ayrı ayrı incelendiğinde Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin "zamanlama" kriterinden en yüksek puanı aldığı görülmektedir. Ülke bazında en düşük puan alınan kriterlere bakıldığında ise son verilere göre, Azerbaycan'ın en düşük puanını 2,14 ile "lojistik ve yetkinlik" ve "takip ve izlenebilirlik" kriterlerinden aldığı görülmektedir. Kazakistan ve Kırgızistan'ın ise en düşük puanını sırasıyla 2,52 ve 1,80 ile

“gümrük” oluşturmaktadır. Özbekistan ve Türkmenistan’ın en başarısız olduğu kriter ise “takip ve izlenebilirlik” olarak tespit edilmektedir. Özbekistan bu kriterden 2,05 puan, Türkmenistan ise yalnızca 1,84 puan alabilmişlerdir.

Bölge ülkelerinin LPI kriterleri ortalamaları 3 ile 3,5 iken Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin ortalamaları 2 ile 2,5 aralığındadır (Şekil 6). Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin LPI puanlarını bölge ülkeleri ortalaması seviyesine çıkarmaları için, öncelikle geçiş ekonomisi sürecini tamamlamalarının, özellikle gümrükleme süreçlerini iyileştirmelerinin ve altyapı olanaklarını arttıracak tedbirleri bir an önce almalarının önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Kaynakça

- Akdoğan, M. Ş., & Durak, A. (2017). Lojistik Şirketlerinin İlişki Pazarlaması Yönelimlerinin Lojistik Performans ve Pazarlama Performanslarına Etkisi. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10(50), 621–633.
- Bayat, T., & Özdemir, Ş. (2016). Yeni bir lojistik performans endeksi oluşturmak için gerekli olan kriterlerin belirlenmesi üzerine araştırma. In v. *Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*. Mersin.
- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2015). Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri. *Maliye Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 95–112.
- Bayraktutan, Y., Tüylüoğlu, Ş., & Özbilgin, M. (2012). Lojistik Sektöründe Yoğunlaşma Analizi ve Lojistik Gelişmişlik Endeksi : Kocaeli Örneği. *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 4(3), 61–71.
- Civelek, M. E., Uca, N., & Çemberci, M. (2015). The Moderator Effect of Logistics Performance Index on the Relation Between Global Competitiveness Index and Gross Domestic Product. *European Scientific Journal*, 11(13), 368–375.
- Çancı, M., & Güngören, M. (2013). İktisadi yaşamda taşımacılık sektörü. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(45), 198–213.
- Dünya Bankası. (2016). <https://lpi.worldbank.org/>
- Elgün, M. N., & Aşıkoğlu, N. O. (2016). Lojistik köy kuruluş yeri seçiminde TOPSIS yöntemiyle merkezlerin değerlendirilmesi. *AKÜ İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18(1), 161–170.
- Gümüş, Y. (2009). Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Kârı İle Olan İlişkisi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 97–114.
- Kara, M., Tayfur, L., & Basık, H. (2009). Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11), 69–84.
- Long, D. (2012). *International Logistics Global Supply Chain Management*. Springer. Çeviren: Tanyaş, M. ve Düzgün, M. Nobel Yayınları.
- Lummus, R. R., Krumwiede, D. W., & Vokurka, R. J. (2001). The Relationship of Logistics to Supply Chain Management: Developing a Common Industry Definition. *Industrial Management & Data Systems*, 101(8), 426–435.
- Martí, L., Puertas, R., & García, L. (2014). The importance of the Logistics Performance Index in international trade. *Applied Economics*, 46(24), 2982–2992.
- Öztemiz, H. H. (2016). Türkiye’nin Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Avrupa Ülkesi Olan İtalya ile Karşılaştırma Analizi. In H. Babacan & S. Özer (Eds.), *Sosyal ve Liberal Bilimlerde Yeni Yönelimler* (pp. 909–928). Ankara: Gece Kitaplığı.
- Tanyaş, M. (2015). *İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu*. İstanbul: Mavi Ofset. www.musiad.org.tr
- Uca, N., Ince, H., & Sumen, H. (2016). The Mediator Effect of Logistics Performance Index on the Relation Between Corruption Perception Index and Foreign Trade Volume. *European Scientific Journal*, 12(25), 37–45.
- Yapraklı, T. Ş., & Ünalın, M. (2017). Küresel lojistik performans endeksi ve Türkiye’deki son 10 yıllık lojistik performans analizi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 31(3), 589–606.