

**LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ İLE EKONOMİK  
ÖZGÜRLÜK ENDEKSİNİN KÜRESEL TİCARETİ  
KOLAYLAŞTIRMAYA ETKİSİNİN İNCELENMESİ**

İhsan Aktaş  
141157103

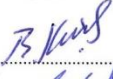
**DOKTORA TEZİ**

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı  
Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Doktora Programı  
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Burak Küçük

İstanbul  
T.C. Maltepe Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Haziran, 2019

## JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

İHSAN AKTAŞ'ın "Lojistik Performans Endeksi ile Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Etkisinin İncelenmesi" başlıklı tezi 17.07.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği" nin ilgili maddeleri uyarınca Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans/Doktora tezi oy birliğiyle/oy çokluğuyla, başarılı/başarısız olarak kabul edilmiştir.

|                     | Unvanı, Adı ve Soyadı                                           | İmza                                                                                  |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Üye (Tez Danışmanı) | Dr.Öğr.Üyesi Burak KÜÇÜK                                        |    |
| Üye                 | Prof.Dr.Mehmet TANYAŞ                                           |    |
| Üye                 | Prof.Dr.Yavuz GÜNALAY Bahçeşehir Üniversitesi                   |    |
| Üye                 | Dr.Öğr.Üyesi Fulya TAŞEL                                        |   |
| Üye                 | Dr.Öğr.Üyesi Mustafa Emre CİVELEK İstanbul Ticaret Üniversitesi |  |



Prof. Dr. Aha TUNÇEL ÖNKAL  
Enstitü Müdürü

|                                                                                                           |                                               |                  |                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------|-------------------|
| <br>maltepe üniversitesi | <b>ETİK İLKE VE KURALLARA<br/>UYUM BEYANI</b> | Doküman No       | <b>FR-178</b>     |
|                                                                                                           |                                               | İlk Yayın Tarihi | <b>01.03.2018</b> |
|                                                                                                           |                                               | Revizyon Tarihi  |                   |
|                                                                                                           |                                               | Revizyon No      | <b>00</b>         |
|                                                                                                           |                                               | Sayfa            | <b>iii/113</b>    |

**Revizyon Takip Tablosu**

| NO | REVİZYON | TARİH      | AÇIKLAMA   |
|----|----------|------------|------------|
|    | 00       | 01.03.2018 | İlk yayın. |
|    |          |            |            |

### **ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI**

**17/07/2019**

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarından bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; çalışmamın Maltepe Üniversitesinde kullanılan “bilimsel intihal tespit programı” ile tarandığını ve öngörülen standartları karşıladığımı beyan ederim.

Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

(İşlek İmza)  
İhsan Aktaş

|              |                             |                       |
|--------------|-----------------------------|-----------------------|
| Hazırlayan   | Kalite Koordinatörü         | Kurumsal Yetkili      |
| İlgili Birim | Dr. Öğr. Üyesi Şafak GÜNDÜZ | Prof. Dr. Belma AKŞİT |

(Doküman No: FR-178; Yayın Tarihi: 01.03.2018; Revizyon Tarihi: ; Revizyon No:00)

## TEŞEKKÜR

Tez çalışmam boyunca desteğini hiç esirgemeyen, değerli vaktini ve bilgisini her daim paylaşan kıymetli danışmam hocam Dr. Öğr. Üyesi Burak Küçük'e, tezimin oluşturulmasında ve akademik anlamda yolumu her daim aydınlatan önerileri için Prof. Dr. Yavuz Günalay hocama, yapıcı eleştiriler ve değerli katkıları için Dr. Öğr. Üyesi Fulya Taşel hocama ve tez jürimde bulunan saygıdeğer hocalarıma...

Eğitim hayatım boyunca gerek maddi gerekse manevi desteklerini hiç esirgmeden paylaşan babam Ahmet Aktaş ve annem Hayrünnisa Aktaş'a hayatımda olduğu için kendimi şanslı hissettiğim ablam, Beril Mentiş'e ve tanıştığım andan itibaren hayatımı güzelleştiren eşim R. Nihan Aktaş'a

Teşekkürlerimle...

İhsan Aktaş

Haziran, 2019

## ÖZ

# LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ İLE EKONOMİK ÖZGÜRLÜK ENDEKSİNİN KÜRESEL TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMAYA ETKİSİNİN İNCELENMESİ

İhsan Aktaş

Doktora Tezi

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı

Lojistik ve Tedarik Zinciri Doktora Programı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Burak Küçük

Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019

Bu çalışmanın amacı lojistik performansın, küresel ticareti kolaylaştırmaya etkisi üzerine ekonomik özgürlüklerin aracılık rolünün etkisini tespit etmektir. Bu amaç doğrultusunda Dünya Bankası tarafından yayınlanan lojistik performans endeksi, Heritage Vakfı tarafından yayınlanan ekonomik özgürlük endeksi ve Dünya Ekonomik Forumu tarafından yayınlanan küresel ticareti kolaylaştırma endeksi raporları yıllar bazında incelemiş ve 103 ülkeye ait ortak veriler elde edilmiştir.

Elde edilen veriler doğrultusunda, değişkenler arasında öncelikle korelasyon analizi, ardından doğrusal regresyon analizi ve son olarak ta hiyerarşik regresyon analizi yöntemleri uygulanmıştır. Ayrıca aracılık analizi için hem Sobel testi hem de bootstrap metodu uygulanarak aracılık analizi sonuçları test edilmiştir.

Elde edilen bulgular neticesinde lojistik performans endeksinin ekonomik özgürlük endeksi üzerine, ekonomik özgürlük endeksinin küresel ticareti kolaylaştırma endeksi üzerine, lojistik performans endeksinin, küresel ticareti kolaylaştırma üzerine pozitif yönde etki ettiği görülmektedir. Aracılık modelinin test edilmesi neticesinde ise lojistik performans endeksinin küresel ticareti kolaylaştırmaya etkisi üzerine ekonomik özgürlük endeksinin kısmi aracılık etkisinin bulunduğu görülmektedir.

**Anahtar Sözcükler:** Aracılık Etkisi; Ekonomik Özgürlük Endeksi; Hiyerarşik Regresyon Analizi; Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi; Lojistik Performans Endeksi.

## ABSTRACT

### ANALYSIS OF THE EFFECT OF LOGISTICS PERFORMANCE INDEX AND ECONOMIC FREEDOM INDEX ON GLOBAL FACILITATING TRADE

İhsan Aktaş

PhD

Department of International Trade and Logistics

Logistics and Supply Chain Programme

Advisor: Asst. Prof. Burak Küçük

Maltepe University Institute of Social Sciences, 2019

The aim of this study is to determine the effect of the mediation role of economic freedoms on the impact of logistics performance on facilitating global trade. For this aim, the logistic performance index published by the World Bank, the economic freedom index published by Heritage Foundation and the global enabling trade index published by the World Economic Forum were analyzed on a yearly basis and common data from 103 countries were obtained.

According to the data obtained, firstly, correlation analysis, then linear regression analysis and finally hierarchical regression analysis were used. In addition, Sobel test and bootstrap method were used for mediation analysis, then the results of mediation analysis were tested.

As a result of the findings, it is seen that logistics performance index has a positive effect on economic freedom index, economic freedom index has a positive effect on global enabling trade index and logistics performance index has a positive effect on global enabling trade index. As a result of testing the mediation model, it is seen that economic freedom index has partial mediation effect on the effect of logistic performance index on global enabling trade index.

**Keywords:** Mediation Effect; Economic Freedom Index; Hierarchical Regression Analysis; Global Enabling Trade Index; Logistics Performance Index.

## İÇİNDEKİLER

|                                                                              |      |
|------------------------------------------------------------------------------|------|
| JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI .....                                                  | II   |
| ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI .....                                     | III  |
| TEŞEKKÜR.....                                                                | IV   |
| ÖZ .....                                                                     | V    |
| ABSTRACT.....                                                                | VI   |
| İÇİNDEKİLER .....                                                            | VII  |
| TABLolar LİSTESİ.....                                                        | IX   |
| ŞEKİLLER LİSTESİ .....                                                       | XI   |
| KISALTMALAR.....                                                             | XII  |
| ÖZGEÇMİŞ .....                                                               | XIII |
| GİRİŞ .....                                                                  | XIV  |
| BÖLÜM 1. PERFORMANS ÖLÇÜMÜ .....                                             | 1    |
| 1.1. PERFORMANS VE PERFORMANS ÖLÇÜMÜ .....                                   | 1    |
| 1.1.1. Performans ve Performans Ölçüm Kriterleri .....                       | 1    |
| 1.1.2. Performans Yönetimi ve Performans Ölçümü .....                        | 2    |
| 1.1.3. Performans Ölçüm Sistemi Oluşturulması.....                           | 2    |
| BÖLÜM 2. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ .....                                   | 6    |
| 2.1. LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ .....                   | 6    |
| 2.1.1. Lojistik Kavramı .....                                                | 6    |
| 2.1.1.1. Lojistiğin Tanımı.....                                              | 6    |
| 2.1.2. Lojistik Performans .....                                             | 8    |
| 2.1.3. Lojistik Performans Endeksi .....                                     | 9    |
| 2.1.3.1. Lojistik Performans Endeksi Bileşenleri.....                        | 11   |
| 2.1.3.2. Lojistik Performans Endeksinin Metodolojisi .....                   | 19   |
| BÖLÜM 3. EKONOMİK ÖZGÜRLÜK ENDEKSİ .....                                     | 24   |
| 3.1. EKONOMİK ÖZGÜRLÜK VE EKONOMİK ÖZGÜRLÜK ENDEKSİ .....                    | 24   |
| 3.1.1. Özgürlük.....                                                         | 24   |
| 3.1.2. Siyasal Özgürlükler .....                                             | 25   |
| 3.1.3. Sosyal Özgürlükler.....                                               | 26   |
| 3.1.4. Ekonomik Özgürlükler.....                                             | 26   |
| 3.1.5. Ekonomik Özgürlük Endeksleri.....                                     | 28   |
| 3.1.5.1. Heritage Vakfına Göre Ekonomik Özgürlük Endeksi ve Bileşenleri..... | 31   |
| 3.1.5.2. Ekonomik Özgürlük Endeksi Metodolojisi.....                         | 40   |

|                                                                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| BÖLÜM 4. KÜRESEL TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI ENDEKSİ.....                                                                                          | 49 |
| 4.1. KÜRESEL TİCARET VE KÜRESEL TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI ENDEKSİ .....                                                                          | 49 |
| 4.1.1. Küresel Ticaret Kavramı .....                                                                                                               | 49 |
| 4.1.2. Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması.....                                                                                                  | 50 |
| 4.1.3. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi .....                                                                                           | 53 |
| 4.1.3.1. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Bileşenleri .....                                                                                     | 54 |
| 4.1.3.2. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksinin Metodolojisi.....                                                                          | 60 |
| <br>BÖLÜM 5. UYGULAMA ÇALIŞMASI .....                                                                                                              | 64 |
| 5.1. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ İLE EKONOMİK ÖZGÜRLÜK ENDEKSİNİN KÜRESEL TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMAYA ETKİSİNİN İNCELENMESİ(UYGULAMA ÇALIŞMASI) ..... | 64 |
| 5.1.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi .....                                                                                                           | 64 |
| 5.1.2. Araştırmanın Kapsamı .....                                                                                                                  | 65 |
| 5.1.3. Araştırmanın Yöntemi.....                                                                                                                   | 66 |
| 5.1.4. Araştırma Hipotezlerinin Geliştirilmesi ve Test Edilmesi.....                                                                               | 68 |
| 5.1.4.1. Lojistik Performans ve Ekonomik Özgürlük .....                                                                                            | 68 |
| 5.1.4.2. Ekonomik Özgürlük ve Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması.....                                                                             | 69 |
| 5.1.4.3. Lojistik Performans ve Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması.....                                                                           | 70 |
| 5.1.4.4. Lojistik Performans Endeksi ile Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırmaya Etkisi .....                                | 71 |
| 5.1.5. Veri Analizi ve Bulgular .....                                                                                                              | 71 |
| 5.1.6. Araştırmanın Sınırlılıkları .....                                                                                                           | 72 |
| 5.1.7. Korelasyon Analizi .....                                                                                                                    | 73 |
| 5.1.8. Hipotez Test Sonuçları.....                                                                                                                 | 74 |
| 5.1.9. Tartışma .....                                                                                                                              | 83 |
| BÖLÜM 6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....                                                                                                                    | 85 |
| EK'LER .....                                                                                                                                       | 89 |
| KAYNAKÇA.....                                                                                                                                      | 91 |

## TABLÖLAR LİSTESİ

|                                                                                                         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tablo 2. 1. Lojistik Performans Endeksi 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .                     | 10 |
| Tablo 2. 2. Gümrük Verimliliği 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye.....                           | 12 |
| Tablo 2. 3. Altyapı Kalitesi 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....                            | 14 |
| Tablo 2. 4. Uluslararası Sevkiyat 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....                       | 15 |
| Tablo 2. 5. Lojistik Hizmetlerin Kalitesi 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye.                    | 16 |
| Tablo 2. 6.Takip Edilebilirlik 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....                          | 17 |
| Tablo 2. 7. Zamanında Teslim 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye.....                             | 18 |
| Tablo 2. 8. Anket Katılımcıları İçin Ülke Gruplarının Seçilmesi İle İlgili Metodoloji..                 | 21 |
| Tablo 2. 9. Uluslararası LPI İçin Bileşen Yük Değerleri.....                                            | 22 |
| Tablo 3. 1. Ekonomik Özgürlük Endeksi Bileşenleri .....                                                 | 28 |
| Tablo 3. 2. Heritage Vakfı Ekonomik Özgürlük Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....   | 29 |
| Tablo 3. 3. Fraser Enstitüsü Ekonomik Özgürlük Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye ..... | 30 |
| Tablo 3. 4. Skor Değere Göre Özgürlük Dereceleri .....                                                  | 32 |
| Tablo 3. 5. Hukukun Üstünlüğü 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....                          | 33 |
| Tablo 3. 6. Kamu Kesimi Büyüklüğü 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye.....                       | 35 |
| Tablo 3. 7. Düzenleyici Etkiler 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....                        | 36 |
| Tablo 3. 8. Pazar Erişimi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....                              | 37 |
| Tablo 3. 9. Mülkiyet Hakları Puanlama Kriterleri.....                                                   | 41 |
| Tablo 3. 10. İş Yapma Özgürlüğü Değerlendirme Faktörleri.....                                           | 43 |
| Tablo 3. 11. İşgücü Özgürlüğü Değerlendirme Faktörleri.....                                             | 44 |
| Tablo 3. 12. Yatırım Kısıtlamaları.....                                                                 | 46 |
| Tablo 3. 13. Finansal Özgürlük Puanlama Kriterleri.....                                                 | 48 |

|                                                                                                          |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tablo 4. 1. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye ..... | 55 |
| Tablo 4. 2. Pazar Erişim Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....                        | 57 |
| Tablo 4. 3. Sınır Yönetimi Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....                      | 58 |
| Tablo 4. 4. Altyapı Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....                             | 60 |
| Tablo 4. 5. İş Ortamı Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke* ve Türkiye .....                           | 60 |
| Tablo 5. 1. Korelasyon Analiz Tablosu .....                                                              | 73 |
| Tablo 5. 2. H1 Hipotezine Dair Model Özeti Tablosu .....                                                 | 74 |
| Tablo 5. 3. H1 Hipotezine Dair ANOVA Tablosu .....                                                       | 74 |
| Tablo 5. 4. H1 Hipotezine Dair Katsayılar Tablosu .....                                                  | 75 |
| Tablo 5. 5. H2 Hipotezine Dair Model Özeti Tablosu .....                                                 | 76 |
| Tablo 5. 6. H2 Hipotezine Dair ANOVA Tablosu .....                                                       | 76 |
| Tablo 5. 7. H2 Hipotezine Dair Katsayılar Tablosu <sup>a</sup> .....                                     | 77 |
| Tablo 5. 8. H3 Hipotezine Dair Model Özeti Tablosu .....                                                 | 78 |
| Tablo 5. 9. H3 Hipotezine Dair ANOVA Tablosu .....                                                       | 78 |
| Tablo 5. 10. H3 Hipotezine Dair Katsayılar Tablosu <sup>a</sup> .....                                    | 80 |
| Tablo 5. 11. H4 Hipotezine Dair Model Özeti Tablosu .....                                                | 80 |
| Tablo 5. 12. H4 Hipotezine Dair ANOVA Tablosu .....                                                      | 80 |
| Tablo 5. 13. H4 Hipotezine Dair Katsayılar Tablosu <sup>a</sup> .....                                    | 81 |

## ŞEKİLLER LİSTESİ

|                                                                                                                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Şekil 2. 1. Lojistik Performans Endeksinin Bileşenleri .....                                                                                                       | 11 |
| Şekil 3. 1. 2016 Yılı Ekonomik Özgürlük Endeks Skor Haritası .....                                                                                                 | 39 |
| Şekil 3. 2. 2014 Yılı Ekonomik Özgürlük Endeks Skor Haritası .....                                                                                                 | 39 |
| Şekil 3. 3. 2012 Yılı Ekonomik Özgürlük Endeks Skor Haritası .....                                                                                                 | 40 |
| Şekil 4. 1. Ölçüm ve Karşılaştırma Yolu ile Reformları Etkinleştirme.....                                                                                          | 51 |
| Şekil 4. 2. Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi Yapısal Çerçevesi.....                                                                                          | 55 |
| Şekil 5. 1. Kavramsal Model Özeti.....                                                                                                                             | 67 |
| Şekil 5. 2. Lojistik Performans Endeksinin Ekonomik Özgürlük Endeksine Etkisi Kavramsal Model Özeti .....                                                          | 69 |
| Şekil 5. 3. Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksine Etkisi Kavramsal Model Özeti.....                                                | 70 |
| Şekil 5. 4. Lojistik Performans Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksine Etkisi Kavramsal Model Özeti.....                                              | 71 |
| Şekil 5. 5. Lojistik Performans Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi Üzerine Ekonomik Özgürlük Endeksinin Aracılık Etkisi Kavramsal Model Özeti ..... | 71 |
| Şekil 5. 6. Sobel Test Sonuçları .....                                                                                                                             | 82 |

## KISALTMALAR

|        |                                                      |
|--------|------------------------------------------------------|
| ABD    | : Amerika Birleşik Devletleri                        |
| APQC   | : Amerika Verimlilik ve Kalite Merkezi               |
| B2B    | : İşletmeden İşletmeye                               |
| B2C    | : İşletmeden Tüketicie                               |
| CPI    | : Yolsuzluk Algı Endeksi                             |
| DTÖ    | : Dünya Ticaret Örgütü                               |
| ETI    | : Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi             |
| EFI    | : Ekonomik Özgürlük Endeksi                          |
| GEA    | : Küresel Hızlı Kargo Taşımacılar Birliği            |
| GSYH   | : Gayri Safi Yurtiçi Hasıla                          |
| ITC    | : Uluslararası Ticaret Merkezi                       |
| KOBİ   | : Küçük ve Orta Boyutlu İşletmeler                   |
| LPI    | : Lojistik Performans Endeksi                        |
| OECD   | : Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü              |
| UNCTAD | : Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı |
| TDE    | : Tarife Dışı Kısıtlamalar                           |
| WEF    | : Dünya Ekonomik Forumu                              |

# ÖZGEÇMİŞ

İhsan Aktaş

## Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı

### Eğitim

| Derece  | Yıl  | Üniversite, Enstitü, Anabilim/Anasanat Dalı                                                       |
|---------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Doktora | 2019 | Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü<br>Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı |
| Y.Ls.   | 2012 | Çukurova Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü<br>İktisat Anabilim Dalı                         |
| Ls.     | 2011 | Uludağ Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi<br>Ekonometri Anabilim Dalı             |

### İş/İstihdam

| Yıl         | Görev                                                              |
|-------------|--------------------------------------------------------------------|
| 2012 – .... | Öğretim Görevlisi. Kırklareli Üniversitesi Vize Meslek Yüksekokulu |

### Uluslararası bilimsel toplantılarda sunulan ve bildiri kitabında yayımlanan bildiriler:

- 1) “Vize Meslek Yüksekokulu Öğrencilerinin Harcamaları ve İlçe Ekonomisindeki Yeri Üzerine Bir Analiz” Uluslararası Meslek Yüksekokulları Sempozyumu, Sarajevo Universtiy 2017
- 2) “A Comparison Among Inventory Control Methods In Logistics.” International Academic Research Congress, Antalya 2016
- 3) “Applicability Of Business Model Canvas To The Logistics Sector” International Academic Research Congress, Antalya 2016

### Ulusal bilimsel toplantılarda sunulan ve bildiri kitabında yayımlanan bildiriler:

- 1) “Ekonomik Özgürlük Endeksinin Lojistik Performans Endeksi Üzerine Moderatör Etkisinin Araştırılması: G:20 ve Avrupa Ülkeleri Üzerine Bir Çalışma” Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Uludağ Üniversitesi 2018
- 2) “Türkiye ve BRICS Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksi Açısından Karşılaştırılması ve Türkiye İçin Öneriler.” Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Toros Üniversitesi 2016
- 3) “Tersine Lojistik Faaliyetlerinin Önemi, Performans Kriterleri ve Türkiye-AB Arasında Atık Verilerin Karşılaştırılması” Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Toros Üniversitesi 2016

### Kişisel Bilgiler

|                    |                                       |             |
|--------------------|---------------------------------------|-------------|
| Doğum yeri ve yılı | : İskenderun, 1988                    | Cinsiyet: E |
| Yabancı diller     | : İngilizce (iyi);                    |             |
| GSM / e-posta      | : 0532 617 19 76 / ihsanakt@gmail.com |             |

## GİRİŞ

Ticari, siyasal ve ekonomik gelişmeler uluslararası ticareti belirleyen unsurlardandır. Uluslararası ticaretin kolaylaştırılmasının ise başta dış ticaret olmak üzere yabancı sermaye girişine, yabancı yatırımlara, üretime ve istihdama ciddi katkı sağladığını ölçülmektedir. Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması kapsamında ise gerek ekonomik alanda, gerekse lojistik alanında faaliyetlerin etkin ve verimli bir şekilde yürütülmesi kamu kurum ve kuruluşlarının sayesinde gerçekleşmektedir.

Ticaretin kolaylaştırılabilmesi için kamu kurum ve kuruluşlarının ekonomik ve lojistik açıdan değerlendirilebildiği iki farklı endeks bulunmaktadır bunlar;

- Ekonomik özgürlük endeksi
- Lojistik performans endeksidir.

Tez çalışması kapsamında ekonomik özgürlük endeksi; hukukun üstünlüğü, kamu kesimi büyüklüğü, düzenleyici etkiler ve pazar erişimi bileşenleri ile ölçülmekte olup, lojistik performans endeksi ise; gümrük işlemlerinin verimliliği, altyapı kalitesi, rekabetçi fiyatlarla sevkiyat, lojistik hizmetlerin yeterliliği, sevkiyatların izlenebilirliği ve zamanında teslimat bileşenleri ile ölçülmektedir. Gerçekleştirdiğimiz tez çalışması, ülkelerin lojistik performanslarının, küresel ticareti kolaylaştırmaya etkisinde ekonomik özgürlüklerin aracı etkisinin olup olmadığının incelendiği kavramsal bir model geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Tez çalışmasının birinci bölümünde, performans kavramı, performans yönetimi, performans ölçümüne ilişkin kriterler ve performans ölçüm sisteminin oluşturulmasına ilişkin dikkat edilecek unsurlar açıklanarak bunların önemine dair vurgu yapılmıştır.

Tez çalışmasının ikinci bölümde, genel lojistik ve lojistik performans kavramlarının tanımı gerçekleştirilerek, lojistik performans endeksi üzerinde durulmuş ve lojistik performans endeksine dair genel bilgi verilerek endeks bileşenleri olan; gümrük işlemlerinin verimliliği, altyapı kalitesi, rekabetçi fiyatlarla sevkiyat, lojistik hizmetlerin yeterliliği, sevkiyatların izlenebilirliği ve zamanında teslimat kavramları

ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Ayrıca lojistik performans endeksinin nasıl hesaplandığına dair metodolojisi hakkında bilgi verilmiştir.

Tez çalışmasının üçüncü bölümde temel özgürlük kavramı açıklanarak siyasal ve sosyal özgürlükler hakkında genel bilgi verilerek, ekonomik özgürlük kavramı ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır. Fraser Enstitüsü tarafından oluşturulan ekonomik özgürlük endeksi bileşenleri ve Heritage Vakfı tarafından oluşturulan ekonomik özgürlük endeksi bileşenleri ise ayrı ayrı gösterilmiş, tez çalışması kapsamında kullanılan Heritage Vakfı tarafından oluşturulan ekonomik özgürlük endeksine ait hukukun üstünlüğü, kamu kesimi büyüklüğü, düzenleyici etkiler ve pazar erişimi bileşenleri ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

Tez çalışmasının dördüncü bölümde küresel ticaret kavramı ve küresel ticaretin gelişiminden bahsedilerek, DTÖ (Dünya Ticaret Örgütü) tarafından hazırlanan küresel ticaretin kolaylaştırılması anlaşması hakkında genel bilgi verilmiştir. Sonrasında WEF (Dünya Ekonomik Forumu) tarafından oluşturulan küresel ticareti kolaylaştırma endeksi hakkında genel bilgi verilerek alt bileşenleri olan pazar erişimi, sınır yönetimi, ulaşım ve iletişim altyapısı ve işletme çevresi bileşenleri ile ilgili ayrıntılı bilgiler verilmiştir. Son olarak küresel ticareti kolaylaştırma endeksinin nasıl hesaplandığına dair metodolojisi ile ilgili bilgi verilerek alt bileşenlerin, toplam skora etkisinin ağırlığı gösterilmiştir.

Tez çalışmasının beşinci bölümde araştırmanın amacı ve önemi kapsamında, çalışma alanı giderek genişleyen ve gerek işletmeler gerekse hükümetler tarafından kabul görülmekte olan Lojistik Performans Endeksi, (LPI) Ekonomik Özgürlük Endeksi (EFI) ve Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması(ETI) raporlarının birbiriyle bağıntısını irdelenmiş ülkeler bazlı küresel ticaretin geliştirilmesi için gerekli stratejinin belirlenmesinde önemli rol oynayan bileşenlerin tespit edilmesi sağlanmıştır. Araştırmanın yöntemi kapsamında ise, oluşturulan hipotezler doğrultusunda öncelikle lineer regresyon analizi uygulanmış olup, ardından aracılık etkisinin test edilebilmesi için korelasyon analizi ve hiyerarşik regresyon analizi uygulanmıştır. Aracılık değişkeninin hesaplanabilmesi ve yorumlanabilmesi için IBM SPSS 22 İstatistik Paket Programına eklediğimiz Andrew F. Hayes tarafından geliştirilen PROCESS Versiyon

3.1. makrosu kullanılmış olup, aracılık analizinin anlamlılığının kontrol edilmesi için ise ek olarak Sobel testi uygulanarak elde edilen sonuçlar desteklenmiştir.

Tez çalışmasının sonuç bölümünde ise ilgili literatürün desteği ile oluşturulan hipotezler sonucunda;

- Lojistik performans endeksinin küresel ticareti kolaylaştırmaya pozitif etkisinin olduğu

- Lojistik performans endeksinin ekonomik özgürlük endeksi üzerinde pozitif etkisinin olduğu

- Ekonomik özgürlük endeksinin küresel ticareti kolaylaştırmaya pozitif etkisinin olduğu ve son olarak

- Lojistik performans endeksinin küresel ticareti kolaylaştırmaya etkisinde ekonomik özgürlük endeksinin kısmi aracı etkiye sahip olduğu söylenebilmektedir.

Ayrıca çalışma kapsamında yaşanan sınırlılıklar hakkında bilgi verilerek gelecek çalışmalara ile ilgili öneriler oluşturarak ne gibi yarar sağlayacağı hakkında bilgi verilmiştir.

# **BÖLÜM 1. PERFORMANS ÖLÇÜMÜ**

## **1.1. PERFORMANS VE PERFORMANS ÖLÇÜMÜ**

### **1.1.1. Performans ve Performans Ölçüm Kriterleri**

Performans kavramı “Bir faaliyetin, faaliyetle ilgili aşamaların ve işi yapan bireylerin amaçlarının ve kullanılan kaynaklar ile ilgili nitel ve nicel açıdan eriştiği sonuçlar“ şeklinde tanımlanmaktadır. Kurum esasında incelendiğinde ise “kurumun önceden belirlenmiş olan hedeflerine, kaynaklarını en verimli şekilde kullanarak erişebilme yeteneğini” açıklamaktadır (Daft, 1997) .

Performans ölçümü kurumların hedeflerine ve amaçlarına erişme başarısının ölçülebilmesi kastıyla öznel olmayan, objektif performans göstergelerinin tanımlanması ve kullanılacak olan bu performans göstergeleri vasıtasıyla çalışma sonuçlarının takip edilmesi ve incelenmesi süreçlerini ifade etmektedir (Akal, Performans Kavramları ve Performans Yönetimi, 2003) (Şimşek, 2002) . Bu bağlamda gerek özel sektör içerisinde gerekse kamusal faaliyetlerde performansın geliştirilebilmesine yönelik çalışmalarda uygulanması gereken en önemli aşamalarda birisi, performans ölçümlemesine olanak sağlayacak doğru bir performans ölçüm kriteri oluşturulmasıdır. Söz konusu performans ölçüm kriterleri, karar alıcılar için, bilgi sağlayacak ve faaliyetlerin gelişmesinde rol oynayacaktır (Oyman, 2009).

Amerika Verimlilik ve Kalite Merkezi (APQC-American Quality and Productivity Center) Performans ölçümünün organizasyonlar açısından faydalarını şu şekilde sıralamıştır:

- Yöneticileri iç ve dış paydaşların memnuniyet ve ihtiyaç seviyelerinden haberdar etmek,
- Süreçte yaşanan sorunların tespiti ve süreçlerin iyileştirilmesine katkı sağlamak,
- Organizasyonun oluşturmuş olduğu stratejik amaçları ve planları desteklemek,
- Planlama yapılarak ve bütçenin hazırlanmasına yardımcı olmak,

– Rakipler ile veya diğer süreçleri ile kıyaslama yapılmasını sağlamak başarı durumunu ölçmek (Neely, Gregory, & Platts, 1995).

### **1.1.2. Performans Yönetimi ve Performans Ölçümü**

Performans yönetimini “örgütü istenen amaçlara yöneltmek gayesiyle, işletmenin mevcut durumu ve geleceğe ilişkin pozisyonunu elde edilen bilgiler ile yönetim süreci olarak tanımlamaktadır (Akal, 2005). İyi ve etkin bir şekilde tasarlanmış ve uygulamaya konulmuş bir performans yönetim sistemi, kurum içerisinde iletişimin güçlendirilmesine, karar vericilerin, etkin bir kontrol sağlamasına ve karar alıcıların faaliyet sonuçlarından mesul tutulmasına yardımcı olan bir yapı görevi görmektedir (Diamond, 2005).

Performans yönetimi, kurumun hedef ve amaçları ile faaliyetleri arasında ilişki kurmak ve hedef ve amaçları analiz ederek kurum performansında köklü gelişmeler elde etmek, çalışanların kurumsal amaçlara ulaşılmasında üzerlerine düşen mesuliyetlerin bilincinde olmalarını sağlamak, kurum içerisinde etkili iletişim kurmak, sağlanan hizmet ve ürünlerin kalitesini geliştirmek ve devamlı geri bildirim ile kurum performansına ilişkin nesnel bir ölçme ve değerlendirme uygulama amacıyla kullanılmaktadır. Bu kapsamda değerlendirildiğinde performans ölçümü, performans yönetiminin temel yapı taşıdır (Oyman, 2009).

### **1.1.3. Performans Ölçüm Sistemi Oluşturulması**

Performans ölçüm sistemi, performans ölçümüne esas teşkil eden strateji, hedefler ve amaçlar ile bu amaçlara ulaşılmasına destek olacak, süreçler, hizmetler programlar ve standartların tanımlanması ile başlayan; performansın ölçülmesini gerçekleştiren verinin toplanması, verinin analiz edilmesi, performans göstergelerinin hesaplanması ve ideal kalite standartlarının belirlenmesi ile devam eden; ulaşılan performans bilgisi ile zaman içerisinde, konulan hedefler ve birimler bazında, diğer kurum ve kuruluşlar ile karşılaştırılmasına imkân sunan ve son olarak ulaşılan neticeler doğrultusunda ilgili stratejilerin, hizmetlerin, programların, kaynakların, süreçlerin, hedeflerin, standartların, amaçların ve performans göstergelerinin kontrol edilerek değerlendirilmesi ile sona eren süreci ifade etmektedir.

Yeni bir performans ölçüm sisteminin oluşturulması kurumlar için zaman alıcı ve maliyetli bir süreçtir. Performans ölçümü konusunda araştırmaları olan örgütler incelendiğinde, günümüzde performans ölçümünde kullanılan süreç ve metotların eskiye kıyaslandığında çok daha gelişmiş olmasına karşın, performans ölçümünün faal bir biçimde kullanılamadığına dair ortak bir görüş bulunmaktadır. Bu kapsamda performans ölçümünün doğru bir şekilde yapılabilmesi için performans göstergelerinin bir takım özelliklere sahip olması gerekmektedir bu özellikler aşağıda belirtilmiştir (Poister, 2008).

a) Güvenilirlik ve Geçerlilik: Belirlenen performans göstergesinin hangi alanda performans ölçümü gerçekleştiriliyorsa o alan ile ilgili vermesi beklenmektedir. Performans göstergesinin güvenilirliğinin artırılabilmesi için ise ölçüm aşamasında oluşan rassal hataların kaldırılması gerekmektedir. Performans ölçümünün gerçekleştiği alanda ki uzman kişi görüşleri, neden sonuç ilişkilerinin istatistiksel olarak doğrulanabilir olması ve elde edilen neticelerin takip eden dönemleri tahmin etmekte kullanılabilir olması, oluşturulan performans göstergesinin güvenilirliğini değerlendirmekte kullanılabilecek temel metotlardan biri olarak sayılabilir. Performans göstergelerinin geçerliliği ile ilgili olarak özellikle kamu alanında gerçekleştirilen performans ölçümüne dair etki kısa dönemde gözlemlenememekte yalnızca uzun dönemde gözlemlenebilmektedir. Performansa dair bilginin stratejik yönetim sürecindeki etkisi dikkate alındığında, performans bilgisine ulaşmada yaşanan gecikmenin, önemli kararların kalitesini ve etkisini azaltma riski söz konusudur.

b) Anlaşılabilirlik ve Anlamlılık: Performans göstergesinin anlaşılabilir olması açık bir şekilde tanımlanabilmesini ifade eder. Performans ölçümü neticesinde elde edilen bilginin performansı nasıl ölçtüğü ve elde edilen neticenin niçin önemli olduğunu açık ve net bir şekilde tanımlanmalı ve paylaşılmalıdır. Performans göstergelerinin anlamlı olması ise doğrudan programın, amacı ve hedefi ile ilişkili olmasını ve girdi olarak kullanılan değişkenlerin neticelere dönüştürülmesini içeren süreci ifade etmektedir. Belirlenen performans göstergelerinin sistem içerisinde yer alan, tüm paydaşlar tarafından önemli olması gerekmektedir. Yöneticilerin öncelikleri ve beklentileri ile çalışanların öncelik ve beklentilerinin birbirinden farklı olması doğaldır. Bu esnada dikkat edilmesi gereken en önemli nokta, belirlenen performans göstergesinin paydaşlardan minimum birisi veya birkaçı için önem arz etmesidir.

Belirlenen performans göstergesi paydaşlar arasında kimse için bir önem arz etmiyorsa, ilgili performans göstergesinin ölçüm sisteminden çıkartılması daha uygun olacaktır.

c) Kapsamlı ve Dengeli: Performansın bir çok farklı boyutu bulunmakta olup performans göstergeleri tüm bu farklı boyutları kapsar nitelikte değildir. Başka bir şekilde ifade etmek gerekirse; program çıktı ve sonuçları ile alakalı performans göstergelerinin verimlilik ve etkinlik ölçüleri birlikte değerlendirilmesi fayda sağlayacaktır. Bu durumdan daha önemlisi ise ilgili performans programın etkililiğini gösteren, başka göstergeler ve amaçlar arasında denge sağlayan bir performans göstergesi seti oluşturulması gerekmektedir.

d) Netlik: Performans göstergelerinin yararlı olabilmesi için performans ölçümünün yapıldığı alandaki çalışma amaçlarına dair bir netliğin olması gerekmektedir. Eğer çalışılan alanında performans hedefine ulaşılabilmesi için diğer bir performans hedefinden uzaklaşıyorsa, program hedeflerinin tekrar kontrol edilerek revize edilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda yapılabilecek çalışmalar aynı zamanda performans göstergelerinin, paydaşlar tarafından da anlaşılmasını sağlayarak faaliyetlerin yönlendirilmesini kolaylaştıracak niteliktedir.

e) Yöneticilerin Kararları ile Değiştirilme Olanağına Sahip Olma ve Zamanında Elde Edilebilme: Performans göstergeleri ile alakalı en önemli hususlardan biri, karar vericilerin performans ölçüm neticesinden yararlanarak, ilerleyen dönemlerde performans geliştirme imkanına sahip olabilmeleridir. Fakat performans ölçümü ile gerçekleştirilen alan karar vericinin etki alanı dışında yer alıyorsa, gerçekleştirilen performans ölçümünün bir faydasının olması beklenmemektedir. Performans ölçüm sistemleri ile ilgili olarak yaşanan bir diğer önemli sorun ise performans ölçüm neticelerine gerek duyulan zamanda ulaşılamaması problemidir. Performans ölçümünün doğru neticeleri verebilmesi için sonuç elde etme aşamasında kullanılabilme özelliğine sahip olması gerekmektedir. Fakat çoğu zaman uzun dönemli kararların alınmasına katkı sağlayacak veriler zamanında elde edilememektedir.

f) Düşük Maliyetli: Kurumlar açısından performans ölçümü kapsamında gerçekleştirilecek olan verilerin toplaması ve analiz edilmesi çok ciddi maliyetlere sebep olmaktadır. Fakat maliyetlerin düşürülmesi amacıyla gerçekleştirilen faaliyetler performans göstergesinin kalitesini düşürmekte ve sürece olumsuz etki etmektedir. Bu

sebepten etkin bir performans ölçüm sisteminin oluşturulabilmesi için yalnızca maliyet odaklı düşünülmemeli ve maliyet kıstası optimum seviyede tutulmalıdır.

Performans ölçüm ve yönetimine ilişkin verilen tüm bilgiler doğrultusunda tez çalışmasında Dünya Bankası'nın yayınladığı lojistik performans endeksi, Heritage Vakfı'nın yayınladığı ekonomik özgürlük endeksi ve Dünya Ekonomik Forumu'nun yayınladığı küresel ticareti kolaylaştırma endeksi raporlarından elde edilen 2012, 2014 ve 2016 yıllarına ait performans verilerinden yararlanılmıştır.



## **BÖLÜM 2. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ**

### **2.1.LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ**

#### **2.1.1. Lojistik Kavramı**

Lojistik teriminin, Yunanca anlamı “Hesaplama Yeteneği” olan “Logistikos” kelimesinden geldiği düşünülmekte olup, bununla birlikte lojistik teriminin, Latince “Logic” (mantık) ve “Statics” (hesap, istatistik) kelimelerinden oluşan “mantıklı hesap” manasına geldiği de düşünülmektedir (Koban ve Keser, 2007). Tarihsel gelişimi açısından bakıldığında lojistik kavramının temeli hem sivil hem de askeri alanda oldukça eski zamanlara dayandığı görülmektedir. Toplumlar arasında var olan göçebe hayatın varlığı, İpek ve Baharat Yolu gibi ticari güzergâhların bulunması ve kavimler göçü gibi tarihe yön veren olaylar, sivil hayatta lojistiğin aktif olarak kullanıldığının göstergesiyken (Acar ve Gürol, 2013: 290). Askeri amaçlı ilk kez, 1905 yılında ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi faaliyetlerini kapsayan işlemlerin bütünü tanımlamak üzere kullanılmıştır (James ve Wood, 1986). Günümüzde ise lojistik, ürünlerin tedarikçiden müşterilere akışına ilişkin tüm fiziksel akış faaliyetlerini içine alan, kapsamlı bir tedarik, stok ve teslim uygulaması şeklinde ifade edilmektedir (Küçük, 2016).

##### **2.1.1.1. Lojistiğin Tanımı**

Lojistik kavramıyla ilgili olarak geçmişten günümüze yaşanan süreçler dikkate alındığında tek ve kesin bir tanıma ulaşmak mümkün olmamaktadır. Bu sebepten lojistik kavramı ile ilgili pek çok tanım yapılabildiğini mümkündür.

ABD’deki Lojistik Yönetim Konseyi (Council of Logistics Management), 1967’de tanımlamasını gerçekleştirdiği fiziksel dağıtım kavramını değiştirerek ilk defa 1991 yılında lojistik kelimesini kullanmaya başlamıştır (Bowersox & Closs, 1996). Lojistik Yönetim Konseyi’nin 1991’deki tanımına göre “Lojistik terimi, müşteri beklentilerini karşılamak üzere, üretimin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içinde yer alan malzemelerin, hizmetlerin ve bilgi akışının etkin ve verimli bir şekilde, çift yönlü hareketinin, planlanması, depolanması, uygulaması ve kontrol edilmesi sürecidir.” şeklinde tanımlanmaktadır.

TDK güncel Türkçe sözlüğüne göre “Lojistik, bireylerin beklentilerini karşılamak için her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının başlangıç noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkin ve verimli bir biçimde uygulanması ve planlanmasıdır.” şeklinde ifade edilmektedir. Aynı şekilde Türk Dil Kurumunun iktisat terimleri sözlüğünde ise lojistik, mal ve hizmetlerin tedarikine yönelik faaliyetlerin yönetimi, planlaması ve örgütlenmesi bilimi olarak tanımlanmıştır (Türk Dil Kurumu Sözlükleri, 2018).

Waters’ın 2003 yılında editörlüğünü yaptığı Küresel Lojistik ve Dağıtım Planlama (Global Logistics and Distribution Planning) adlı lojistik alanında birçok makalenin yer aldığı eserde (Waters, et al., 2003) lojistiği tanımı ile ilgili karışıklıktan söz edilmiş olup. “dağıtım kanalı”, “talep zinciri”, “tedarik ağı”, “tedarik şebekesi”, “tedarik zinciri” gibi farklı isimler alan lojistik kavramını, fonksiyonel olarak müşteriler ve tedarikçiler arasında ürünlerin el değiştirme süreçlerinin tamamı olarak ifade etmiştir.

(H.Ballou, 2004) ya göre lojistik, müşteri beklentilerine benzer bir şekilde üretim için zorunlu olan hammadde, yarı mamul, nihai ürün ve hizmetlerle alakalı, depolama faaliyetlerinin, planlanma, uygulanma ve kontrol edilmesi sürecidir. Lojistik, taşıma, depolama, talep öngörüsü, dağıtım planlanması, müşteri servisi, ürün denetimi, servis ve parça desteği, paketleme, geri dönüşüm, satın alma ve iade gibi faaliyetleri içermektedir (H.Ballou, 2004).

Lojistik, küresel, bölgesel ve yerel ölçekte yürütülmekte olan hizmetler ve faaliyetler ağı aracılığıyla ürünlerin dolaşımını ve hareketini düzenlemektedir. Lojistik kavramı basit bir eşya taşımacılığından daha fazlasını ifade etmektedir. Ticaretle uğraşan bireyler, her geçen gün daha karmaşık bir duruma gelen görev ve işleri ihtisas gerektiren hizmetlerin sağlayıcılarının ağına üye etmektedir. Faal lojistik, şirketleri ve insanları fırsatlara ve piyasalara bağlamakta ve daha yüksek düzeylerde de verimlilik, üretkenlik elde edilmesine ve refah seviyesinin artmasına yardımcı olmaktadır (González, 2016).

Lojistik kavramı malların uluslararası boyutta ve ulusal sınırlar içinde serbestçe dolaşmasına ve tedarik zincir ağının kurulmasına destek olan, taşıma, depolama, stok

kontrol ve gümrükleme faaliyetleri gibi birçok faaliyeti ve hizmeti tanımlamakta kullanılmaktadır (Arvis, et al., 2016).

Bütün bu tanımlamaların yanında, lojistiğin 7 doğrusu bulunmaktadır; uygun ürünün, uygun zamanda, uygun miktarda, uygun yerde, uygun maliyetle, uygun şartlarda ve doğru müşteriye ulaşmasını ifade etmektedir. Bu tanımda, tüketicinin beklentilerinin karşılanması üzerinde durulmaktadır. Müşteri odaklı yaklaşım; lojistiğin esas ilkelerinden biridir. Diğer bir ilke ise, kalitedir. İşletmeler, görevlerini uygun bir biçimde yaptıkları durumda pazarda rekabet avantajını ele geçirerek değer kazandırıcı etkiye sahip olurlar (Coyle, Edward, & Langley, 1996).

### **2.1.2. Lojistik Performans**

Performans yönetiminde esas amaç, işletme amaçların kurumda yer alan tüm paydaşlar tarafından paylaşılmasının sağlanması, çalışanların kurumun başarısına yönelik katkılarının tespit edilmesi, kurumun çalışması ile ilgili değerlendirmeler yapılması, çalışanların ve yöneticilerin beklentilerinin ortak bir müşterekte buluşmasının sağlanması, kurumsal ve bireysel yetenekler ve yeterliliklerin keşfedilmesi, performans değerlendirmenin ölçülebilir ve nesnel olması, makul hedeflere dayandırılabilmesi ve elde edilen sonuçları sürekli bir şekilde ölçmesi şeklinde özetlenebilmektedir (Göküş, Bayrakçı, & Taşpınar, 2014).

Lojistik performansa dair bir çok farklı tanımlama bulunmaktadır. Bunlardan biri, lojistik performansı geçmişte planlanarak faaliyet gösteren lojistik çalışmalarından belirli bir süre sonunda elde edilen neticelerin, nicel ve nitel şekilde tanımlamaktadır (Bakan & Şekkeli, 2015). Bir diğer tanıma göre; lojistik performans, gerek dış ticarete gerekse ulusal ekonomik büyümenin ve ülkelerin rekabet gücünün merkezi durumundadır ve lojistik sektörü günümüzde ekonomik gelişmenin temel dinamiklerinden birisi olarak kabul görmektedir. Politikacılar olarak ifade ettiğimiz kişi ve kurumlar sadece en iyi lojistik performansa sahip olan ülkelerde değil, aynı zamanda gelişme yolunda olan ülkelere de kusursuz ve devam ettirilebilir tedarik zinciri aksiyonlarını büyümenin ve gelişmenin temeli olarak teşvik etmek ve geliştirmek için tutarlı ve sabit politikaların uygulanması gerektiğini giderek daha fazla görmektedir (Arvis, et al., 2016). Tedarik zinciri operasyonları karmaşık yapılardır fakat tedarik

zinciri performansları büyük ölçüde ülkelerin genel özelliklerine ve bilhassa da lojistiğin iyi işleyebilmesi için ihtiyaç duyduğu, ithalat, prosedürler, yönetmelikler ve davranışlar gibi fiziki/teknik altyapılarına ve kurumlarına bağlıdır (Arvis, et al., 2016).

Son olarak lojistik performans; çok boyutlu olması sebebiyle, birçok tedarikçi, taşıyıcı, perakendeci ve tüketici gibi paydaşları da ilgilendirmekle birlikte lojistik performans, maliyetin düşüklüğü, müşteri memnuniyetinin artırılması, çevresel sorunların azaltılması, iş güvenliğinin sağlanması gibi konuları da kapsamaktadır (Deepen, 2007).

### **2.1.3. Lojistik Performans Endeksi**

Lojistik Performans Endeksi (LPI), Dünya Bankası tarafından oluşturulan ve ülkelerin taşımacılık, altyapı ve gümrük verimliliği gibi pek çok lojistik alandaki performanslarını değerlendirmekte olup, lojistik alanda yaşanan kalite ve büyümeyi ölçerek ülkelerin karşılaştığı zorlukları ve yakaladığı fırsatları belirlemede yardım sağlayan kapsamlı bir endekstir. Lojistik performans endeksi, bulmuş olduğu sonuçlarına göre ulusal liderlere, politikacılara ve ticaret sektöründe yer alan işletmelere yönelik olarak, ortaya çıkan lojistik sorunları azaltmak ve yakalanan fırsatları verimli bir şekilde kullanma amacıyla neler yapılabileceği ile ilgili bilgi vermeyi hedeflemektedirler (Arvis, et al., 2016).

Dünya Bankası tarafından ilki 2007 yılında daha sonrası ise 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 olmak üzere 6.sı yayınlanan Lojistik Performans Endeksi, uluslararası bazda 6 temel göstergeye sahiptir. Bu göstergeler itibariyle pek çok ülke ile alakalı kıyaslama yapabilme imkânı sağlamakta ve uluslararası alanda lojistik sektörünün ülkeler bazında karşılaştırmalı durumunu ortaya koyarak ülkelerin mevcut durumlarını görmesine ve buna göre aksiyon almasına yarar sağlamaktadır (Arvis, et al., 2016) .

**Tablo 2. 1. Lojistik Performans Endeksi 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke             | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
|                  | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Almanya          | 1    | 4,23 | 1    | 4,12 | 4    | 4,03 |
| Lüksemburg       | 2    | 4,22 | 8    | 3,95 | 15   | 3,82 |
| İsveç            | 3    | 4,20 | 6    | 3,96 | 13   | 3,85 |
| Hollanda         | 4    | 4,19 | 2    | 4,05 | 5    | 4,02 |
| Singapur         | 5    | 4,14 | 5    | 4,00 | 1    | 4,13 |
| Belçika          | 6    | 4,11 | 3    | 4,04 | 7    | 3,98 |
| Avusturya        | 7    | 4,10 | 22   | 3,65 | 11   | 3,89 |
| Birleşik Krallık | 8    | 4,07 | 4    | 4,01 | 10   | 3,90 |
| Hong Kong        | 9    | 4,07 | 15   | 3,83 | 2    | 4,12 |
| A.B.D.           | 10   | 3,99 | 9    | 3,92 | 9    | 3,93 |
| TÜRKİYE          | 34   | 3,42 | 30   | 3,50 | 27   | 3,51 |

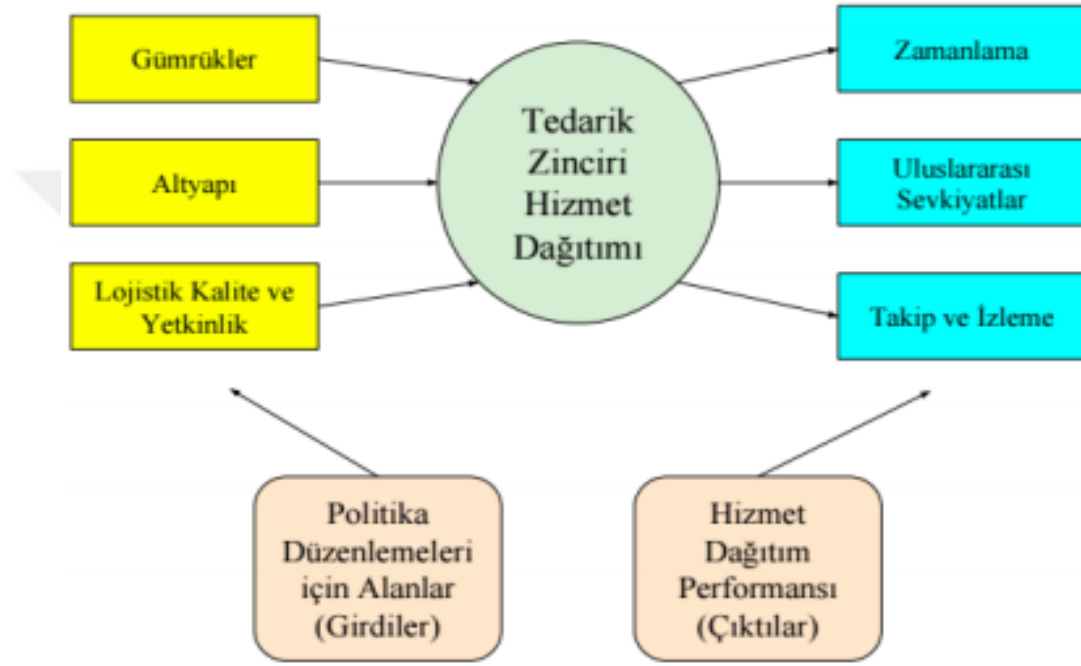
\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Arvis, et al., 2016) (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, B, & Saslavsky, 2014) (Arvis J.-F., et al., 2012)

“Rekabet İçin Bağlanma: Küresel Ekonomide Ticaret Lojistiği” adlı raporda yayımlanan lojistik performans endeksi skor değerleri için, Tablo 2.1’e göre yüksek gelirli ekonomiler, 2012, 2014 ve 2016 yılı LPI sıralamasında geçmiş performanslarına yakın performanslar sergilemiş ve bu durumu pekiştirmişlerdir. Bu devamlılık ve düzen LPI’in geçmiş baskılarında da söz konusudur. Endeks raporları detaylı bir şekilde incelendiğinde, en iyi lojistik performans puanına sahip ilk 10 ülke, 2010 yılından bu yana neredeyse pek bir değişiklik göstermemiştir. Bu ülkeler, lojistik ve taşımacılık hizmetlerinin sunulmasın da küresel gelecek hedefleri ile tedarik zinciri hizmetlerinin

sağlanmasında bilindiği üzere geleneksel olarak diğer ülkelere nazaran üstün ülkeler olarak kabul görmektedirler.

#### 2.1.3.1. Lojistik Performans Endeksi Bileşenleri

Lojistik performans endeksinin oluşmasında yer alan bileşenler, teorik ve deneysel araştırmalar ve uluslararası nakliyecilikle uğraşan lojistik uzmanlarının pratik deneyimleri sonucunda seçilmiştir.



**Şekil 2. 1. Lojistik Performans Endeksinin Bileşenleri**

Kaynak: (Arvis, et al., 2016)

Şekil 2.1.'de altı LPI bileşeni iki temel kategoride gösterilmektedir: bunlardan biri girdiler kategorisi olan ve içerisinde gümrük, altyapı ve lojistik kalite bileşenlerini bulunduran, ülke nezdinde hükümetlerin uyguladıkları politika düzenlemelerini kapsayan bileşenlerdir. Çıktı olarak gösterilen bileşenler ise zamanında teslim, rekabetçi fiyatlar ile sevkiyat ve takip edilebilirlik bileşenleridir bu bileşenler ise ülke nezdinde dağıtım performansını ifade eden bileşenlerdir. Başka bir ifadeyle politika düzenlemelerinde gerçekleştirilen her iyileşme, hizmet dağıtım performansına etki edecek bu durumda ülkenin genel lojistik performansına katkı sağlayarak gelişmesine neden olacaktır (Yapraklı & Ünalın, 2017).

### 2.1.3.1.1. Gümrüklerin Verimliliği

Gümrük süreçlerinin etkinliği ve verimliliğinin değerlendirildiği bileşen kapsamında; ithalat işleminin teslimi ve kontrolünü, ihracat işleminin teslimi ve kontrolünü, gümrük kapılarında yaşanan kontrollerinin şeffaf olarak sağlanmasını gibi pek çok alt boyut ele alınmaktadır (Arvis, et al., 2016). Fakat gümrükler sınır yönetiminde yer alan tek kurum olmadığından kaynaklı tedarik zinciri performansı gümrükler dışında sınırda bulunan kurumlar tarafından kısıtlanmaktadır. Bu noktada, tüm sınır yönetimi idareleri arasındaki işbirliği (standartlar, sağlık, bitki sağlığı, taşımacılık ve veterinerlik kurumlarını içeren) ve yasal uyumluluğu sağlayan modern yaklaşımlar getirilmesi bilhassa çok önemlidir (Ekonomik Analiz ve Değerlendirme Dairesi, 2016).

**Tablo 2. 2. Gümrük Verimliliği 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke             | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
|                  | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Singapur         | 1    | 4,18 | 3    | 4,01 | 1    | 4,10 |
| Almanya          | 2    | 4,12 | 2    | 4,10 | 6    | 3,87 |
| Hollanda         | 3    | 4,12 | 4    | 3,96 | 8    | 3,85 |
| Finlandiya       | 4    | 4,01 | 8    | 3,89 | 2    | 3,98 |
| Birleşik Krallık | 5    | 3,98 | 5    | 3,94 | 10   | 3,73 |
| Kanada           | 6    | 3,95 | 20   | 3,61 | 17   | 3,58 |
| Hong Kong        | 7    | 3,94 | 17   | 3,72 | 3    | 3,97 |
| İsveç            | 8    | 3,92 | 15   | 3,75 | 12   | 3,68 |
| Lüksemburg       | 9    | 3,90 | 10   | 3,82 | 18   | 3,54 |
| İsviçre          | 10   | 3,88 | 7    | 3,92 | 5    | 3,88 |
| TÜRKİYE          | 36   | 3,18 | 34   | 3,23 | 32   | 3,16 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Arvis, et al., 2016) (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, B, & Saslavsky, 2014) (Arvis J.-F., et al., 2012)

LPI kapsamında gümrük süreç ve etkinliklerinin değerlendirildiği 2014 raporuna göre; Lojistik performansın gelir gruplarına göre farklılaşmasına benzer bir biçimde ihracat ve ithalat işlemlerinin tamamlanması süresi de farklılaşmıştır. Gelir seviyesi düşük olan ülkelerde ortaya çıkan ihracat işleminin tamamlanma süresi yüksek gelirli ülkelere göre 3-4 kat daha uzun sürebilmektedir (Köksal, Sezgin, & Mert, 2014).

#### **2.1.3.1.2. Altyapı Kalitesi**

Ankete katılanlardan ülkelerindeki taşımacılık ve ticaret altyapı kalitesinin değerlendirilmesi istenmiştir burada yer alan altyapı bileşeni, karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, depolama/yükleme olanakları, telekomünikasyon ve bilgi iletişim teknolojisi altyapılarını içermekte olup (Arvis, et al., 2014), Önceki yayınlanan LPI raporlardan elde edilen sonuçlarına bakıldığında, günümüzde altyapı bileşenlerinin dünya genelinde geliştiği görülmektedir. Tüm katılımcılardan gelen bilgiler doğrultusunda en fazla altyapı gelişiminin bilgi ve telekomünikasyon teknolojileri alanında olduğu göze çarpmaktayken, demiryolu ağı altyapısı gelişim bazında en alt sıralarda yer almaktadır. (Arvis, et al., 2016)

Lojistik performans endeksinin ulusal anket sonuçlarına göre Türkiye altyapı konusunda yukarıda gösterilen sonuçlarla genel göstergelerle paralellik göstermektedir. Ülkemiz’ de ankete katılım gösteren firmaların %60’ı demiryolu ağının altyapı kalitesini düşük olarak değerlendirmektedir.

**Tablo 2. 3. Altyapı Kalitesi 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke               | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|
|                    | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Almanya            | 1    | 4,44 | 1    | 4,32 | 1    | 4,26 |
| Hollanda           | 2    | 4,29 | 3    | 4,23 | 2    | 4,15 |
| İsveç              | 3    | 4,27 | 9    | 4,09 | 4    | 4,13 |
| Lüksemburg         | 4    | 4,24 | 15   | 3,91 | 19   | 3,79 |
| Birleşik Krallık   | 5    | 4,21 | 6    | 4,16 | 14   | 3,95 |
| Singapur           | 6    | 4,20 | 2    | 4,28 | 1    | 4,15 |
| İsviçre            | 7    | 4,19 | 11   | 4,04 | 12   | 3,98 |
| Birleşik Devletler | 8    | 4,15 | 5    | 4,18 | 3    | 4,14 |
| Kanada             | 9    | 4,14 | 10   | 4,05 | 11   | 3,99 |
| Hong Kong          | 10   | 4,10 | 14   | 3,97 | 6    | 4,12 |
| TÜRKİYE            | 31   | 3,49 | 27   | 3,53 | 24   | 3,62 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Arvis, et al., 2016) (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, B, & Saslavsky, 2014) (Arvis J.-F., et al., 2012)

#### **2.1.3.1.3. Uluslararası Sevkiyat: Rekabetçi Fiyatlarla Yükleme**

Uluslararası sevkiyat ile ilgili ankete katılan firmalardan; Deniz taşımacılığında ortaya çıkan liman ücretleri, havayolu taşımacılığında katlanılacak olan ücretleri, demiryolu taşımacılığı ücretleri, depolama ve yüklemeye ilişkin ücretleri ve nakliye acente ücretlerini alt boyutları ile değerlendirmeleri istenmiştir.

Uluslararası rekabet ve uluslararası ticaretinin bütünleşmesi ile ülkelerin lojistik performansını geliştirmesi mümkün olmaktadır. Ayrıca gelişmekte olan ülkelerde, uluslararası ticaret maliyetlerinin düşürülmesinde en önemli potansiyele sahip faktörün ticaret araştırmaları olduğu görülmektedir (Canbolat, 2016).

**Tablo 2. 4. Uluslararası Sevkiyat 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke       | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|------------|------|------|------|------|------|------|
|            | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Lüksemburg | 1    | 4,24 | 1    | 3,82 | 9    | 3,70 |
| Hong Kong  | 2    | 4,05 | 14   | 3,54 | 1    | 4,18 |
| Belçika    | 3    | 4,05 | 2    | 3,80 | 6    | 3,73 |
| İsveç      | 4    | 4,00 | 3    | 3,76 | 29   | 3,39 |
| Singapur   | 5    | 3,96 | 6    | 3,70 | 2    | 3,99 |
| Hollanda   | 6    | 3,94 | 11   | 3,64 | 3    | 3,86 |
| B.A.E      | 7    | 3,89 | 43   | 3,20 | 15   | 3,59 |
| Almanya    | 8    | 3,86 | 4    | 3,74 | 11   | 3,67 |
| Avusturya  | 9    | 3,85 | 40   | 3,26 | 7    | 3,71 |
| İrlanda    | 10   | 3,83 | 27   | 3,44 | 27   | 3,40 |
| TÜRKİYE    | 35   | 3,41 | 58   | 3,18 | 30   | 3,38 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Arvis, et al., 2016) (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, B, & Saslavsky, 2014) (Arvis J.-F., et al., 2012)

#### 2.1.3.1.4. Lojistik Hizmetlerin Kalitesi

Lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesi; karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu taşımacılıklarında, depolama ve yükleme olanaklarına, gümrük idareleri, ticaret ve taşımacılık kurumları, gümrük komisyoncuları, taşıma acenteleri, standart ve kalite denetim kurumları, göndericiler ve alıcılar alt boyutları ile incelenmektedir.

Ankete katılanlardan lojistik hizmet kalitesine dair, hizmetlerin kalitesinin ve yeterliliğin değerlendirilmesi istenmiştir (Arvis, et al., 2010).

Temel lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği ülkeye dair lojistik performansında değerli bir belirleyicidir. Lojistik hizmetlerin kalitesi ile ilgili olarak demiryolu altyapısı ve demiryolu taşımacılığının puanına uygun bir şekilde düşük puan almıştır (Köksal, Sezgin, & Mert, 2014). Ayrıca genellikle, ihracat işlemlerinde uygulanan tedarik zincirlerinin faaliyet yükü, ithalat işlemlerinde uygulanan faaliyet yüküne göre daha hafiftir. Bu sebepten, ihracatta işlemleri, ithalat işlemlerine göre daha kısa süreler almaktadır ve verilen hizmet daha kalitesi daha yüksektir.

**Tablo 2. 5. Lojistik Hizmetlerin Kalitesi 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke             | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
|                  | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Almanya          | 1    | 4,28 | 3    | 4,12 | 4    | 4,09 |
| İsveç            | 2    | 4,25 | 6    | 3,98 | 12   | 3,90 |
| Hollanda         | 3    | 4,22 | 2    | 4,13 | 7    | 4,05 |
| Avusturya        | 4    | 4,18 | 26   | 3,56 | 3    | 4,10 |
| Singapur         | 5    | 4,09 | 8    | 3,97 | 6    | 4,07 |
| Belçika          | 6    | 4,07 | 4    | 4,11 | 8    | 3,98 |
| Birleşik Krallık | 7    | 4,05 | 5    | 4,03 | 11   | 3,93 |
| A.B.D.           | 8    | 4,01 | 7    | 3,97 | 10   | 3,96 |
| Danimarka        | 9    | 4,01 | 18   | 3,74 | 2    | 4,14 |
| Lüksemburg       | 10   | 4,01 | 14   | 3,78 | 15   | 3,82 |
| TÜRKİYE          | 35   | 3,41 | 22   | 3,64 | 26   | 3,52 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Arvis, et al., 2016) (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, B, & Saslavsky, 2014) (Arvis J.-F., et al., 2012)

### 2.1.3.1.5. Takip edilebilirlik

Günümüzde yaşanan gelişmeler sayesinde teknolojiye büyük gelişmeler yaşanmaktadır. Bu durum ise firmaların sevkiyatlarını izleyebilmesini ve tedarik zincirlerini içerisindeki hareketlerini rahatça denetlemesini sağlamaktadır. Takip ve izleme sistemlerinden olan akıllı sistemler, ürün akışının izlenmesinde fayda sağlamaktadır. Akıllı sistemler müşteri memnuniyetinin artmasını sağlarken aynı zamanda işletmeler için maliyet düşürücü etkilere sahiptirler, buna ek olarak bu akıllı sistemler diğer firmalarla yaşanan rekabetten kaynaklı avantajının sağlanmasına ve etkin bir filo yönetimine imkân sağlamaktadır (Canbolat, 2016). Bu bileşen kapsamında sevkiyatların izlenebilirliği ve takip edilebilirliği kullanıcılar tarafından değerlendirilmiştir.

**Tablo 2. 6. Takip Edilebilirlik 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke             | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
|                  | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| İsveç            | 1    | 4,38 | 7    | 3,98 | 17   | 3,82 |
| Avusturya        | 2    | 4,36 | 10   | 3,93 | 11   | 3,97 |
| Almanya          | 3    | 4,27 | 1    | 4,17 | 7    | 4,05 |
| Belçika          | 4    | 4,22 | 4    | 4,11 | 8    | 4,05 |
| A.B.D.           | 5    | 4,20 | 2    | 4,14 | 3    | 4,11 |
| Hollanda         | 6    | 4,17 | 6    | 4,07 | 2    | 4,12 |
| Birleşik Krallık | 7    | 4,13 | 5    | 4,08 | 10   | 4,00 |
| Lüksemburg       | 8    | 4,12 | 22   | 3,68 | 13   | 3,91 |
| Kanada           | 9    | 4,10 | 8    | 3,97 | 14   | 3,86 |
| Singapur         | 10   | 4,05 | 11   | 3,90 | 6    | 4,07 |
| TÜRKİYE          | 43   | 3,39 | 19   | 3,77 | 29   | 3,54 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Arvis, et al., 2016) (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, B, & Saslavsky, 2014) (Arvis J.-F., et al., 2012)

#### 2.1.3.1.6. Zamanında Teslim

Gerçekleştirilen yüklemelerin varış noktasına hedeflenen zamanında ulaşması boyutunun değerlendirdiği lojistik performans endeksi bileşenidir. Bu bileşen kapsamında; yükleme öncesi denetim, depolama ve yükleme, deniz taşımacılığında yaşanan aktarma faaliyetleri, taşınan yükün hırsızlığa maruz kalması ve resmi olmayan ücret talepleri alt boyutlarıyla ele ele alınmaktadır.

**Tablo 2. 7. Zamanında Teslim 2016,2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke             | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
|                  | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Lüksemburg       | 1    | 4,80 | 1    | 4,71 | 11   | 4,19 |
| Almanya          | 2    | 4,45 | 4    | 4,36 | 2    | 4,32 |
| İsveç            | 3    | 4,45 | 8    | 4,26 | 5    | 4,26 |
| Belçika          | 4    | 4,43 | 2    | 4,39 | 9    | 4,20 |
| Hollanda         | 5    | 4,41 | 6    | 4,34 | 12   | 4,15 |
| Singapur         | 6    | 4,40 | 9    | 4,25 | 1    | 4,13 |
| Avusturya        | 7    | 4,37 | 23   | 4,04 | 31   | 3,79 |
| Birleşik Krallık | 8    | 4,33 | 7    | 4,33 | 10   | 4,19 |
| Hong Kong        | 9    | 4,29 | 18   | 4,06 | 4    | 4,28 |
| A.B.D            | 11   | 4,25 | 14   | 4,14 | 8    | 4,21 |
| TÜRKİYE          | 40   | 3,75 | 41   | 3,68 | 27   | 3,87 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Arvis, et al., 2016) (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, B, & Saslavsky, 2014) (Arvis J.-F., et al., 2012)

Bir ülkenin lojistik performansına dair en önemli bir göstergelerden biri, ticaret işlemlerinin tamamlanması için gerekli süre olarak görülmektedir. LPI 2016 sonuçlarına göre, performans seviyesi düşük olan ülkelerin ihracat işlem süreleri, performans seviyeleri yüksek olan diğer ülkelere nazaran yaklaşık 3 kat daha fazladır. LPI 2016 raporuna göre bu durumun birçok farklı nedeni bulunmaktadır bunlar; yurtiçi taşımacılıktan kaynaklanan problemler, coğrafi zorluklar ve gümrüklerde yaşanan yavaşlatıcı faktörler olarak belirtilmektedir (Arvis, et al., 2016).

Zamanında teslim bileşeni ile ilgili gelişme sağlanabilmesi için, gümrükleme faaliyetlerinde yeniliklerin yapılması gerekliliği öne çıkmaktadır. Ayrıca gereksiz ve bürokratik izlek işlemlerin kaldırılması, küresel ticaretin kolaylaştırılması ve fiziksel denetimlerin en aza indirilmesi durumunda, ihracat ve ithalat sürelerinde ciddi boyutta ilerlemelerin kaydedileceği vurgulanmaktadır. Genel verilere göre ihracat işlemlerinde, daha az izlek uygulandığı için, ithalat işlemlerine göre ihracat işlemleri daha kısa sürede sonuçlanmaktadır.

#### **2.1.3.2. Lojistik Performans Endeksinin Metodolojisi**

Lojistik performans endeksi kapsamında yapılan son çalışmada (2016 raporu) ülkelerin lojistik profillerini karşılaştırmak için 160 ülkeden 7000'in üzerinde değerlendirme yapılmış ve veri toplamak için ise ulusal ve uluslararası olmak üzere iki farklı anket formu oluşturulmuştur. Bu anket formları 5'li likert ölçeğine göre hazırlanarak en düşük puan 1, en yüksek puan ise 5 olarak ifade edilmiştir. Lojistik performans endeksi anketinin (sorular 10-15) uluslararası lojistik performans endeksi skoru için ham veriler sağlamaktadır.

Uluslararası lojistik performans endeksi, sektörün lojistik performansının, 6 temel performans bileşeni ile ilgili verilerinin birikimli şekilde ölçümlendiğini gösteren bir özet göstergesidir. Uluslararası lojistik performans endeksi anketinde bazı katılımcılar, altı bileşeninin tümü için bilgi vermemektedir ve bu sebeple eksik veri sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu sorunun çözümü için interpolasyon yöntemi uygulanmaktadır. Bu yöntem; elde bulunan sayısal değerlerin kullanılması ile doldurulmayan, boş bırakılan noktalardaki sayısal değerlerin tahmin edilmesi esasına dayanmaktadır. Eksik olan veriler, katılımcının her soru için verdiği yanıtların ilişkili

ülke ortalamasına göre ortalama sapması göz önüne alınması aracılığıyla düzeltilen ortalama yanıtı kullanılarak doldurulmaktadır.

2016 LPI anketi önceki dört baskı ile aynı metodolojiyi izlemekte olup, uluslararası anket formunda, ankete katılanların yurtdışı ticaret faaliyetinde bulunduğu ve bu işlemlerinde en önemli 8 partneri konumunda yer alan yabancı ülkenin lojistik performansını altı temel bileşeni ile değerlendirmektedir. Bu 8 partnerin belirlenmesi, katılımcının yaşadığı ülke ekonomisi bakımından farklılıklar göstermekte olup aynı zamanda, önemli ithalat ve ihracat pazarları arasından rassal olarak belirlenmektedir. Farklı bir ifadeyle anket katılımcısı tarafından değerlendirilen ülkeler, katılımcının bulunduğu ülkeye göre farklılık göstermektedir.

Ülkeler tarafından değerlendirilen temel altı bileşen ise şunlardır:

- Gümrükler ve hudut/sınır yönetimi ve gümrük işlem, formalite ve süreçlerinin verimliliğinin tespiti, anket formunda 10 numaralı sayılı sorudur ve çok düşük, (1) çok yüksek (5) Aralığında puan verilerek yanıtlanmaktadır.
- Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi değerlendirildiği soru anket formunda 11 numaralı sorudur ve çok düşük, (1) çok yüksek (5) Aralığında puan verilerek yanıtlanmaktadır.
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat gerçekleştirebilmenin/organize edebilmenin kolaylığının ölçüldüğü soru anket formundaki 12 numaralı sorudur ve çok zor, (1) çok kolay (5) Aralığında puan verilerek yanıtlanmaktadır.
- Lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesinin ölçüldüğü soru anket formunun 13 numaralı sorusudur ve çok düşük, (1) çok yüksek (5) Aralığında puan verilerek ölçülmektedir.
- Sevkiyatların izlenebilirliği ve takip edilebilirliğinin değerlendirildiği, soru anket formunun 14 numaralı sorusudur ve en düşük, (1) çok yüksek (5) Aralığında puan verilerek hesaplanmaktadır.
- 15 sayılı anket sorusunda, sevkiyatların beklenen veya planlanan teslim süresi içinde alıcıya ulaşabilme sıklığı değerlendirilmesi için hemen hemen hiç (1) ve neredeyse her zaman(5) aralığında puan verilmektedir.

**Tablo 2. 8. Anket Katılımcıları İçin Ülke Gruplarının Seçilmesi İle İlgili Metodoloji**

|                                            | Düşük Gelirli Ülkeler                                                                                                     | Orta Gelirli Ülkeler                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Yüksek Gelirli Ülkeler                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Denize Kıyısı Olan Ülkelerden Katılımcılar | <p>5 En Önemli İhracat Ülkesi</p> <p>+</p> <p>3 En Önemli Partner Ülkesi</p>                                              | <p>3 En Önemli İhracat Ülkesi</p> <p>+</p> <p>En Önemli İthalat Ülkesi</p> <p>+</p> <p>Her Ülke Grubundan Olmak Üzere Rastgele 4 Ülke</p> <p>a- Afrika</p> <p>b- Doğu, Güney ve Orta Asya</p> <p>c- Latin Amerika</p> <p>d- Orta Asya Hariç Avrupa ve OECD Ülkeleri</p>                              | <p>En Önemli 5 İhracat ve En Önemli 5 İthalat Ülkesi Listesinden Rastgele 2 Ülke</p> <p>+</p> <p>Her Ülke Grubundan Rastgele 4 Ülke:</p>                                   |
| Denize Olmayan Ülkelerden Katılımcılar     | <p>4 En Önemli İhracat Ülkesi</p> <p>+</p> <p>2 En Önemli İthalat Ülkesi</p> <p>+</p> <p>2 Sınır Bağlantısı Olan Ülke</p> | <p>3 En Önemli İhracat Ülkesi</p> <p>+</p> <p>En Önemli İthalat Ülkesi</p> <p>+</p> <p>2 Sınır Bağlantısı Olan Ülke</p> <p>+</p> <p>Her Ülke Grubundan Olmak Üzere Rastgele 2 Ülke</p> <p>a- Afrika, Doğu, Güney ve Orta Asya ve Latin Amerika</p> <p>b- Orta Asya Hariç Avrupa ve OECD Ülkeleri</p> | <p>a- Afrika</p> <p>b- Doğu, Güney ve Orta Asya</p> <p>c- Latin Amerika</p> <p>d- Orta Asya hariç Avrupa ve OECD + a, b, c ve d birleşik grubunda an rastgele iki ülke</p> |

Kaynak: (Arvis, et al., 2016)

Lojistik performans endeksinde analiz için kullanılan girdiler, belirli bir yurtdışı pazar için veri sağlayan tüm anket katılımcılarının verdiği yanıtlardan hesaplanan ortalama ülke puanlarından oluşmaktadır. Puanlar, önce örnek ortalamasının çıkarılması ve kalan sayının standart sapma değerine bölünmesi ile normalleştirilmektedir. Analizin

çıktısı ise, yalnızca bir gösterge, olan lojistik performans endeksi puanıdır. Lojistik performans endeksinin hesaplanmasında kullanılan girdilerin ağırlıkları varyasyon yüzdesini maksimize etmek amacıyla seçilmiştir.

Uluslararası lojistik performans endeksi puanını oluşturabilmek için, bileşenlerinin yükleriyle, göstergelerin her birinin normalleştirilmiş puanları çarpılmakta ve sonrasında toplanmaktadır. Bileşen yükleri, uluslararası lojistik performans endeksinin oluşturulmasında her bir göstergeye verilen ağırlık derecesini göstermektedir. Ağırlık dereceleri altı göstergenin her birinde benzer olduğu için lojistik performans endeksi, göstergelerin basit ortalamasına yakın bir değer almaktadır (Arvis, et al., 2016). Temel bileşen analizi ile lojistik performans endeksinin geçmiş raporları için tekrar çalıştırılmakla birlikte ağırlıklar sabit kalmaktadır. Bu nedenle, lojistik performans endeksi raporunun geçmiş sürümleri arasında yüksek derecede benzerlik söz konusudur.

**Tablo 2. 9. Uluslararası LPI İçin Bileşen Yük Değerleri**

| Bileşen                       | Ağırlık |
|-------------------------------|---------|
| Gümrük                        | 0,41    |
| Altyapı                       | 0,41    |
| Uluslararası Sevkiyat         | 0,41    |
| Lojistik Kalite               | 0,41    |
| İzleme ve Takip edilebilirlik | 0,41    |
| Zamanında Teslim              | 0,40    |

Kaynak: (Arvis, et al., 2016)

Güven aralıklarının oluşturulması lojistik performans endeksinin anket sorularına dayalı veri setleri sebebiyle meydana gelen örnekleme hatalarını hesaba katmak için LPI puanları yaklaşık olarak %80 güven aralığıyla sunulmaktadır. Bu güven aralıkları bir ülkenin lojistik performans endeksi sıralama ve skor derecesi bakımından üst ve alt sınırlarını belirlemektedir. Lojistik performans endeks puanında

ki değişim veya iki puan arasındaki fark istatistiki bakımdan anlamlı olup olmadığının tespit edilebilmesi için güven aralıkları aracılığıyla dikkatle incelenmelidir.

Güven aralığının belirlenebilmesi için, bütün katılımcılar tarafından verilen lojistik performans endeksi puanların standart hatası belli bir ülke için tahmin edilir. Bu durum da, güven aralığının alt ve üst sınırlarının formülü şu şekilde ifade edilmektedir:

$$LPI \pm \frac{t_{(0.1, N-1)} S}{\sqrt{N}} ,$$

Bu formülde;

(LPI) bir ülkenin lojistik performans endeksi puanını,

(N) o ülke için anket katılımcılarının sayısını,

(s) her ülkenin lojistik performans endeksi puanının standart sapmasını

Ve (t) bağımsız örneklem t testini ifade etmektedir.

Bu yaklaşımın bir sonucu olarak güven aralıkları ve puanlar ve sıralamalar için 1 ile 5 arası skalada ortalama güven aralığı 0.23 etkiye sahiptir veya ortalama ülke lojistik performans endeksi puanının yaklaşık olarak yüzde sekizidir.

## **BÖLÜM 3. EKONOMİK ÖZGÜRLÜK ENDEKSİ**

### **3.1. EKONOMİK ÖZGÜRLÜK VE EKONOMİK ÖZGÜRLÜK ENDEKSİ**

#### **3.1.1. Özgürlük**

Özgürlük kavramı, bünyesinde çok fazla unsur barındırdığından dolayı, günümüze dek yaşamış düşünürler bu konuda ortak bir tanım ortaya koyamamışlardır. Bu sebepten her bir düşünür özgürlük kavramını kendi düşünce yapısı ile değerlendirerek ve ona farklı anlamlar yüklemiştir bu durum ise, özgürlük kavramına dair pek çok sayıda yaklaşım ve tanımın ortaya çıkmışına sebep olmuştur. 18.yüzyılın en önemli düşünürlerinden birisi olan Montesquieu, “özgürlükten başka hiçbir kelime yoktur ki, kendisine bu kadar fazla önem verilen ve üzerine değişik anlamlar yüklenen olsun” diyerek bu kavramın ne kadar tartışmalı olduğunu işaret etmiştir (Montesquieu, 1989). Montesquieu, insanlara göre özgürlüğün; baskıcı bir yönetimden kurtulma aracı, insanların itaat etmek zorunda oldukları güçten kendilerini sakınabilme çabası, şiddeti engelleyebilmek amacıyla silah taşıyabilme yetisi veya ayrıcalıklı olarak yönetilmek gibi unsurlarla ifade edildiğini belirtmiştir (Yayla & Friedrich, 2000). İlk olarak liberal düşüncede hayat bulduğu savunulan özgürlük kavramının önemli düşünürlerinden bir tanesi olan Ockham’lı William’a göre özgürlük, bireyin felsefi gelişimi ve kendi otonom yaşamı ile uyumlu olan “kendini yönlendirme” faaliyetidir. Bu düşünceye göre birey, kendi hayatını istediği ölçüde yönlendirmeyi başarabilmesi durumunda özgürdür (Klocker, 1992).

Liberal akıma yön veren bir diğer düşünür olan Thomas Hobbes, özgürlük kavramının en önemli unsuru olarak “engellenmenin olmaması” şeklindeki bir görüşü benimsemiş ve adı geçen bu engellemeyi de “her türlü zorlukların ortadan kaldırılması” biçiminde yorumlamıştır. Hobbes, davranış özgürlüğü üzerindeki tek engelin bireye yöneltelen dışsal baskılar olduğunu da vurgulamıştır (Pink, 2011).

İlk liberallerden bir tanesi olarak anılan John Locke’a göre özgürlük, her bireyin kendi düşünce kalıbını belirleyebilmesi ve böylece sahip olduğu kendi doğal hakları çerçevesinde yaşayabilmesidir. Hükümetlerin temel görevlerinin yalnızca bu doğal hakları korumaktan ibaret olduğunu belirten Locke, “bireycilik” görüşünün şiddetli

savunucularından birisi olmuştur. Locke; bireylerin yaşama hakkı, özgürlük hakkı ve mülkiyet hakkı olmak üzere üç temel hakka sahip olduklarını ve bu haklardan hiçbir şekilde vazgeçmeyeceklerini ifade etmiştir (Brenkert, 2006).

Özgürlük akımına önemli katkıları olan Friedrich Hayek’in tanımlamasına göre ise, bireyler kendi özel amaçlarını gerçekleştirebilmek için sahip oldukları bilgilerini kullanabildikleri ölçüde özgürdürler. Kişilerin özgürlüğü önündeki en önemli engelin “zorlama ve baskı” olduğunu belirten Hayek, kendi planlarına göre hareket etme yeteneği sınırlandırılan bireylerin bir bakasının yönetimine itaat etmeye yönlendirileceğini ifade etmiştir. Bu bağlamda, Hayek’in hedeflediği liberal düzen ya da serbest toplum, bireyleri diğer bireylerin iradesine bağımlı kılma ve zor kullanmanın minimum seviyelere indirildiği bir toplumdur (Butler, 1996).

Ayrıca özgürlük birçok farklı kavramla anılmakta olup farklı özgürlükler bulunmaktadır. Tez çalışmamızın bu aşamasında özgürlük kavramının siyasal, sosyal ve ekonomik özgürlükler bazında incelenmesi gerçekleşmektedir.

### **3.1.2. Siyasal Özgürlükler**

Siyasal Özgürlükler, insanın yaşam döngüsü içerisindeki en önemli süreçlerden birini oluşturmaktadır. Başka bir ifadeyle açıklamak gerekirse toplumda yaşanan baskı ve zorlamaya ilişkin öğeleri ortadan kaldırabilmek ve demokratik sisteme dair toplumsal katılımcılığı sağlayabilmek hedefiyle oluşturulmuş davranışlar, tutumlar, inanışlar, toplumsal değerler ve siyasal alanda faaliyet gösteren kurumların bütünü oluşturmaktadır (Montesquieu, 1989). Liberal görüş siyasal özgürlüklerin temelini atmış kabul edilerek bireylerin özgürlüğü felsefesi üzerinde durmuş ve insanın varoluşundan sahip olduğu bir takım özgürlüklerinin nasıl kurumsallaştırılacağı sorusuna cevap aramıştır.

Bu soru üzerine düşünüldüğünde ortak olarak verilen tek bir yanıt ise ciddi bir politik sistemin kurulması gerektiği sonucuna ulaşılmış ve bu sistemin altyapısının kurumsal bir düzenleme ile belirtilen şu şartları taşıması gerektiğini belirtmiştir:

- İfade ve Düşünce Özgürlüğü,

- Siyasi Organizasyonlar Kurma ve Mevcut Durumda Olan Organizasyonlara Katılma Özgürlüğü,
- Oy Kullanma Hakkı,
- Kamusal Kurum ve Kuruluşlarında Çalışabilmek İçin Seçilebilme Hakkı,
- Siyasal Parti ve Liderlerin Rey İçin Rekabet Etme Hakkı
- Alternatif ve Farklı Bilgi Kaynaklarından Yararlanma Özgürlüğü,
- Seçimlerin Adil Bir Şekilde Gerçekleştirilmesi, vb....

Yukarıda bahsi geçen koşullar sağlandığında seçilen hükümetin, vatandaşların tercihlerine karşı olan sorumluluğu yargılanabilecek ve böylece sağlanan demokratik ortamda siyasal özgürlükler oluşturulabilecektir (Tanchev, 2018).

### **3.1.3. Sosyal Özgürlükler**

Günümüzde gelişmiş toplumlarının anayasalarında her geçen gün artan ölçüde sosyal haklara ve sosyal özgürlüklere yer verilmektedir. İnsan haklarının gelişmesi ve bunun da sürdürülebilir bir nitelik kazanması için hükümetin müdahale etmemesi gereken alanlar belirlenmekte ve sosyal özgürlüklerin korunması amacıyla hukuksal düzenlemeler yapılmaktadır (Gürbüz, 1982).

Yaşama, güvenlik ve özgürlük haklarına sahip olma, insani şartların dışında çalıştırılmama, hangi koşul ve şartta olursa olsun fiziksel ve psikolojik şiddete maruz bırakılmama, yasalar önünde eşit sayılma, iş ve çalışma koşullarını belirleyebilme, sendikal faaliyetlere ve haklara sahip olma, devletin sunduğu sosyal güvenlik haklarından yararlanabilme, kişinin mülkiyeti üzerinde serbest karar verme hakkını kullanabilme gibi sosyal özgürlükler İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi ile güvence altına alınmış ve anayasalarda yer almıştır (Dursun, 2002).

### **3.1.4. Ekonomik Özgürlükler**

Liberal ekonomi anlayışının en önemli boyutlarından birini ekonomik özgürlük kavramı oluşturmaktadır. Bu kavram, bireylerin diledikleri gibi ekonomik faaliyette bulunmalarına ve bu faaliyetler neticesinde ulaştıkları kıymetleri herhangi bir baskı veya zorlama unsuru olmaksızın diledikleri gibi kullanabilmelerini ifade etmektedir.

Tarihsel olarak incelendiğinde klasik liberal görüş ekonomik özgürlük kavramını; ekonomik faaliyetlerin uygulanmasında zorlama veya baskının olmaması şeklinde açıklamaktadır (Hickerson, 1984). Ekonomik özgürlüğe dair temel kavramlar; girişimci, tercih, müdahale, sözleşme, uluslararası ticaret ve özel mülkiyet kavramlarıdır. Eğer bir ülkede ekonomik anlamda özgürlük söz konusuysa, bireyler neyin nasıl, ne zaman üretileceğine kendiler karar verirler. Özel mülk edinme hakkı nedeniyle, bireyler dilediklerini seçme ve zamanlarını diledikleri gibi kullanacaklarına dair karar verme hakkına sahiptirler (Gwartney & Lawson, 2003).

Ekonomik özgürlük kavramı ile hükümetler kişilerin bireysel tercihlere karışan, serbest ticarete müdahale eden, işgücü ve üretim piyasalarına müdahalelerde bulunan faaliyetlerinden kaçınmak zorundadırlar. Bu bağlamda hükümetlerin ekonomik özgürlük adına pek çok müdahaleden kaçınması gerekmektedir. Piyasada uygulanan vergi hadleri, kişisel tercihlere müdahaleler, kamu harcamaları ve düzenleyici faaliyetler piyasanın işleyişini bozuyorsa bu durumda ekonomik özgürlüğün azalmasından söz edebiliriz (Heritage Foundation, 2006).

Ekonomik özgürlük kavramı ile ilgili pek çok çalışması olan ve önemli düşünce kuruluşlarından biri olan Fraser Enstitüsü, ekonomik özgürlük kavramını, “bireyin, hükümet müdahalesi olmadan ekonomik faaliyetleri gerçekleştirebildiği boyut” şeklinde tanımlamaktadır (Fraser Institute, 2016).

Ekonomik özgürlük kavramı ile ilgili çalışmaları olan bir diğer önemli düşünce kuruluşu olan Heritage Vakfı’na göre ise ekonomik özgürlük, özgürlük kavramının bir parçasıdır ve bireyin devlet ve diğer organize gruplarla ilişkisinde sahip olduğu bağımsızlığı ile ilgilenmektedir. Mülkiyeti ve emeğini tamamıyla kendisi yönetebilen birey, ekonomik anlamda özgür demektir (Holmes, Feulner, & O'Grady, 2008).

Heritage Vakfı tarafından oluşturulan EFI’yi oluşturan araştırmacılar, ekonomik özgürlüğü olumlu bir kavram olarak kabul etmiş ve ekonomik özgürlük kavramını olumlu bir kavram olarak kabul ederken de, geleneksel “hükümet kısıtlamaları ve baskılarının olmaması” tanımının özgürlük hissini de vermesi gerektiğini savunmuşlardır. Bu kapsamda hükümetler özel mülk edinebilme gibi olumlu ekonomik

hakları bireylere verebilmeli ve bireyler üzerinde başkalarının tahrip edici etkilerine karşın onları koruyabilmelidir (Heritage Foundation, 2016).

### 3.1.5. Ekonomik Özgürlük Endeksleri

Günümüzde ekonomik özgürlükleri ölçen iki farklı endeks bulunmaktadır. Bu endekslerden biri, Fraser Enstitüsüne ait olan ekonomik özgürlük endeksi 5 farklı alanda 24 farklı bileşen ile ekonomik özgürlükleri ölçmektedir. Bir diğeri ise bizim çalışmamızda kullandığımız Heritage Vakfı'na ait olan ekonomik özgürlük endeksidir. Heritage vakfına ait olan ekonomik özgürlük endeksi ise 4 farklı alanda 10 farklı bileşen ile ülkelerin ekonomik özgürlük düzeyini belirlemektedir.

**Tablo 3. 1. Ekonomik Özgürlük Endeksi Bileşenleri**

| Fraser Enstitünün Düzenlediği Ekonomik Özgürlük Endeksi Bileşenleri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Heritage Vakfı'nın Düzenlediği Ekonomik Özgürlük Endeksi Bileşenleri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>1- Kamu Kesimi Büyüklüğü<ul style="list-style-type: none"><li>- Hükümet Harcamaları</li><li>- Transfer ve Sübvansiyon Harcamaları</li><li>- Kamu İşletmeleri ve Yatırımları</li><li>- En Yüksek Vergi Oranı</li></ul></li><li>2- Hukuki Yapı ve Mülkiyet Hakları<ul style="list-style-type: none"><li>- Bağımsız Yargılama</li><li>- Mahkeme Tarafsızlığı</li><li>- Askeri Darbe Girişimi</li><li>- Hukuki Yapının Bütünlüğü</li><li>- Sözleşmelerin Uygulanabilirliği</li><li>- Mülkiyet Satışı Üzerinde Düzenlemeler</li><li>- Polise Güvenilirlik</li><li>- Suçun Maliyeti</li></ul></li><li>3- Paraya Erişilebilirlik<ul style="list-style-type: none"><li>- Parasal Büyüme</li><li>- Enflasyonun Standart Sapması</li><li>- Enflasyon Oranı</li><li>- Döviz Transfer Serbestliği</li></ul></li><li>4- Uluslararası Ticaret Özgürlüğü<ul style="list-style-type: none"><li>- Gümrük Tarifeleri</li><li>- Düzenleyici Tarife Benzeri Önlemler</li><li>- Karaborsa Döviz Kurları</li><li>- Sermaye Kontrolleri</li></ul></li><li>5- Düzenleyici Etkileri<ul style="list-style-type: none"><li>- Kredi Piyasası Düzenlemeleri</li><li>- İşgücü Piyasa Düzenlemeleri</li><li>- Piyasa Düzenlemeleri</li></ul></li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>1- Hukukun Üstünlüğü<ul style="list-style-type: none"><li>- Mülkiyet Hakları</li><li>- Yolsuzluğun Önlenmesi</li></ul></li><li>2- Kamu Kesimi Büyüklüğü<ul style="list-style-type: none"><li>- Mali Özgürlük</li><li>- Kamu Harcamaları</li></ul></li><li>3- Düzenleyici Etkiler<ul style="list-style-type: none"><li>- İş Yapma Özgürlüğü</li><li>- İşgücü Özgürlüğü</li><li>- Parasal Özgürlük</li></ul></li><li>4- Pazar Erişimi<ul style="list-style-type: none"><li>- Ticaret Özgürlük</li><li>- Yatırım Özgürlük</li><li>- Finansal Özgürlük</li></ul></li></ul> |

Kaynak: (Heritage Foundation, 2016)

**Tablo 3. 2. Heritage Vakfı Ekonomik Özgürlük Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke             | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
|                  | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Hong Kong        | 1    | 88,6 | 1    | 90,1 | 1    | 89,9 |
| Singapur         | 2    | 87,8 | 2    | 89,4 | 2    | 87,5 |
| Yeni Zelanda     | 3    | 81,6 | 5    | 81,2 | 4    | 82,1 |
| İsviçre          | 4    | 81,0 | 4    | 81,6 | 5    | 81,1 |
| Avustralya       | 5    | 80,3 | 3    | 82,0 | 3    | 83,1 |
| Kanada           | 6    | 78,0 | 6    | 80,2 | 6    | 79,9 |
| Şili             | 7    | 77,7 | 7    | 78,7 | 7    | 78,3 |
| İrlanda          | 8    | 77,3 | 9    | 76,2 | 9    | 76,9 |
| Estonya          | 9    | 77,2 | 11   | 75,9 | 16   | 73,2 |
| Birleşik Krallık | 10   | 76,4 | 14   | 74,9 | 14   | 74,1 |
| TÜRKİYE          | 79   | 62,1 | 64   | 64,9 | 73   | 62,5 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Heritage Foundation, 2016) (Heritage Foundation, 2014) (Heritage Foundation, 2012)

Heritage vakfı ekonomik özgürlük endeks tablosuna göre 2012, 2014 ve 2016 yılı ekonomik özgürlük sıralamasında lojistik performans endeksi tablosunda olduğu gibi ülkeler geçmiş performanslarına yakın performanslar sergilemiş ve ilk 10 sırada yer alan ülkeler çok fazla değişiklik göstermemiştir.

Ülkemiz ise 2014 yılında 2012 yılına göre gerek sıralama bazında gerekse skor bazında gelişme kaydetmiştir. Fakat bu gelişim 2016 yılına gelindiğinde kaybedilerek gerek sıralama gerekse skor olarak 2012 yılının gerisine düşülmüştür.

**Tablo 3. 3. Fraser Enstitüsü Ekonomik Özgürlük Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke             | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
|                  | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Hong Kong        | 1    | 8,97 | 1    | 9,00 | 1    | 8,96 |
| Singapur         | 2    | 8,84 | 2    | 8,84 | 2    | 8,64 |
| Yeni Zelanda     | 3    | 8,49 | 3    | 8,48 | 3    | 8,47 |
| İsviçre          | 4    | 8,39 | 4    | 8,31 | 4    | 8,20 |
| İrlanda          | 5    | 8,07 | 6    | 8,12 | 7    | 7,98 |
| A.B.D.           | 6    | 8,03 | 13   | 7,81 | 10   | 7,88 |
| Gürcistan        | 7    | 8,02 | 7    | 8,02 | 13   | 7,75 |
| Maritus          | 8    | 8,01 | 7    | 8,02 | 5    | 8,15 |
| Birleşik Krallık | 9    | 8,00 | 10   | 7,91 | 9    | 7,91 |
| Avusturalya      | 10   | 7,98 | 7    | 8,02 | 8    | 7,96 |
| TÜRKİYE          | 86   | 6,84 | 84   | 6,87 | 71   | 6,99 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak:(Fraser Institute, 2012) (Fraser Institute, 2014) (Fraser Institute, 2016)

Fraser Enstitüsü 2012, 2014 ve 2016 yılı ekonomik özgürlük sıralamasında ise ilk 10 sırada yer alan ülkeler Heritage vakfının raporunda yer alan ülkeler ile çoğunlukla benzerlik göstermektedir. Fraser Enstitüsü raporunda Heritage Vakfından farklı olarak Maritus ve Gürcistan bulunmaktayken Heritage Vakfı raporunda Şili, Kanada ve Estonya gibi ülkeler bulunmaktadır. Bu durum aslında iki raporun birbirini destekler nitelikte olduğunun bir göstergesidir.

Fraser Enstitüsünün ekonomik özgürlük endeksi raporuna göre ise ülkemiz en iyi sıra ve skora 2012 yılında erişebilmiş bundan sonra yayınlanan raporlarda her geçen sene ekonomik özgürlük sırası ve skoru gerilemiştir.

#### **3.1.5.1. Heritage Vakfına Göre Ekonomik Özgürlük Endeksi ve Bileşenleri**

1995'ten bu yana Wall Street Journal ile birlikte dünya genelinde ekonomik özgürlükleri seviyelerini ölçmek üzere Ekonomik Özgürlükler Endeksi'ni (EFI) hazırlamakta olan Heritage Vakfı, Amerika Birleşik Devletleri'nin ileri gelen düşünce kuruluşlarından biridir. Yaklaşık olarak 180 ülkenin içinde bulunduğu bir çalışma ile her ülkenin ekonomik özgürlük puanı değerlendirilmekte ve ülkeleri ekonomik özgürlüklerine göre gruplandırılmaktadır.

Endeks, çok uzun zamandır 10 bileşen ile belirlenmekte olup, 2012 yılında bu 10 bileşen 4 ana kategoriye ayrılmıştır. Ayrıca 2017 yılında ise ekonomik özgürlük endeksinin hesaplanmasında 12 değişken kullanılarak bir yeniliğe gidilmiştir (Miller & Kim, 2013).

- Hukukun üstünlüğü (mülkiyet hakları, yolsuzluğun önlenmesi)
- Kamu kesimi büyüklüğü (mali özgürlük, kamu harcamaları)
- Düzenleyici etkiler (iş yapma özgürlüğü, işgücü özgürlüğü, parasal özgürlük)
- Pazar erişimi (ticaret özgürlüğü, yatırım özgürlüğü, finansal özgürlük)

Bu değişkenlerin puanlanması 0-100 puan arasında gerçekleşmekte olup, sonrasında her bir değişkenin aldığı değerler toplanmakta ve yukarıda yer alan 10 değişkenin aritmetik ortalaması belirlenerek hesaplanmaktadır. Elde edilen skor o ülkeye ait ekonomik özgürlük skorunu vermektedir. Ülkelerin aldıkları skor puanlarına göre ülkelerin özgürlük dereceleri şu şekilde ifade edilmektedir:

**Tablo 3. 4. Skor Değere Göre Özgürlük Dereceleri**

| Skor      | Özgürlük Derecesi        |
|-----------|--------------------------|
| 80 – 100  | Özgür                    |
| 70 - 79,9 | Büyük Oranda Özgür       |
| 60 - 69,9 | Kısmen Özgür             |
| 50 - 59,9 | Büyük Oranda Özgür Değil |
| 0 - 49,9  | Bastırılmış Özgürlük     |

Kaynak: (Heritage Foundation, 2016)

Ekonomik Özgürlükler Endeksini oluşturan her bir bileşenin hesaplanmasında kullanılan yöntemler farklılık arz etmektedir. 2016 yılı ekonomik özgürlükler endeksi'nde bulunan bileşenler şu şekilde açıklanmaktadır (Heritage Foundation, 2016).

#### **3.1.5.1.1. Hukukun Üstünlüğü**

Mülkiyet hakları ve ülkedeki yolsuzluğun önlenilme düzeyi hukukun üstünlüğü ile ölçmektedir.

Mülkiyet hakları, özel mülkiyete sahip olmanın ve servet edinebilmenin piyasa ekonomisinin işlerliği için mutlak bir koşul olduğu belirtilmiş ve işletmeler ile bireylerin ekonomik faaliyetlere katılabilmeleri, diledikleri gibi tasarruf yapabilmeleri ve ileriye yönelik iktisadi planlar oluşturabilmeleri için sahip olduğu öneme değinilmiştir. Bireylerin devlet tarafından konulan yasalar neticesinde garanti altına alınan özel mülk edinebilme hakkının değerlendirildiği bir değişkendir. Mülkiyet hakları değişkeni, ülkede ki adaletin, yasaların ve hukukun özel mülkiyet haklarını ne derecede koruyabildiğini ve kanunların uygulanabilme derecesini ölçmektedir. Bununla birlikte özel mülkiyetin kamulaştırılması olasılığını; tam bağımsız yargıyı ve yargıdaki yaşanan dejenerasyonun varlığını değerlendirmektedir.

Hukukun üstünlüğü konusunda dikkate alınan diğer bir kriter, yolsuzlukların önlenmesi olmuştur. Temelde “adil olmayan” ya da “bozulmuş” gibi anlamlarda kullanılan yolsuzluk kelimesi, kamusal manada ise “sistem içinde bütünlüğün sağlanamadığı ve kişilerin kendi çıkarları doğrultusunda hareket ettiği bir yapı” şeklinde tanımlanmıştır. Yalnızca ekonomiye değil, politikaya da sirayet eden yolsuzluğun; rüşvet, kayırmacılık ve suiistimal gibi formlarda ortaya çıktığı vurgulanmıştır. Ekonomik yapı içerisinde yer alan tüm birimlerini bozacağı ve genellikle de devlet mekanizmalarıyla birlikte işlemeye başlayacağı durumlarda yolsuzlukların, ekonomik çalışmaları engelleyeceği ve resmi olmayan piyasa yapısına neden olacağına değinilmektedir. Bu bağlamda, yolsuzlukların temel çözümünün şeffaf yönetim olduğu öne sürülmüş, düzenleyici ve uygulanabilir kurallar ile süreçlerdeki açıklığın ve eşitlikçi yapının artırılması ekonomik özgürlüklerin tüm ülkeye yayılacağını belirtmiştir

**Tablo 3. 5. Hukukun Üstünlüğü 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke         | 2016 |       | 2014 |       | 2012 |       |
|--------------|------|-------|------|-------|------|-------|
|              | Sıra | Skor  | Sıra | Skor  | Sıra | Skor  |
| Danimarka    | 1    | 18.70 | 2    | 18,40 | 2    | 18,30 |
| Yeni Zelanda | 2    | 18.60 | 1    | 18,9  | 1    | 18,8  |
| Finlandiya   | 3    | 17.90 | 3    | 18,30 | 4    | 18,20 |
| İsveç        | 4    | 17.70 | 4    | 18,20 | 5    | 18,20 |
| Norveç       | 5    | 17.60 | 7    | 17,80 | 10   | 17,60 |
| İsviçre      | 6    | 17.60 | 6    | 17,80 | 9    | 17,70 |
| Singapur     | 7    | 17.40 | 5    | 18,20 | 3    | 18,30 |
| Hollanda     | 8    | 17.30 | 8    | 17,80 | 8    | 17,80 |
| Lüksemburg   | 9    | 17.20 | 12   | 17,40 | 12   | 17,50 |
| Kanada       | 10   | 17.10 | 10   | 17,80 | 7    | 17,90 |
| TÜRKİYE      | 71   | 8,50  | 56   | 9,40  | 44   | 9,40  |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Heritage Foundation, 2012) (Heritage Foundation, 2014) (Heritage Foundation, 2016)

Yolsuzluk algısı, ortaya çıkarttığı güvensizlik ve belirsizlik sebebiyle ekonomik özgürlüğü olumsuz yönde etkileyen bir fenomendir. Ülkelerin yolsuzluk endeksi ile ilgili aldıkları skorlar Uluslararası Şeffaflık Örgütü'nün oluşturduğu Yolsuzluk Algı Endeksi'nden (Corruption Perception Index – CPI) yararlanılarak oluşturulmaktadır.

### **3.1.5.1.2 Kamu Kesimi Büyüklüğü**

Kamu kesimi büyüklüğü, kamu harcamalarının toplam bütçe içerisindeki düzeyini ve mali özgürlük düzeyini ölçmektedir.

Devletin vergi mükellefine yönelttiği vergi yükü ile mali özgürlük bileşeni ölçülmeye çalışılmaktadır. Bu doğrultuda eşit ağırlığa sahip üç faktör ile mali özgürlük bileşeni hesaplanabilmektedir şöyle ki;

- GSYH'nin bir yüzdesi olarak toplam vergi yükü,
- Kurumsal gelir üzerinden alınan en yüksek marjinal vergi oranı,
- Kişisel gelir üzerinden alınan en yüksek marjinal vergi oranı.

Mali özgürlüğün işletmeler ve bireylerin gelir elde edebilmeleri ve sahip oldukları bu geliri de dilediği amaçlar doğrultusunda kullanabilmeleri için en önemli faktörlerden bir tanesi olduğu savunulmuştur. Mali problemleri çözebilmek için hükümetlerin orantısız vergi toplama yoluyla ekonomik faaliyetlerin işleyişine müdahale etmelerinin ekonomik özgürlükler önündeki engellerden birisini oluşturacağı vurgulanmış ve dolayısıyla da bireyler ile işletmelere ağır bir maliyet oluşturan yüksek marjinal vergi oranlarının piyasaların etkin işleyişini bozacağı böylece de ekonomik özgürlüğün azalacağını ifade edilmiştir.

Kamu Harcamaları değişkeni, GSYH'nin bir yüzdesi olarak kamu harcamalarını ele alan bir değişkendir. Kamu harcamalarına dair ideal bir hacimden söz etmek mümkün değildir bunun sebebi ise ülkelerin boyutlarının değişiklik göstermesidir. Fakat ortada bir gerçek var ki, kamu harcamalarının ciddi seviyelere ulaşması çözülemeyecek kamu bütçe açıklarına sebep olmakta ve dış borcun artması ile ekonominin gelişimi üzerinde engel oluşturmaktadır.

**Tablo 3. 6. Kamu Kesimi Büyüklüğü 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke                | 2016 |       | 2014 |       | 2012 |       |
|---------------------|------|-------|------|-------|------|-------|
|                     | Sıra | Skor  | Sıra | Skor  | Sıra | Skor  |
| Madagaskar          | 1    | 18,45 | 2    | 18,31 | 4    | 18,19 |
| Hong Kong           | 2    | 18,33 | 4    | 18,27 | 2    | 18,41 |
| Singapur            | 3    | 18,13 | 5    | 18,24 | 3    | 18,26 |
| Kazakistan          | 4    | 18,07 | 7    | 17,79 | 11   | 17,38 |
| Nijerya             | 5    | 17,97 | 33   | 15,95 | 35   | 15,66 |
| Paraguay            | 6    | 17,96 | 1    | 18,53 | 1    | 18,54 |
| Kamboçya            | 7    | 17,79 | 6    | 17,93 | 5    | 18,11 |
| Nepal               | 8    | 17,62 | 9    | 17,55 | 10   | 17,41 |
| Bahreyn             | 9    | 17,53 | 14   | 17,13 | 17   | 17,21 |
| Dominik Cumhuriyeti | 10   | 17,47 | 8    | 17,59 | 7    | 17,72 |
| TÜRKİYE             | 70   | 13,08 | 59   | 14,10 | 59   | 13,62 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Heritage Foundation, 2012) (Heritage Foundation, 2014) (Heritage Foundation, 2016)

#### **3.1.5.1.3 Düzenleyici Etkiler**

Düzenleyici etkiler, iş yapma özgürlüğü, işgücü özgürlüğü ve parasal özgürlük düzeyini ölçmektedir.

Söz konusu ülkedeki iş yapma (işe başlama, faaliyette bulunma ve işi kapatma vs.) sürecindeki bürokrasinin verimliliğini ölçmeyi amaçlayan ve eşit ağırlığa sahip 13 faktör ile iş yapma özgürlüğü değişkeni hesaplanabilmektedir.

İşgücü özgürlüğü değişkeni, bir ülkenin işgücü piyasasının yasal ve düzenleyici çerçevesini, asgari ücretle ilgili yapılan çalışmaları dikkate alan, işten çıkarmaları

önleyen kanunları kontrol eden, kıdem tazminatına ilişkin gereklilikleri denetleyen ve işe alma konusundaki ölçülebilir düzenleyici kısıtlamaları 7 alt faktörün eşit ağırlıklı ortalaması ile değerlendiren bir nicel değişkendir.

Fiyat kontrolleri ve fiyat istikrarının (enflasyonun) değerlendirildiği değişken ise parasal özgürlük değişkenidir. Enflasyon seviyesinin düşük ve sabit kalabildiği, herhangi bir müdahale olmaksızın sürdürülebildiği pazarlar, ideal ekonomik özgürlük seviyesine yakın olarak nitelendirilebilmektedir.

**Tablo 3. 7. Düzenleyici Etkiler 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke         | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |       |
|--------------|------|------|------|------|------|-------|
|              | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor  |
| Hong Kong    | 1    | 26.8 | 1    | 27,6 | 4    | 27,12 |
| Singapur     | 2    | 26.8 | 2    | 27,5 | 2    | 27,41 |
| Danimarka    | 3    | 26.6 | 4    | 26,9 | 3    | 27,19 |
| Yeni Zelanda | 4    | 26.5 | 3    | 27,3 | 1    | 27,50 |
| A.B.D.       | 5    | 25.3 | 5    | 26,2 | 6    | 26,41 |
| Avustralya   | 6    | 25.2 | 7    | 25,4 | 5    | 26,70 |
| Japonya      | 7    | 24.8 | 11   | 24,7 | 10   | 25,21 |
| Malezya      | 8    | 24.7 | 12   | 24,5 | 18   | 23,90 |
| Gürcistan    | 9    | 24.3 | 6    | 25,7 | 9    | 25,34 |
| İsviçre      | 10   | 24.2 | 10   | 24,8 | 11   | 25,02 |
| TÜRKİYE      | 122  | 18,6 | 90   | 19,9 | 92   | 17,90 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Heritage Foundation, 2012) (Heritage Foundation, 2014) (Heritage Foundation, 2016)

#### 3.1.5.1.4. Pazar Erişimi

Ticaret özgürlüğü düzeyinin, yatırım özgürlüğü düzeyinin ve finansal özgürlük düzeyinin ölçüldüğü değişken pazar erişimi değişkenidir.

**Tablo 3. 8. Pazar Erişimi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke             | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |       |
|------------------|------|------|------|------|------|-------|
|                  | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor  |
| Hong Kong        | 1    | 27.0 | 1    | 27,0 | 1    | 27,00 |
| Lüksemburg       | 2    | 26.3 | 3    | 26,3 | 3    | 26,21 |
| Danimarka        | 3    | 25.8 | 2    | 26,8 | 2    | 26,71 |
| Birleşik Krallık | 4    | 25.8 | 5    | 25,8 | 4    | 25,71 |
| Hollanda         | 5    | 25.8 | 6    | 25,8 | 6    | 25,71 |
| Estonya          | 6    | 25.8 | 9    | 25,8 | 7    | 25,71 |
| Avustralya       | 7    | 25.6 | 4    | 26,1 | 8    | 25,62 |
| Singapur         | 8    | 25.5 | 10   | 25,5 | 20   | 23,50 |
| İsviçre          | 9    | 25.5 | 11   | 25,5 | 10   | 25,00 |
| İsveç            | 10   | 25.3 | 7    | 25,8 | 5    | 25,71 |
| TÜRKİYE          | 44   | 21,9 | 52   | 21,5 | 38   | 21,54 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (Heritage Foundation, 2012) (Heritage Foundation, 2014) (Heritage Foundation, 2016)

Ticaret özgürlüğü, mal ve hizmetlerin ihracat ve ithalatına etki eden, gümrük tarifesi ve gümrük tarifesi dışı engellerin kapsamının bir ölçüsüdür. Ticaret Özgürlüğü bileşeni iki faktörle ölçülmektedir ve bu iki faktör bölüm ekonomik özgürlük endeksinin metodolojisi bölümünde ayrıntılı olarak açıklanmaktadır:

- Tarife dışı engeller
- Ticaret ağırlıklı ortalama tarife oranı

Yatırım özgürlüğü, ekonomik olarak özgür bir ülkede, yatırım sermayesinin akışı üzerinde herhangi bir kısıtlama olmayacağını ifade eder. Bireylere ve firmalara, kaynaklarını hem dış hem de ülke sınırları dâhilinde, hiçbir kısıtlama olmaksızın, belirli faaliyetlere taşımaları sağlayacaktır. Endeks yatırma uygulanan yasal kısıtlamaları denetlemektedir. Yatırım için uygulanan kısıtlamalar varsa 100 puan üzerinden kesintilere gidilir.

Bir ülkedeki bankacılık sisteminin verimliliğini ölçmeyi, bunun yanında da finansal sektörde hükümet kontrol ve müdahalelerinden bağımsızlığı göstermeyi hedefleyen bileşen finansal özgürlük bileşenidir.

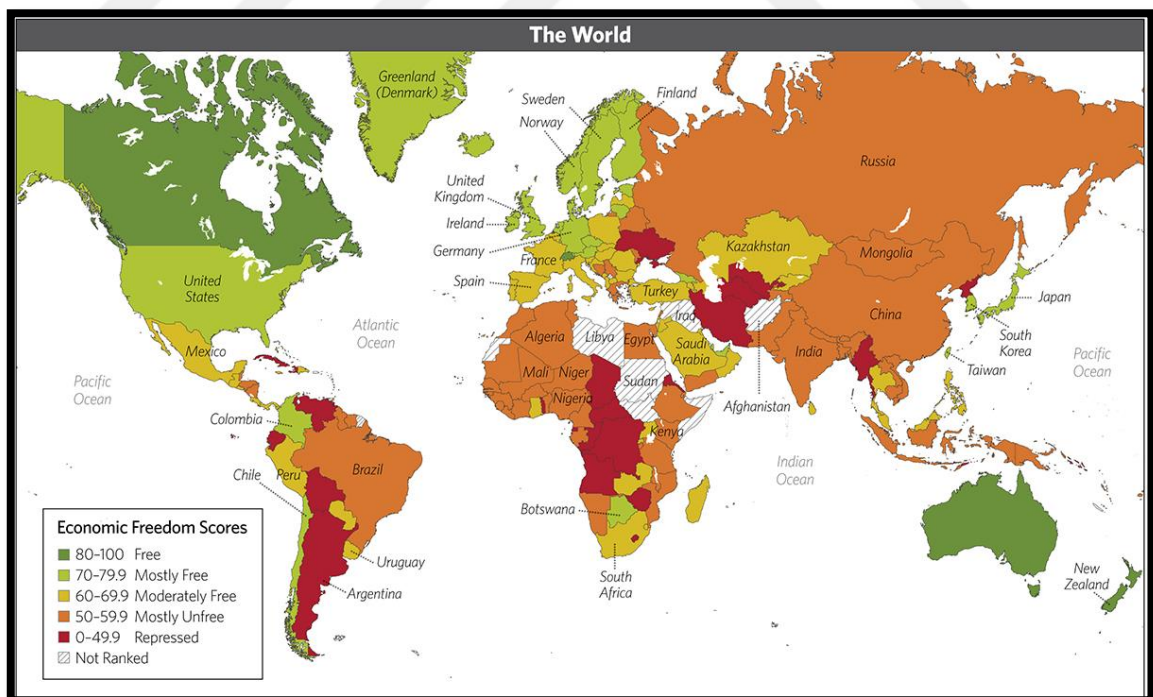
Aşağıda yer alan ekonomik özgürlük endeksi skor haritalarına göre;

- Koyu yeşil renk ile gösterilen bölgeler; Özgür,
- Açık yeşil renk ile gösterilen bölgeler; Büyük oranda özgür,
- Sarı renk ile gösterilen bölgeler; Kısmen özgür,
- Turuncu renk ile gösterilen bölgeler; Büyük oranda özgür değil,
- Kırmızı renk ile gösterilen bölgeler; Bastırılmış özgürlüğe sahip ve
- Beyaz renk ile gösterilen bölgelerden ise veri alınamadığını ifade etmektedir.



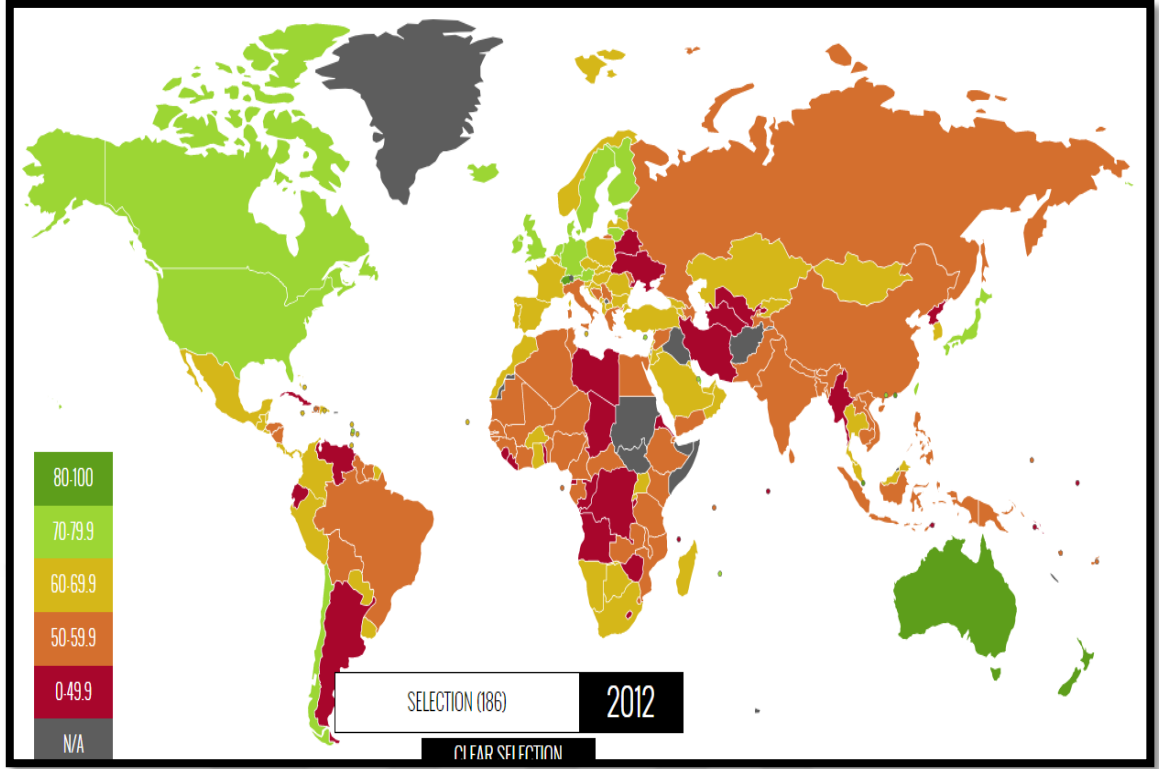
**Şekil 3. 1. 2016 Yılı Ekonomik Özgürlük Endeks Skor Haritası**

Kaynak: (Heritage Foundation, 2016)



**Şekil 3. 2. 2014 Yılı Ekonomik Özgürlük Endeks Skor Haritası**

Kaynak: (Heritage Foundation, 2014)



**Şekil 3. 3. 2012 Yılı Ekonomik Özgürlük Endeks Skor Haritası**

Kaynak: (Heritage Foundation, 2012)

#### **3.1.5.2. Ekonomik Özgürlük Endeksi Metodolojisi**

Heritage vakfı ekonomik özgürlük endeksi ile ilgili olarak 2012 yılında bir metodoloji farklılaşması söz konusudur. 2012 yılına gelene kadar endeks 10 bileşen ile ölçülmekte fakat bu bileşenler herhangi bir başlık altında yer almamaktaydı, 2012 yılından itibaren 10 bileşen 4 alt başlık içinde yer almaya başlanmıştır. Ekonomik özgürlük endeksinin toplam skor değeri her bir bileşenin %10'u alınarak hesaplanmaktadır. Ayrıca 2017 yılından itibaren endeks 12 bileşenle ölçülmeye başlanmış olup, bu durum ise ekonomik özgürlük skorunun hesaplanma yöntemini farklılaştırmaktadır. Bu bölümde 2012 yılından itibaren değişen ekonomik özgürlük endeksi alt başlıklar ve bileşenlerin hesaplanmasında uygulanan metodoloji incelenmiş ve ekonomik özgürlük endeks değerinin nasıl belirlendiği ile ilgili bilgi verilmiştir.

Hukukun üstünlüğü alt başlığında incelen mülkiyet haklarına ilişkin puanlama aşağıda tabloda gösterildiği gibidir.

**Tablo 3. 9. Mülkiyet Hakları Puanlama Kriterleri**

|     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 100 | Özel mülkiyet, devlet tarafından garanti altına alınmıştır. Hukuk sistemi etkili ve hızlıdır. Özel mülkiyete el konulması yasalarla kısıtlanmıştır. Yolsuzluk ya da kamulaştırma yoktur.                                                                                                                      |
| 90  | Özel mülkiyet, devlet tarafından garanti altına alınmıştır. Hukuk sistemi etkilidir. Özel mülkiyete el konulması yasalarla kısıtlanmıştır. Hemen hemen hiç yolsuzluk yoktur ya da kamulaştırma yüksek ihtimalle mevcut değildir.                                                                              |
| 80  | Özel mülkiyet, devlet tarafından garanti altına alınmış, Hukuk sisteminde bazı sarkmalar olsa da etkilidir. Yolsuzluk minimum seviyede, kamulaştırma yüksek ihtimalle mevcut değildir.                                                                                                                        |
| 70  | Özel mülkiyet, devlet tarafından garanti altına alınmıştır. Hukuk sisteminde yaşanan aksaklıklar gecikmelere neden olmaktadır. Yolsuzluk nadiren gerçekleşmektedir, kamulaştırma olası değildir.                                                                                                              |
| 60  | Mülkiyet haklarıyla ilgili uygulamada aksaklıkların oluşu, bazı gecikmelere yol açmaktadır. Yolsuzluk nadiren görülmekte ve yargı devletin diğer organlarından etkilenebilmektedir. Kamulaştırma olası değildir.                                                                                              |
| 50  | Mahkemeler yeterli gelmemekte, gecikmeler söz konusu olmaktadır. Yolsuzluk söz konusu olmakta ve yargı devletin diğer organlarından etkilenebilmektedir. Kamulaştırma nadiren de olsa mümkündür.                                                                                                              |
| 40  | Mahkemeler son derece yetersiz olup, süreçlerin uzunluğu bireyleri mahkemeye gitmekten alıkoymaktadır. Yolsuzluk vardır ve yargı devletin diğer mekanizmalarında etkili bir şekilde etkilenebilmektedir. Yargıda yolsuzluklar yaygın olup, kamulaştırma söz konusudur.                                        |
| 30  | Mülk sahipliğinin yasalarca korunması zayıftır. Mahkemelerin yeterliliği son derece düşüktür. Yargı devletin diğer organlarından etkili bir şekilde müdahale görmektedir. Yargıda yolsuzluklar son derece yaygın olup, kamulaştırma söz konusudur.                                                            |
| 20  | Özel mülk sahipliğinin kanunen korunması güçtür. Mahkemeler yetersizdir olduğundan sorunlar genelde mahkeme dışında, tahkim yoluyla halledilir. Mülkiyet haklarının uygulanması zor olup, yargıda bozulma ve kamulaştırma sıklıkla söz konusudur.                                                             |
| 10  | Özel mülk sahipliği son derece kısıtlı olarak korunmaktadır. Ülkedeki mülklerin neredeyse tamamı devlete aittir. Ülkede yaşanan karışıklıktan ötürü, mülkiyetin ve hukuken korunması hemen hemen imkânsızdır. Hukuk sistemi bozulmuş, mülkiyet hakları korunamamaktadır. Kamulaştırma sıklıkla söz konusudur. |
| 0   | Özel mülk yasal değildir. Ülkedeki tüm mal varlıklar devlete aittir. Bireylerin mahkemelere gitmeye hakkı yoktur. Yolsuzluk yaygındır.                                                                                                                                                                        |

Kaynak: (Heritage Foundation, 2016)

Hukukun üstünlüğü alt başlığının bir diğer bileşeni olan yolsuzluk, ekonomik ilişkilere güvensizlik ve belirsizlik getirerek ekonomik özgürlüğü aşındırır. Aynı zamanda maliyetleri arttırarak ve kaynakları verimsiz faaliyetlere kaydırarak ekonomik canlılığı azaltır. Bu endeksin puanı Uluslararası Şeffaflık Örgütü tarafından oluşturulan Yolsuzluk Algı Endeksinden elde edilmektedir (Heritage Foundation, 2016).

Kamu kesimi büyüklüğü alt başlığı içerisinde yer alan mali özgürlük bileşeni, tüm vergi seviyelerinin gayri safi yurtiçi hasılaya (GSYH) oranı üzerinden, tüm hükümetin uyguladığı doğrudan ve dolaylı vergiler dâhil olmak üzere, hem marjinal vergi oranlarını hem de genel vergilendirmeyi yansıtan vergi yükünün karma bir ölçüsüdür. Aşağıda gösterildiği gibi hesaplanmaktadır:

Bileşen puanı, üç nicel alt faktörden elde edilir.

$$\text{Mali Özgürlük}_{ij} = 100 - \alpha(\text{faktör}_{ij})^2$$

Mali Özgürlük<sub>ij</sub> = i ülkesinde j faktör ile mali özgürlük

Faktör<sub>ij</sub> = i ülkesinde j faktörü için 0-100 arası ölçek değeri

$$\alpha = 0.03$$

Örnek olarak, 2013 Endeksinde Mauritius, hem bireysel hem de kurumlar vergisi oranları için yüzde 15'lik sabit bir orana sahip ve bu iki faktörün her biri için 93,3 puan vermiştir. Mauritius'un GSYH'nin toplam vergi yükü yüzde 18,5'tir ve vergi yükü faktörü olarak 89,7'dir. Üç faktör bir arada alındığında, Mauritius'ın genel mali özgürlük puanı 92,1'dir (Heritage Foundation, 2016).

Kamu kesimi büyüklüğündeki bir diğer bileşen kamu harcamaları bileşenidir ve bu bileşen GSYH'nin bir yüzdesi olarak değerlendirmektedir. Tüketim ve transferler harcamaları dahil olmak üzere kamu harcamaları, tüm puanları oluşturmaktadır. Kamu harcamalarını puanlama ölçeği doğrusal değildir, bu demektir ki sıfıra yakın olan kamu harcamaları bir problemken, kamu harcamalarının GSYH'nin yüzde 30'unu aşan hükümet harcamaları da problem olarak ortaya çıkmaktadır. Kamu harcama bileşeni şu şekilde elde edilmektedir (Heritage Foundation, 2016).

$$\text{Kamu Harcamaları}_i = 100 - \alpha(\text{Harcama}_i)^2$$

Kamu Harcamaları<sub>i</sub> = i ülkesindeki kamu harcamaları

Harcama<sub>i</sub> = Toplam kamu harcamalarının GSYH'ye oranı 0 ila 100 arasında

$$\alpha = 0.03$$

Düzenleyici etkilerin içerisinde yer alan iş yapma özgürlüğü Dünya Bankasının yayınladığı İş Yapma Kolaylığı raporundan (Doing Business Index) elde edilen veriler neticesinde elde edilmektedir. İş yapma özgürlüğü bileşenin hesaplanmasına dair 10 faktör kullanılmakta ve bu faktörlerin her biri eşit ağırlığa sahip olmaktadır.

**Tablo 3. 10. İş Yapma Özgürlüğü Değerlendirme Faktörleri**

|                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------|
| İş kurma ve işe başlama için izlenecek prosedür sayısı                         |
| İş kurma ve işe başlama için gereken gün sayısı                                |
| İş kurma ve işe başlama için sermaye (kişi başına düşen GSYH yüzdesi%)         |
| İş kurma ve işe başlama için gerekli maliyet (kişi başına düşen GSYH yüzdesi%) |
| Ruhsat/İzin almak için izlenecek prosedür sayısı                               |
| Ruhsat/İzin almak için gereken gün sayısı                                      |
| Ruhsat/İzin almak için gerekli maliyet (kişi başına düşen GSYH % 'si);         |
| Bir işin kapanması için zaman (yıl);                                           |
| Bir işletmenin kapatılması için maliyet (mülkün değeri %)                      |
| Bir işyerini kapatma geri kazanım oranı (\$)                                   |

Kaynak: (Heritage Foundation, 2016)

İş yapma özgürlüğü ile ilgili olarak tabloda yer alan her bir faktör, aşağıdaki denklem kullanılarak 0 ile 100 arasında bir ölçeğe dönüştürülür:

$$\text{Faktör Skor}_i = 50 \text{ Faktör}_{\text{ortalaması}} / \text{faktör}_i$$

Bu, her faktör için ülke verilerinin dünya ortalamasına göre oranını 50 ile çarpılmaktadır. Örneğin, dünya çapında ortalama, gerekli ruhsat ve izinleri almak için 18 prosedür gerekmektedir, fakat Kanada'da 14 ruhsat ve izin prosedürü bulunmaktadır. İş yapma kolaylığı raporunda Kanada'nın skoru 1,29 orandır. Bu oran 50 ile çarpılarak 64,5 olan nihai faktör puanına elde edilmektedir.

Düzenleyici etkiler alt başlığı içerisinde yer alan bir diğer bileşen ise işgücü özgürlüğü bileşenidir. Yedi nicel faktör eşit ağırlıklı ortalamaları ile hesaplanmaktadır. Her bir faktör emek özgürlüğünün yedi de biri olarak sayılmaktadır

**Tablo 3. 11. İşgücü Özgürlüğü Değerlendirme Faktörleri**

|                                                                  |
|------------------------------------------------------------------|
| Çalışan(işçi) başına ortalama katma değer in asgari ücrete oranı |
| İlave çalışan (işçi) çalıştırmanın önündeki engeller             |
| Çalışma saatlerinin katılığı                                     |
| İhtiyaç fazlası çalışanların işçilerin kovulma zorluğu           |
| Kanunen zorunlu ihbar süresi                                     |
| Zorunlu kıdem tazminat uygulaması                                |
| İşgücüne katılım oranı                                           |

Kaynak (Heritage Foundation, 2016)

Puanlama yapıldıktan sonra, ortalamaları alınarak işgücü özgürlüğü puanı aşağıdaki formül yardımıyla elde edilmektedir. İşgücü özgürlüğü Dünya Bankasının yayınladığı İş Yapma Kolaylığı raporundan (Doing Business Index) elde edilen veriler neticesinde elde edilmektedir.

$$\text{Faktör Skor}_i = 50 \text{ Faktör}_{\text{ortalaması}} / \text{faktör}_i$$

Düzenleyici etkilerin alt başlığının son bileşeni olan parasal özgürlük bileşeninin puanın hesaplanması iki alt faktöre dayanmaktadır:

- Son üç yıl için ağırlıklı ortalama enflasyon oranı ve
- Fiyat kontrolleri.

Son üç yılın ağırlıklı ortalama enflasyon oranı, parasal özgürlük için temel puan üreten bir denklemin ana girdisidir. Fiyat kontrollerinin kapsamı, tüketici fiyat endeksi üzerinden hesaplanmaktadır ve daha sonra baz puandan 20 puana kadar bir ceza kesintisi olarak değerlendirilebilmektedir.

Enflasyon oranlarını nihai parasal özgürlük puanına dönüştürmek için kullanılan iki denklem

$$\text{Ağırlıklandırılmış Ort. Enflasyon}_i = \theta_1 \text{ Enflasyon}_{it} + \theta_2 \text{ Enflasyon}_{it-1} + \theta_3 \text{ Enflasyon}_{it-2}$$

$$\text{Parasal Özgürlük}_i = 100 - \alpha \sqrt{\text{Ağırlıklandırılmış Ort. Enflasyon}_i} - \text{Fiyat Kontrol Cezası}$$

Pazar erişimi alt başlığı altında yer alan ticaret özgürlüğü bileşeni mal ve hizmet ithalatı ve ihracatını etkileyen tarife ve tarife dışı engellerin kapsamının bir ölçüsüdür. Ticaret özgürlüğü aşağıda yer alan formülle hesaplanmaktadır: Ticaret ağırlıklı ortalama tarife oranı ve Tarife dışı engeller (TDE).

$$\text{Ticaret Özgürlüğü}_i = 100(\text{Tarife}_{\text{maks}} - \text{Tarife}_i) / (\text{Tarife}_{\text{maks}} - \text{Tarife}_{\text{min}}) - \text{TDE}_i$$

$$\text{Ticaret Özgürlüğü}_i = i \text{ ülkesindeki ticaret özgürlüğü}$$

$$\text{Tarife}_i = i \text{ ülkesindeki ağırlıklandırılmış tarife oranı}$$

$$\text{Tarife}_{\text{maks ve min}} = \text{tarife oranlarının alt ve üst sınırları (\%)}$$

$$\text{TDE}_i = i \text{ ülkesindeki tarife dışı engeller}$$

Tarife dışı engeller olarak belirlenen kavramlar ise miktar, fiyat, gümrük, düzenleyici kısıtlamalar ve doğrudan devlet müdahalelerini ifade etmektedir. TDE' ye ilişkin belirlenen ceza skorları ise aşağıdaki gibidir;

20 puan: Uluslararası ticareti büyük ölçüde kısıtlayıcı nitelikte olup, pek çok mal veya hizmetin ticaretinde kullanılmaktadır.

15 puan: Pek çok mal veya hizmette yaygın olup, olası uluslararası ticareti çoğunlukla engellemektedir.

10 puan: Yalnızca belirli mal ve hizmetleri korumaya yönelik uygulanmakta olup, uluslararası ticareti kısmen engellemektedir.

5 puan: Yaygın değildir, yalnızca az miktarda mal ve hizmetleri korumak için uygulanırlar, sınırlı etkiye sahiptir.

0 puan: Uluslararası ticareti sınırlamak üzere kullanılmamaktadır (Çelik, 2015).

Pazar erişimi alt başlığında yer alan bir diğer bileşen yatırım özgürlüğü skorunun hesaplanmasına dair uygulanan kısıtlamalar dâhilinde 100 puan üzerinden kesintilere gidilerek hesaplanmaktadır. Bu kesintiler aşağıda yer alan tabloda şu şekilde listelenmiştir.

**Tablo 3. 12. Yatırım Kısıtlamaları**

|                                                                           |           |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>- Yabancı sermayeye yönelik milli uygulama</b>                         |           |
| Hiçbir mili uygulama yok, doğrudan kısıtlanmış                            | - 25 Puan |
| Bir miktar milli uygulama mevcut çoğunlukla kısıtlanmış,                  | - 15 Puan |
| Bir miktar milli uygulama mevcut az bir miktar kısıtlanma                 | - 5 Puan  |
| <b>- Yabancı sermaye kanunu</b>                                           |           |
| Ağır bürokrasi ve sıfır şeffaflık                                         | - 20 Puan |
| Bürokrasi ve verimsiz politika uygulamaları                               | - 10 Puan |
| Şeffaf olmayan uygulamalar ve yatırıma ilişkin bir miktar yasal kısıtlama | - 5 Puan  |
| <b>- Gayrimenkul edinimi üzerine kısıtlamalar</b>                         |           |
| Bütün gayrimenkul alımlarının kısıtlanması                                | - 15 Puan |
| Yalnızca yabancıların gayrimenkul alımlarının kısıtlanması                | - 10 Puan |
| Gayrimenkul alımında bir miktar kısıtlamanın bulunması                    | - 5 Puan  |
| <b>- Sektörel yatırım kısıtlamaları</b>                                   |           |
| Birçok sektör kısıtlı                                                     | - 20 Puan |
| Birkaç sektör kısıtlı                                                     | - 10 Puan |
| Bir veya iki sektör sınırlı                                               | - 5Puan   |
| <b>- Tazminatsız kamulaştırma</b>                                         |           |
| Mahkeme yolu kapalı ve kamulaştırma yaygındır                             | - 25 Puan |
| Mahkeme olanağı mevcut fakat kamulaştırma yaygındır                       | - 15 Puan |
| Kamulaştırma pek yaygın olmamakla birlikte gerçekleşebiliyor              | - 5 Puan  |
| <b>- Döviz kontrolleri</b>                                                |           |
| Tüm bireyler için döviz erişim bulunmamaktadır                            | - 25 Puan |
| Döviz erişim mümkün fakat yoğun bir şekilde kısıtlama söz konusu          | - 15 Puan |
| Birkaç kısıtlama ile döviz erişim mevcut                                  | -5 Puan   |
| <b>- Sermaye kontrolleri</b>                                              |           |
| Bütün işlemler devlet onaylı ile olmakta                                  | - 25 Puan |

|                                                                                    |           |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Kapital girişi ve çıkışında onay almak zorunlu ve birtakım sınırlamalar söz konusu | - 15 Puan |
| Bazı kısıtlamalar olsa dahi transfer mümkün.                                       | -5 Puan   |

Kaynak: (Heritage Foundation, 2016)

Pazar erişimi alt başlığının son bileşeni olan finansal özgürlük, bankacılık verimliliğinin bir göstergesi ve finans sektörüne devlet müdahalenin bir ölçüsüdür. Asgari düzeyde hükümet müdahalesi ile karakterize edilen ideal bir bankacılık ve finansman ortamında, bağımsız merkez bankası denetimi ve finansal kurumların düzenlenmesi, ortaya çıkabilecek sahtekârlığı önlemekle sınırlıdır. Finansal özgürlük endeksi, beş geniş alana bakarak değerlendirilmektedir:

- Devletin finansal hizmet düzenlemelerinin kapsamı,
- Dolaylı ve doğrudan mülkiyet aracılığıyla bankalarda ve diğer finans firmalarında devlet müdahalesinin derecesi,
- Hükümetin kredi tahsisi üzerindeki etkisi,
- Finansal ve sermaye piyasası gelişiminin kapsamı ve
- Dış rekabete açıklık

Bu beş alanın, bir ekonomideki insanlar ve işletmeler için finansman fırsatlarına kolay ve etkili bir şekilde erişmesini sağlayan genel finansal özgürlük seviyesini değerlendirdiği düşünülmektedir.

**Tablo 3. 13. Finansal Özgürlük Puanlama Kriterleri**

|     |                                                                                                                                                                      |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 100 | İhmal edilebilir hükümet müdahalesi                                                                                                                                  |
| 90  | Minimal hükümet müdahalesi; finansal kurumlar ilişkin düzenlemeler asgari düzeydedir.                                                                                |
| 80  | Nominal hükümet müdahalesi; hükümet bankalarının finans sektöründeki payı ve etkisi düşüktür.                                                                        |
| 70  | Sınırlı hükümet müdahalesi; yabancı finansal kurumlar birtakım kısıtlamalara tabidir.                                                                                |
| 60  | Orta seviyede hükümet müdahalesi; Hükümet, finansal kurumların mülkiyetini ve kontrolünü gerçekleştirir.                                                             |
| 50  | Kayda değer hükümet müdahalesi; yabancı finans kurumları bazı kısıtlamalara tabidir. Kredi piyasasına hükümet müdahale eder.                                         |
| 40  | Güçlü hükümet müdahalesi; Merkez bankası hükümetin etkisine maruz kalır, ayrıca sektör varlıklarının kontrolünü sağlar.                                              |
| 30  | Kapsamlı hükümet müdahalesi; kredi tahsisi, hükümet tarafından yoğun bir şekilde etkilenmektedir ayrıca finansal kurumlar çok kısıtlıdır.                            |
| 20  | Ağır hükümet müdahalesi; Merkez bankası bağımlıdır. Finans kurumları baskıdadır.                                                                                     |
| 10  | Baskıcıya yakın hükümet müdahalesi; Kredi tahsisi hükümet tarafından kontrol edilir. Banka oluşumu kısıtlı. Yabancı finansal kuruluşlar yasaktır.                    |
| 0   | Baskıcı hükümet müdahalesi; Finansal sistem özel sektör girişimlerine engel olacak biçimde tasarlanmıştır. Özel sektör finansal oluşumları tamamıyla yasaklanmıştır. |

Kaynak: (Heritage Foundation, 2016)

## **BÖLÜM 4. KÜRESEL TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI ENDEKSİ**

### **4.1. KÜRESEL TİCARET VE KÜRESEL TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI ENDEKSİ**

#### **4.1.1. Küresel Ticaret Kavramı**

Ticaret insanlık tarihi boyunca, ekonomik büyümenin ana kaynağı olarak görülmektedir. Küresel ticaret kavramı ile ilgili yapılan ilk çalışmalar ise klasikçiler olarak bilinen Adam Smith (1725-1790) ve David Ricardo (1772-1823) gibi iktisatçılar tarafından gerçekleştirilmiştir. A.Smith'e göre, iki ülkeli bir modelde, ülkelerden biri, diğerine kıyasla, hangi malı daha düşük maliyetle üretiyorsa, o malın üretimine uzmanlaşmalıdır. Böylelikle düşük maliyetle ürettiği malı yurtdışına satmalı yurtdışından da yüksek maliyetli üreteceği malı daha düşük bir fiyatla satın almalıdır. Mutlak Üstünlükler şeklinde ifade edilen bu teori birçok varsayıma dayanarak çalışabilmektedir. A. Smith'in Mutlak Üstünlükler Teorisi, aynı ülkenin mutlak olarak birden fazla malı daha düşük maliyetle üretmesi durumunda, küresel ticaretin nasıl gerçekleşeceğini açıklamakta yetersiz kalmış olup bu teori D. Ricardo'nun oluşturduğu Karşılaştırmalı Üstünlükler teorisiyle açıklanmaya çalışılmıştır. D. Ricardo'ya göre; bir ülkenin, karşılaştırmalı olarak en fazla üstünlüğe sahip olduğu mallarda uzmanlaşıp bu malları yurtdışına satması, buna karşın daha az üstün olduğu malları ise yurtdışından satın olmasına dayanmaktadır. Böylelikle karşılıklı ticarete bulunan ülkeler, daha fazla refah düzeyine ulaşabilecektir. Klasik iktisatçılardan sonra, Neoklasik iktisatçılar, teorisinin varsayımlardan biri olan emek-değer ilişkisini geliştirerek salt emek maliyeti yerine, emekle birlikte 'alternatif maliyeti' kavramını kullanarak, özüne dokunmadan Ricardo'nun teorisini geliştirmişlerdir böylece 'emek-değer' temelli yaklaşım yerini 'fayda-değer' faktörlerini de içeren yeni yaklaşımlara bırakmış görünmektedir. 1930'lara gelindiğinde ise modern dış ticaret teorilerinden Heckscher-Ohlin modeli olarak da bilinen faktör donatımı teorisi önem arz etmekte ve günümüz teorilerinin gelişimine katkı sağlamaktadır. Teoriyi kısaca açıklamak gerekirse; ülkenin sahip olduğu üretim faktörleri miktarı esas alınmaktadır. Ancak emek ve sermayeyi dikkate alma geleneği devam etmekte olduğundan bu çerçevede, ülkeler emek-zengini veya sermaye-zengini, mallar ise emek-yoğun mallar veya sermaye-yoğun mallar olarak

ayrıştırılmaktadır. Bu teoride ülkelerin, faktör donatımları ve malların, faktör yoğunlukları bakımından farklılaştığı düşünülmektedir.

Bu teoriler geçmişten günümüze ışık tutmakla birlikte, günümüzde yaşanan küreselleşme hareketi küresel ticaret alanında ilerlemeleri değiştirmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin iktisadi reformları ve Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla ivme kazanan global çaptaki siyasi değişimler, dünyanın farklı yerlerinin de hem tüketici hem de üretici konumunda küresel pazarlara dahil olmasıyla dünya ekonomisinde yaşanan entegrasyon sürecini hızlandırmıştır (Kırcova, 2010). Küresel alanda yaşanan bu gelişmelerle birlikte iç ticarete ağırlık veren ülkelerin de uluslararası pazarlara olan ilgisi artmış ve küresel ticaret hacmi günümüzde yaklaşık yıllık 18 trilyon dolar seviyelerine ulaşmıştır.

#### **4.1.2. Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması**

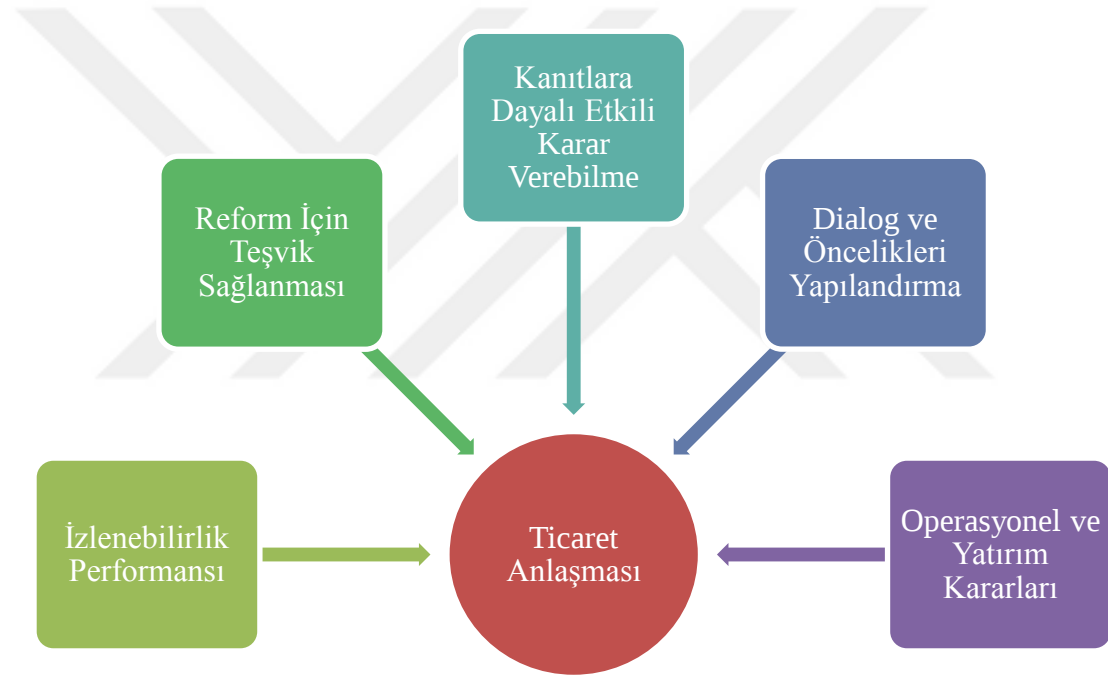
Ticaretin kolaylaştırılması kavramı günümüzde gittikçe önem kazanmakta ve ekonomik anlamda kalkınmanın temel bir aracı olarak ortaya konulmaktadır. Bu bağlamda, uluslararası ticarete konu olan eşyanın ihracat, ithalat ve transit ticaretine ilişkin uygulanan prosedürlerin kolaylaştırılması ve uyumlu hale getirilmesi ile tüm süreçlerde bilgi teknolojilerinin faal bir biçimde kullanımı, ticaretin kolaylaştırılması için gerçekleştirilen uygulamalardandır (Çakmak, 2016).

Kurumsal yenilikler, gümrüklerin modern bir yapıya dönüşmesi, altyapı yatırımlarının gelişmesi, dış ticaret için zorunlu olan belgelerin sayısının azaltılması, sürekli bilgi akışının sağlanabilmesi, sınır geçiş işlemlerinin teknolojik olarak gelişmesi ve hızlandırılması, ticaret ile ilgili sorumlu tüm kamu kurum ve kuruluşlarının birbirleri arasında ve özel sektör çatı kuruluşları ile bir istişare sisteminin oluşturulması ticaretin kolaylaştırılabilmesi için çok önemli gelişmelerdendir (Nomer, 2018). Bu sebeple, dış ticaretin verimliliğini artıracak olan, işlem sürecini ve maliyetleri düşürecek olan tüm teknik ve idari düzenlemeyi kapsayan ticaretin kolaylaştırılması anlaşması 4 ana başlıktan oluşmaktadır.

- Gümrük işlemlerinde prosedürlerin basitleştirilmesi
- Küresel ticaret alt yapısının geliştirilmesi (lojistik ve liman alt yapısı)
- Küresel ticarete güvenilirliğin artırılması

- Ticaret uygulamalarında şeffaflığın ve tekdüzeliğin sağlanması

Ticaretin kolaylaştırılması neticesinde ticari maliyetlerde yaşanacak düşüş, gerek ulusal ekonomi açısından, gerekse işletmeler açısından önemli etkiler yaratacaktır. Örneğin, gümrük ve ticaret prosedürlerinin kolaylaştırılması sayesinde ihracat maliyetlerinde oluşacak bir düşüşle birlikte rekabet gücü nispeten düşük firmalar da ihracat yapmayı kârlı kılacak, böylece küçük ve orta büyüklükteki işletmelerin (KOBİ) ihracat piyasalarına girişi kolaylaşacaktır. Gerçekleştirilen uluslararası araştırmalar neticesinde ticaretin kolaylaştırılmasından, var olan tüm kesimlerin kazançlı çıkacağı ifade edilmektedir (Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu, 2018).



#### Şekil 4. 1. Ölçüm ve Karşılaştırma Yolu ile Reformları Etkinleştirme

Kaynak: (World Economic Forum, 2016)

Etkili gümrük ve ticaret prosedürleri, ileri teknoloji kullanımı ve altyapının geliştirilmesi ile gümrük işlemlerinin hız kazanması sağlanarak kamu sektöründe, tedarik zincirindeki kontroller daha dinamik bir hale alacak; böylece bir yandan vergi gelirlerinde artış sağlanırken, aynı zamanda kamu sağlığı ve güvenliğinin korunması faal bir şekilde sağlanacaktır. Ayrıca, gümrük ve ticaret prosedürlerinin kolaylaştırılması sayesinde, dış ticaret ile ilgilenen firmaların maliyetleri azalacak,

teknolojik araçların faal kullanımı ile kısıtlı insan kaynaklarından optimum fayda elde edilecek, rekabet güçleri artacak ve firmalar mallarını tüketicilere daha ucuz ve hızlı bir şekilde ulaştırabileceklerdir. Tüketiciler ise maliyetlerin düşmesi sebebiyle farklı ürünlere daha kolay ve ucuz biçimde ulaşım sağlayacaklardır.

Günümüz uluslararası ticaretinin dinamik yapısı sonucu üretim sürecine çok sayıda ülkenin müdahil olmasıyla birlikte, ticaretin kolaylaştırılması kavramı önemli bir nitelik kazanmıştır. Yapılan uluslararası araştırmalar da, konunun bu yöndeki önemini ortaya koymaktadır. Şöyle ki, 50 yıllık dönemde (1950-1998) yaklaşık olarak 118 ülkeden derlenen verilerin incelenmesi neticesinde, ticari rejimlerin basitleştirilmesi ve geliştirilmesinin ülkelerin ortalama yıllık büyüme oranlarına % 1,5 oranında pozitif katkı sağladığı belirlenmiştir. 1995 yılında kurulan Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) en önemli başarısı olan ve 7 Aralık 2013 tarihinde kabul edilen Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması, DTÖ'nün ilk çok taraflı anlaşması olma niteliği taşımaktadır. Bu anlaşmanın, 22 Şubat 2017 tarihinde 112 ülkenin onayıyla uluslararası alanda yürürlüğe girmesi ile birlikte küresel ticaret sistemi önemli dönüm noktalarından birini yaşamıştır. Anlaşma, içerik olarak özünde şeffaflık ilkesine dayanmakta olup, bu ilke kapsamında, gümrük ve ticaret işlemlerinde yaşanan prosedürlerinin, uygulanan ücret ve harçların, kullanılan belgelerin, uygulanacak olan yaptırımların ve mevzuat taslaklarının hakkında ticari faaliyette bulunan firmalara görüş verme hakkının tanınması, mevzuat ve prosedürler hakkında ticaret faaliyette bulunan firmaların bilgilendirilmesi adına danışma noktaları kurulması, ulusal komiteler aracılığı ile kamu-özel sektör diyalog mekanizmalarının tesis edilmesi ve mahkeme kararlara karşı itiraz ve mahkeme yoluna başvuru hakkının tanınması konusunda düzenlemeler içermektedir. Ekonomik etkileri açısından ise anlaşma; DTÖ tarafından hazırlanan Dünya Ticaret Raporu'na göre anlaşmanın faaliyete girmesiyle birlikte, ticari maliyetlerin ortalama yaklaşık % 14 oranında azalması ve 2015-2030 yılları arasında ise dünya ihracat hacminin yaklaşık yılda % 2,7 artması, gayrisafi yurtiçi hasılanın ise % 0,5 oranında artması ile küresel ticaretin yıllık 1 trilyon dolar artması beklenmektedir.

#### 4.1.3. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi

WEF (Dünya Ekonomik Forumu) tarafından ilk defa 2008 yılında yayınlanmış ve birçok ülkenin ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik çabaları barındıran ve ülkeler için önemli bir referans kaynağı haline gelmiş bir rapordur.

Rapor, Dünya Ekonomik Forumu aracılığıyla tüm dünyada üst düzey özel sektör ve kamu kurumlarının işbirliği sağlaması amacıyla oluşturmuş, bu sayede oluşan işbirlikleri, bir bölgeye veya ülkeye ilişkin ortaya çıkana ticari engellerinin ortadan kaldırılmasına yönelik hem kamu kurumları, hem de özel sektör kurumları tarafından nelerin yapılabileceğine ve nasıl adımların atılabileceğine dair yol gösterici olmuştur.

Küresel ticaretin kolaylaştırılması endeksi, ticarete konu olan eşyanın uluslararası sınır geçişlerinde, eşyanın serbest dolaşımını daha kolaylaştırmak için geliştirilen hizmetlerin ve politikaların derecesini ölçmektedir. Endeks yapı olarak, ticaretin kolaylaştırılması unsurlarından oluşan ve aşağıda özetlenen 4 temel alt endeksten oluşmaktadır. Bu alt başlıklar çalışmanın ileri ki bölümlerinde ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

A. “Pazara Erişim Alt Endeksi”, iki alt endeks ile ölçülmektedir. Bunlardan biri iç pazara erişim bir diğeri ise dış pazara erişim şeklindedir. Endeks temelde piyasalara girişin daha kolaylaştırılması noktasında ülkenin benimsediği politika çerçevesini değerlendirmektedir.

B. “Sınır Yönetimi Alt Endeksi”, sınır (gümrük) yönetimlerinin, eşyanın ülkeye giriş ve çıkışını kolaylaştırma verimliliğini ve seviyesini değerlendirmektedir.

C. “Ulaşım ve İletişim Altyapısı Alt Endeksi” gerek uluslararası gerekse ulusal bazda lojistik faaliyeti gerçekleştirilen eşyanın hareketini kolaylaştıracak gerekli iletişim ve ulaşım altyapısını dikkate alarak değerlendirmektedir.

D. “İşletme Çevresi Alt Endeksi”, ülkede faaliyette bulunan ihracatçı ve ithalatçı firmaların yapmış olduğu faaliyetlerini etkileyen ve düzenleyici nitelikteki kavramları inceleyerek değerlendirmektedir.

**Tablo 4. 1. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke             | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
|                  | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Singapur         | 1    | 5,97 | 1    | 5,80 | 1    | 6,14 |
| Hollanda         | 2    | 5,70 | 2    | 5,65 | 6    | 5,32 |
| Hong Kong        | 3    | 5,66 | 7    | 5,47 | 2    | 5,67 |
| Lüksemburg       | 4    | 5,63 | 3    | 5,57 | 9    | 5,20 |
| İsveç            | 5    | 5,61 | 5    | 5,50 | 3    | 5,39 |
| Finlandiya       | 6    | 5,60 | 4    | 5,54 | 4    | 5,34 |
| Avusturya        | 7    | 5,52 | 9    | 5,35 | 14   | 5,12 |
| Birleşik Krallık | 8    | 5,52 | 6    | 5,48 | 10   | 5,18 |
| Almanya          | 9    | 5,49 | 8    | 5,40 | 12   | 5,13 |
| Belçika          | 10   | 5,45 | 11   | 5,34 | 21   | 4,96 |
| TÜRKİYE          | 59   | 4,52 | 48   | 4,54 | 57   | 4,13 |

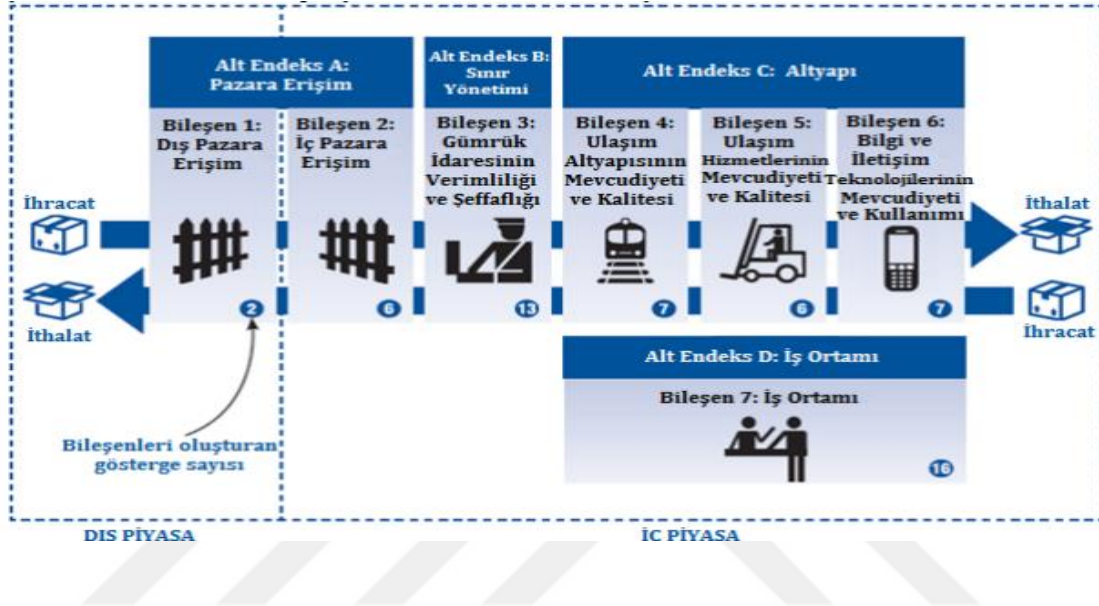
\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (World Economic Forum, 2016) (World Economic Forum, 2014) (World Economic Forum, 2012)

#### **4.1.3.1. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Bileşenleri**

Küresel ticareti kolaylaştırma endeksi 4 ana bileşenden oluşmaktadır. Bunlar pazara erişim, sınır yönetimi, ulaşım ve iletişim altyapısı, işletme çevresi şeklindedir bu 4 ana bileşen ise alt endeksler bazında 7 alt bileşene ayrılmaktadır. Şöyle ki; Pazara erişim endeksinin dış pazara erişim ve iç pazara erişim şeklinde iki alt bileşeni, sınır yönetimi endeksinin tek bir alt endeksi bulunmaktadır ve bu alt endeksle sınır yönetiminin Verimliliği ve şeffaflığını ölçmektedir. Altyapı endeksinin ise üç alt endeksi bulunmaktadır. Bunlar taşıma altyapısının kalitesi ve erişilebilirliği, taşıma

hizmetinin kalitesi ve erişilebilirliği ve son olarak iletişim alt yapısının kullanılabilirliği ve ulaşılabilirliği şeklinde sıralanmıştır. İşletme çevresi ana endeksinin alt endeksinde de işletme çevresinin kendisi bulunmaktadır.

Toplamda 4 ana endeks altında değerlendirilen 7 alt endeksin ise değerlendirilmesi ve ölçülebilmesi için 57 gösterge kullanılmaktadır.



Şekil 4. 2. Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi Yapısal Çerçevesi

Kaynak (World Economic Forum, 2016)

#### 4.1.3.1.1. Pazara Erişim Endeksi

Pazara Erişim Endeksi, bir yandan ülkeye giren eşyayı karşılama noktasında ülkenin benimsediği politika çerçevesini, diğer yandan ülke ihracatçılarının dış piyasalara girişte karşılaştıkları engeller ve kolaylıkları değerlendirmektedir. “Pazara Erişim Endeksi”, iki bileşenden oluşmaktadır bu iki bileşen ise şu şekilde açıklanmaktadır;

- 1- Dış Pazara Erişim bileşeni, 2 bileşen ile ölçülmekte olup, bir ülkenin ihracatçılarının hedef pazarlarda karşılaştığı tarife engellerini ele alır. Bileşen ülkenin karşılaştığı ortalama tarifelerin yanı sıra ikili veya bölgesel ticaret anlaşmaları yoluyla müzakere edilen veya ticaret tercihleri şeklinde verilen varış pazarlarındaki tercih marjını da dikkate alır.
- 2- İç Pazara Erişim bileşeni, 6 bileşen ile ölçülmekte olup, ticaret politikasının bir sonucu olarak, ülkenin tarife korumasının düzeyini ve karmaşıklığını

değerlendirir. İç pazara erişim bileşeni kapsamında gerçekleştirilen ölçüm yalnızca bir ülkenin ithal malları üzerinde uyguladığı gümrük tarifesi ve tarife dışı kısıtlamaları değil, aynı zamanda gümrüksüz ithalatın payı, gümrük tarifelerin çeşitliliği, uygulanan farklı tarifelerin sayısını ve spesifik tarifelerin payını hesaba katmaktadır.

Temelde pazara erişim endeksi bir ülke piyasasının koruma seviyesini, ülkenin ihracatçılarının hedef pazarlarda karşılaştığı koruma düzeyini ve ticaret rejiminin niteliğini ölçmektedir.

**Tablo 4. 2. Pazar Erişim Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke        | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|-------------|------|------|------|------|------|------|
|             | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Maritus     | 1    | 5,86 | 1    | 5,93 | n/a  | n/a  |
| Şili        | 2    | 5,83 | 2    | 5,46 | 2    | 5,69 |
| Lesotho     | 3    | 5,71 | 6    | 4,53 | n/a  | n/a  |
| Peru        | 4    | 5,53 | 3    | 5,31 | 4    | 5,51 |
| Singapur    | 5    | 5,49 | 4    | 5,26 | 1    | 6,20 |
| El Salvador | 6    | 5,46 | 5    | 5,24 | 5    | 5,18 |
| Uganda      | 7    | 5,37 | 14   | 4,98 | n/a  | n/a  |
| İzlanda     | 8    | 5,37 | 34   | 4,82 | 18   | 5,08 |
| Malavi      | 9    | 5,35 | 12   | 5,01 | n/a  | n/a  |
| Honduras    | 10   | 5,34 | 8    | 5,34 | 6    | 5,18 |
| TÜRKİYE     | 86   | 4,30 | 73   | 4,34 | 42   | 4,22 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur.  
Kaynak: (World Economic Forum, 2016) (World Economic Forum, 2014) (World Economic Forum, 2012)

#### 4.1.3.1.2. Sınır Yönetimi Endeksi

Sınır Yönetimi Endeksi, sınır yönetimlerinin, eşyanın giriş ve çıkışını kolaylaştırma seviyesini değerlendirmektedir. Endeksi oluşturan tek bileşen olan “Gümrük İdaresinin Verimliliği ve Şeffaflığı” şu şekilde açıklanmaktadır;

- 1- Gümrük İdaresinin Verimliliği ve Şeffaflığı bileşeni 13 bileşen ile ölçülmekte olup, eşya ithalatı ve ihracatındaki etkinlik, şeffaflık ve maliyetleri ölçer. Bu bileşen hem gümrük ve ilgili kuruluşlar tarafından sunulan anahtar hizmetlerin kapsamı, kalitesi ve kapsayıcılığı hakkında bir değerlendirme içerir, hem de malların ithalat ve ihracatında gerekli olan ortalama zaman, maliyet ve belge sayısını inceler. Bileşen, sınır işlemlerinde harcanan sürenin öngörülebilirlik seviyesinin yanı sıra söz konusu sürecin şeffaflığını (sınır kurumları tarafından sağlanan bilgilerin mevcudiyeti ve kalitesi ile ölçülür) ve yolsuzluğun yaygınlığını değerlendirir.

**Tablo 4. 3. Sınır Yönetimi Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke             | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
|                  | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Singapur         | 1    | 6,40 | 5    | 6,12 | 1    | 6,53 |
| Hollanda         | 2    | 6,40 | 1    | 6,31 | 4    | 6,00 |
| İsveç            | 3    | 6,39 | 2    | 6,27 | 2    | 6,35 |
| Finlandiya       | 4    | 6,31 | 3    | 6,27 | 6    | 5,88 |
| Avusturya        | 5    | 6,29 | 7    | 6,09 | 12   | 5,65 |
| Birleşik Krallık | 6    | 6,21 | 6    | 6,10 | 8    | 5,80 |
| Estonya          | 7    | 6,15 | 9    | 6,04 | 15   | 5,61 |
| Lüksemburg       | 8    | 6,14 | 4    | 6,13 | 20   | 5,37 |
| İsviçre          | 9    | 6,13 | 12   | 6,02 | 11   | 5,69 |
| Danimarka        | 10   | 6,07 | 11   | 6,03 | n/a  | n/a  |

|         |    |      |    |      |    |      |
|---------|----|------|----|------|----|------|
| TÜRKİYE | 86 | 4,30 | 47 | 5,09 | 58 | 4,07 |
|---------|----|------|----|------|----|------|

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur.  
Kaynak: (World Economic Forum, 2016) (World Economic Forum, 2014) (World Economic Forum, 2012)

#### 4.1.3.1.3. Altyapı Endeksi

Altyapı Endeksi ülke içinde ve dışında eşyanın hareketini kolaylaştıracak gerekli ulaşım ve iletişim altyapısının sağlanıp sağlanmadığını ve söz konusu alt yapının kalitesini dikkate almaktadır. Altyapı endeksi üç bileşenden oluşmaktadır.

- 1- “Ulaşım Altyapısının Mevcudiyeti ve Kalitesi” 7 bileşen ile ölçülmektedir. Karayollarının yüzdesi, Havaalanı yoğunluğu, taşımacılar için mevcut aktarma bağlantı düzeyi gibi her bir ülkede taşıma yöntemlerinin tümü için ulaşım altyapısının mevcut durumunu ele almakta ve denizyolu, karayolu, havayolu ve demiryolu olmak üzere tüm taşıma modlarının altyapısının kalitesini değerlendirmektedir.
- 2- “Ulaşım Hizmetlerinin Mevcudiyeti ve Kalitesi” 6 bileşen ile ölçülmektedir. Ülkedeki nakliye ve lojistik şirketlerinin mevcudiyeti ve yeterliliği ile nakliye kolaylığı, maliyeti ve zamanında olmasının yanı sıra, nakliye hizmetlerinin kullanılabilirliğini ve kalitesini değerlendirir. Ayrıca genel olarak lojistik endüstrisinin hizmet verimliliğinin değerlendirmesi yapılmakta, spesifik olarak ise posta hizmetlerinin verimliliği değerlendirilmektedir.
- 3- “Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin Mevcudiyeti ve Kullanımı” bileşeni ile ticari faaliyetler ve kamu hizmetleri için ülke içindeki internet ve cep telefonunun kullanım oranlarını, incelemektedir. Devletin sunduğu online hizmetler veya işletmelerin ticari faaliyetlerinde internet kullanımının sıklığı bu bileşen içerisinde değerlendirilmektedir.

**Tablo 4. 4. Altyapı Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke                      | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|
|                           | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Hong Kong                 | 1    | 6,19 | 2    | 6,01 | 3    | 5,85 |
| Singapur                  | 2    | 6,15 | 1    | 6,04 | 1    | 6,06 |
| Hollanda                  | 3    | 6,14 | 3    | 6,01 | 2    | 5,92 |
| Japonya                   | 4    | 6,07 | 5    | 5,88 | 13   | 5,53 |
| Birleşik Krallık          | 5    | 6,02 | 4    | 5,93 | 4    | 5,83 |
| Birleşik Arap Emirlikleri | 6    | 6,00 | 10   | 5,68 | 17   | 5,30 |
| Almanya                   | 7    | 5,99 | 6    | 5,87 | 5    | 5,79 |
| A.B.D.                    | 8    | 5,93 | 8    | 5,80 | 14   | 5,45 |
| Fransa                    | 9    | 5,86 | 9    | 5,76 | 7    | 5,75 |
| Güney Kore                | 10   | 5,80 | 7    | 5,82 | 10   | 5,55 |
| TÜRKİYE                   | 46   | 4,48 | 49   | 4,30 | 43   | 4,28 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur.  
Kaynak: (World Economic Forum, 2016) (World Economic Forum, 2014) (World Economic Forum, 2012)

#### 4.1.3.1.4. İş Ortamı Endeksi

İş Ortamı Endeksi, ülkede faaliyette bulunan ihracatçı, ithalatçı ve taşımacıların faaliyetlerini etkileyen düzenleyici ve güvenlik çevresi kadar yönetişimin niteliğini dikkate alan bir endekstir.

- 1- İş ortamı endeksinin hesaplanması kapsamında 16 bileşenden yararlanılmaktadır. Bunlar ile mülkiyet haklarının korunması, kamu kurumlarının kalitesi ve tarafsızlığı, sözleşmelerin yerine getirilmesinde

verimlilik, finansmana erişim kolaylığı, yabancı yatırımlar ve yabancı işgücü açısından yabancı katılımcılara açıklık ve ülkedeki suç ve terör olayları bağlamında kişisel güvenliğin seviyesi değerlendirilmektedir.

**Tablo 4. 5. İş Ortamı Endeksi 2016, 2014 ve 2012 İlk 10 Ülke\* ve Türkiye**

| Ülke                      | 2016 |      | 2014 |      | 2012 |      |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|
|                           | Sıra | Skor | Sıra | Skor | Sıra | Skor |
| Hong Kong                 | 1    | 5,86 | 3    | 5,76 | 5    | 5,75 |
| Singapur                  | 2    | 5,81 | 2    | 5,78 | 4    | 5,75 |
| Lüksemburg                | 3    | 5,80 | 5    | 5,66 | 6    | 5,75 |
| Finlandiya                | 4    | 5,80 | 1    | 5,79 | 1    | 5,96 |
| İsviçre                   | 5    | 5,77 | 6    | 5,62 | 3    | 5,82 |
| İsveç                     | 6    | 5,65 | 9    | 5,47 | 2    | 5,88 |
| Norveç                    | 7    | 5,63 | 10   | 5,44 | 8    | 5,66 |
| Yeni Zelanda              | 8    | 5,59 | 7    | 5,56 | 9    | 5,63 |
| Birleşik Arap Emirlikleri | 9    | 5,58 | 8    | 5,47 | 11   | 5,58 |
| Katar                     | 10   | 5,46 | 4    | 5,72 | 10   | 5,61 |
| TÜRKİYE                   | 73   | 4,23 | 53   | 4,42 | 70   | 3,95 |

\*İlk 10 Ülke 2016 yılı verileri baz alınarak oluşturulmuştur. Kaynak: (World Economic Forum, 2016) (World Economic Forum, 2014) (World Economic Forum, 2012)

#### 4.1.3.2. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksinin Metodolojisi

Endeks yapısı itibariyle, 4 temel alana ayrılmış ve ticaretin temel kolaylaştırıcı unsurlarından oluşmaktadır. Bu dört temel alan, yani alt endeksler “Pazara Erişim Alt Endeksi”, “Sınır Yönetimi Alt Endeksi”, “Altyapı Alt Endeksi”, ve “İş Ortamı Alt

Endeksi” şeklinde ifade edilmektedir. Dört alt endeksin her biri, ticareti kolaylaştırıcı bir dizi bileşenden oluşmaktadır. Bu bileşenler aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

Küresel ticareti kolaylaştırma endeksi bileşenlerinin puanları, bileşenleri oluşturan her bir göstergenin (göstergeler ilk önce 1(en kötü) – 7(en iyi) arasında bir ortak ölçeğe dönüştürülür.) puanlarının toplanmasıyla hesaplanır. Alt endeks puanları da onları oluşturan bileşenlerin puanlarının toplanmasıyla elde edilir. Dolayısıyla alt endeks ve küresel ticareti kolaylaştırma endeksi puanları da 1 ila 7 arasında değişmektedir. Aksi belirtilmediği sürece, her bir aşamada puanlar aritmetik ortalama yöntemi kullanılarak toplanmaktadır şöyle ki;

|                                                         |      |
|---------------------------------------------------------|------|
| ALT ENDEKS A: PAZARA ERİŞİM .....                       | 25%  |
| İç Pazara Erişim.....                                   | 50%  |
| 1.01 Gümrük Tarife Oranı                                |      |
| 1.02 Gümrük Tarifelerinin Yapısı                        |      |
| 1.03 Gümrük Tarifersiz İthalatın Oranı                  |      |
| Dış Pazara Erişim.....                                  | 50%  |
| 2.01 Karşılaşılan Gümrük Tarifeleri                     |      |
| 2.02 Tercih Marjı Endeksi                               |      |
| ALT ENDEKS B: SINIR YÖNETİMİ.....                       | 25%  |
| Gümrük İdaresinin Verimliliği ve Şeffaflığı.....        | 100% |
| 3.01 Gümrük Hizmetlerinin Endeksi                       |      |
| 3.02 Gümrükleme İşleminin Verimliliği                   |      |
| 3.03 İthalatta Geçen Süre: Belge Kontrolü               |      |
| 3.04 İthalatta Geçen Süre: Gümrük Kontrolü              |      |
| 3.05 İthalat Maliyeti: Belge Kontrolü                   |      |
| 3.06 İthalat Maliyeti: Gümrük Kontrolü                  |      |
| 3.07 İhracat Süresi: Belge Kontrolü                     |      |
| 3.08 İhracat Süresi: Gümrük Kontrolü                    |      |
| 3.09 İhracat Maliyeti: Belge Kontrolü                   |      |
| 3.10 İhracat Maliyeti: Gümrük Kontrolü                  |      |
| 3.11 İthalat ve İhracatta Beklenmedik Ödemeler          |      |
| 3.12 İthalat İşlemlerinin Zamanının Tahmin Edilebilmesi |      |

### 3.13 Gümrük Şeffaflık Endeksi

|                                                                              |                     |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| ALT ENDEKS C: ALTYAPI.....                                                   | 25%                 |
| Ulaşım Altyapısının Mevcudiyeti ve Kalitesi (1–7).....                       | 33 <sup>1/3</sup> % |
| 4.01 Uluslararası Havayolu Taşımacılığındaki Koltuk Sayısı (kilometre/hafta) |                     |
| 4.02 Havayolu Taşımacılığı Altyapı Kalitesi                                  |                     |
| 4.03 Demiryolu Taşımacılığı Altyapı Kalitesi                                 |                     |
| 4.04 Liner Taşımacılık Bağlantı Endeksi                                      |                     |
| 4.05 Liman Altyapı Kalitesi                                                  |                     |
| 4.06 Karayolu Taşımacılığı Kalitesi Endeksi                                  |                     |
| 4.07 Karayolu Taşımacılığın Kalitesi                                         |                     |
| Ulaşım Hizmetlerinin Mevcudiyeti ve Kalitesi.....                            | 33 <sup>1/3</sup> % |
| 5.01 Taşımacılığın Kolaylığı ve Karşılabilirliği                             |                     |
| 5.02 Lojistik Rekabet                                                        |                     |
| 5.03 İzleme ve Takip Edilebilirlik                                           |                     |
| 5.04 Taşımanın hedeflenen noktaya zamanında ulaşması                         |                     |
| 5.05 Posta Hizmetlerinin Verimliliği                                         |                     |
| 5.06 Taşıma modu değişikliği Verimliliği                                     |                     |
| Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin Mevcudiyeti ve Kullanımı.....             | 33 <sup>1/3</sup> % |
| 6.01 Cep Telefonu Aboneliği                                                  |                     |
| 6.02 Bireysel İnternet Kullanımı                                             |                     |
| 6.03 Sabit İnternet Aboneliği                                                |                     |
| 6.04 Aktif Mobil İnternet Aboneliği                                          |                     |
| 6.05 Firmalar (B2B) Arası İnternet Kullanımı                                 |                     |
| 6.06 İşletme ve Tüketici (B2C) Arası İnternet Kullanımı                      |                     |
| 6.07 Hükümetin Çevrimiçi (Online) Hizmet Endeksi                             |                     |
| ALT ENDEKS D: İŞ ORTAMI.....                                                 | 25%                 |
| İş Ortamı.....                                                               | 100%                |
| 7.01 Mülkiyet Haklarının Korunması Endeksi                                   |                     |
| 7.02 Kamu Kurumlarının Verimliliği ve Hesap Verilebilirliği Endeksi          |                     |
| 7.03 Finansmana Erişim Endeksi                                               |                     |

#### 7.04 Yabancı Ortaklığa Açıklık Endeksi

#### 7.05 Fiziksel Güvenlik Endeksi

Küresel ticaretin kolaylaştırılması endeksinde yer alan ve yukarıda belirtilen 57 gösterge farklı kaynaklardan derlenmektedir. Bu kaynaklar arasında birçok farklı kuruluş bulunmaktadır. Bu kuruluşların bazıları şunlardır;

Küresel Hızlı Kargo Taşımacıları Birliği (Global Express Association, GEA), Uluslararası Ticaret Merkezi (International Trade Centre, ITC), Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD), Dünya Bankası ve Dünya Ticaret Örgütü gibi kuruluşlar yer almaktadır. Bunlara ek olarak küresel ticaretin kolaylaştırılması endeksinde yer alan 22 gösterge ise Dünya Ekonomik Forumu'nun Yönetici Görüşleri Anketi'nden alınmaktadır. Yönetici Görüşleri Anketi ile toplanan veriler küresel ticareti kolaylaştırma endeksi haricinde Forum'un Küresel Rekabetçilik Endeksi, Seyahat ve Turizm Rekabet Endeksi, Küresel Cinsiyet Uçurumu Endeksi, Beşeri Sermaye Endeksi gibi diğer Endekslerinin yanı sıra Kapsayıcı Ekonomik Büyüme ve Kalkınma Raporu ve birçok bölgesel rekabetçilik çalışmasında kullanılan endekslerin hesaplanmasında da kullanılmaktadır.

## **BÖLÜM 5. UYGULAMA ÇALIŞMASI**

### **5.1. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ İLE EKONOMİK ÖZGÜRLÜK ENDEKSİNİN KÜRESEL TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMAYA ETKİSİNİN İNCELENMESİ(UYGULAMA ÇALIŞMASI)**

#### **5.1.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi**

Küreselleşen dünya ile birlikte büyüyen ekonomiler, büyüyen ekonomiler sonucunda ise gelişen ticaret hacimleri ortaya çıkmaktadır. Gelişen ticaret hacimleri ise lojistik faaliyetleri hızlandırmış ve sadece taşıma işlemini kapsamayan çok daha kapsamlı bir hizmet sunan bir zincir haline getirmiştir. Lojistik faaliyetlerde yaşanan olumlu gelişmeler ve ticaretin kolaylaştırılması için uygulanan önlemler şirketlere etki ettiği içindir ki dolaylı olarak ülke ekonomilerine ve ülkelerin gelişmişlik seviyesine etki etmektedir (Uca, Civelek, & Çemberci, 2015). Lojistik faaliyetlerin ülke ekonomisi içinde önemli olmasının bir diğer sebebi ise lojistik sektörünün gayri safi milli hâsıla üzerindeki etkisidir. Şöyle ki 2013 yılında Dünya Ekonomik Formu tarafından ticaretin kolaylaştırılması raporunda ticaretin kolaylaştırılması için iki temel bileşen olduğundan bahsedilmiştir bunlar; bir sınır yönetimi ve taşımacılık altyapısıdır. Bu iki bileşenin gelişmesi neticesinde küresel ticarete 1,6 trilyon dolarlık, küresel GSYH'da ise 2,6 trilyon dolarlık bir artışa sebep olmaktadır. Halbuki ticaretin kolaylaşması için uygulanan tarifelerin kaldırılması uygulaması ile küresel GSYH yalnızca 400 milyar dolar artmakta ve küresel ticarete 1,1 trilyon dolarlık katkı sağlamaktadır (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, B, & Saslavsky, 2014). Böylece Dünya Ekonomik Forumu tarafından yayınlanan ticaretin kolaylaştırılması raporuna göre tedarik zincirinin önündeki engellerin kaldırılması tarife indirimi uygulanmasından çok daha etkili olduğu gözlemlenmektedir.

Öte yandan ticaret kolaylaştırılabilmesi için önemli olan bir diğer kavram ise ekonomik özgürlük kavramıdır. Bu kavram mülkiyet haklarının güvence altına alındığı ve insanların ekonomik hayatlarındaki faaliyetlerini hiçbir baskı ve kısıtlamaya uğramadan diledikleri gibi özgürce gerçekleştirebilmelerini ifade etmektedir (Beşkaya & Manan, 2009) (Miller & Kim, 2013). Ekonomik özgürlüklerin, hür müteşebbisler ve

yenilikler için temel teşvik edici unsur olduğu varsayılmaktadır (Kasper, 2007). Ekonomik açıdan özgür toplumların bireyleri, kendi emekleri ve girişimlerinin meyveleri üzerinde kendileri söz sahibidir. Ekonomik açıdan özgür bireyler, hayallerini gerçekleştirmek için kendi kararlarını alabilmeleri konusunda desteklemektedir. Ekonomik özgürlük olan toplumlarda ekonomik karar alma süreci merkezde toplanmak yerine toplumun geneline dağılmıştır. Bu sayede üretim ve tüketim için kullanılan kaynakların tahsisi, özgürlük temelinde ve rekabetçi ortamda her bireyin veya firmanın başarılı olmasını sağlamaktadır (Miller & Kim, 2013). Ayrıca günümüzde dünya üzerinde gerek siyasal özgürlükler, gerekse ekonomik özgürlükler yönünden en ileri ülkelerinde refah seviyesinin daha yüksek olduğu bilinmektedir.

Son yıllarda ekonomik özgürlük endeksi Fraser Enstitüsü ve Heritage Vakfı adlı uluslararası sivil toplum kuruluşları tarafından ölçülmekte ve elde edilen araştırma sonuçlarına göre ekonomik ve siyasal özgürlükler konusunda ortaya koyduğu sonuçlar “milletlerin zenginliğinin kaynağı ekonomik özgürlüktür” hipotezini doğrular niteliktedir (Aktan, 2002).

Ekonomik teori gösteriyor ki ekonomik özgürlükler üretken çabayı ve kaynakların etkin kullanımını özendirecek biçimde etkilemektedir. Nitekim Adam Smith’ten beri birçok iktisatçı, rekabetin, ticaretin ve kaynakların kullanımının özgür olmasının, mülkiyet haklarının ekonomik büyümeyi desteklediğini açıklamıştır (Haan & Sturm, 2000).

Gerçekleştirilen tez çalışmasının amacı ve önemi kapsamında, çalışma alanı giderek genişleyen ve gerek işletmeler gerekse hükümetler tarafından kabul görülmekte olan Lojistik Performans Endeksi, (LPI) Ekonomik Özgürlük Endeksi (EFI) ve Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması(ETI) raporlarının birbiriyle bağıntısını irdelenmiş ülkeler bazlı küresel ticaretin geliştirilmesi için gerekli stratejinin belirlenmesinde önemli rol oynayan bileşenlerin tespit edilmesi sağlanmıştır.

### **5.1.2. Araştırmanın Kapsamı**

Araştırma kapsamında güvenilirlikleri test edilmiş ve Dünya Bankası tarafından oluşturulan lojistik performans endeksi, Heritage Vakfı tarafından oluşturulan ekonomik özgürlük endeksi ve son olarak Dünya Ekonomik Forumu tarafından oluşturulan küresel

ticareti kolaylaştırma endekslerinin 2012, 2014 ve 2016 yılı verileri üzerinden çalışma gerçekleştirilmiş olup ortak yıllar bazında belirlenen dönemlerde eksik ve tanımsız veriler çıkartılarak 103 ülke üzerinden araştırma gerçekleştirilmiştir.

### 5.1.3. Araştırmanın Yöntemi

Tez çalışmasında teorik olarak oluşturulan hipotezlerin test edilmesinde hiyerarşik regresyon modelini kapsamında aracılık (mediation) analiz tekniği kullanılmıştır. Aracılık analizi, bağımlı değişken üzerinde meydana gelen etkilerin niçin ve nasıl meydana geldiğini açıklamaya yarayan bir analiz çeşididir. Başka bir ifade ile aracı değişken, bağımlı ve bağımsız değişkenler arasındaki ilişkinin nasıl meydana geldiğini belirleyen açıklamaya çalışan bir analiz çeşididir.

Aracılık analiz ile yalnızca, bağımsız ve bağımlı değişken arasında anlamlı bir etki var olduğunda durumda kullanılabilir. Yalnız, bu ilişkinin güçlü olduğu durumlarda, araştırmacının, bağımsız değişkenin, “niçin” ve “nasıl” bağımlı değişkenin tahmincisi olduğunu açıklayan bir aracılık bulma şansını yükseltir (Bennett, 2000).

Baron ve Kenny’ ye göre, aracılık analizi açıklamak için, bir yol diyagramı oluşturulması gerekir. Bu diyagram nedensellik zinciri içerisinde modeli açıklama gücüne sahiptir.

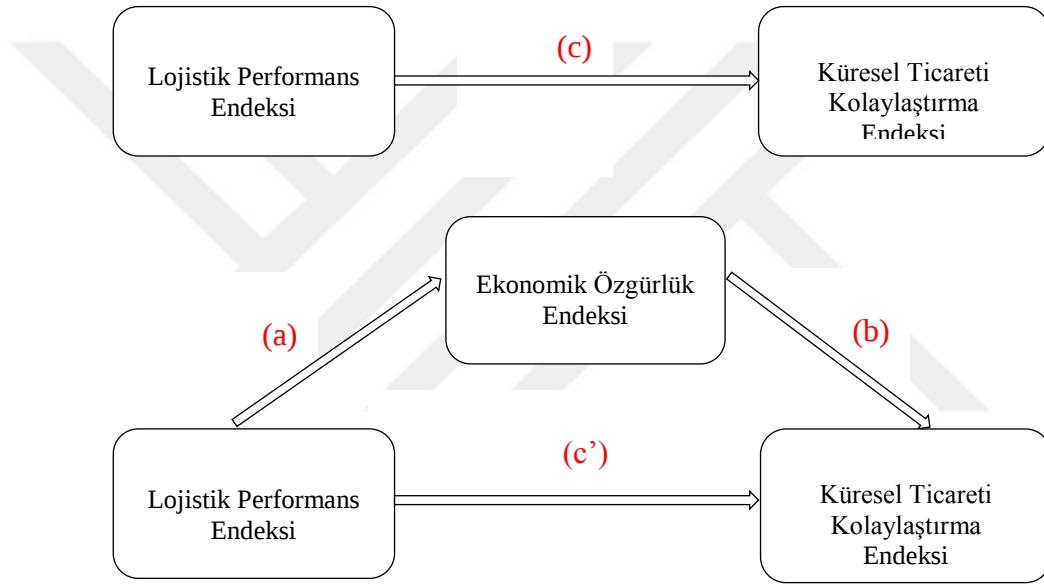
Böyle bir diyagram Şekil 5.1’de oluşturulmuş olup, model, üç değişkenli olarak kurulmuştur. Öyle ki, burada, bağımlı değişkenini etkileyen iki nedensel yol vardır. Bunlardan biri, bağımsız değişkenin direkt etkisidir (yol c). Diğeri ise, aracı değişkenin etkisidir (yol b). Ayrıca, bağımsız değişkenden aracı değişkene uzanan bir yol daha vardır (yol a) (Baron & Kenny, 1986).

Bir değişkenin aracı değişken olması söz konusu ise, aşağıda belirtilen şartları sağlamalıdır:

- 1- Bağımsız değişken düzeyindeki değişimlerin, anlamlı olarak, varsayılan aracı değişkendeki değişimleri açıklaması gerekmektedir (yol a).
- 2- Aracı değişkende ki değişimlerin, anlamlı olarak, bağımlı değişkendeki değişimi açıklaması gerekir (yol b).

3- Yol a ve yol b aynı anda model dahil edildiğinde, bağımlı ve bağımsız değişken arasında daha önce anlamlı olan ilişkilerin, artık anlamlı olmaması veya etkisinde bir azalmanın olması gerekmektedir.

Bu son durum aracılık etkisi için önemlidir. Şöyle ki, yol c' anlamlı olmadığı durumda, meydana gelen aracı değişken etkisi, en güçlü konumdadır (tam aracılık). Bu son durum anlamsız olmadığı durumda, yalnızca etkisinin düşürüldüğü durum söz konusu ise yol c' kısmi aracı etkiyi ifade etmektedir. Teorik açıdan, anlamlı azalışlar, söz konusu aracılığın gerçekten kuvvetli olduğunu göstermektedir.



**Şekil 5. 1. Kavramsal Model Özeti**

Kavramsal olarak oluşturulan model için öncelikle lineer regresyon modeli uygulanmış olup, ardından aracılık etkisinin test edildiği hiyerarşik regresyon modeli uygulanmıştır. Aracılık değişkeninin hesaplanabilmesi ve yorumlanabilmesi için IBM SPSS 22 İstatistik Paket Programına eklediğimiz Andrew F. Hayes tarafından geliştirilen PROCESS Versiyon 3.1. makrosu kullanılmış olup, aracılık analizinin anlamlılığının kontrol edilmesi için ise ek olarak Sobel Testi uygulanarak elde edilen sonuçlar desteklenmiştir.

#### **5.1.4. Araştırma Hipotezlerinin Geliştirilmesi ve Test Edilmesi**

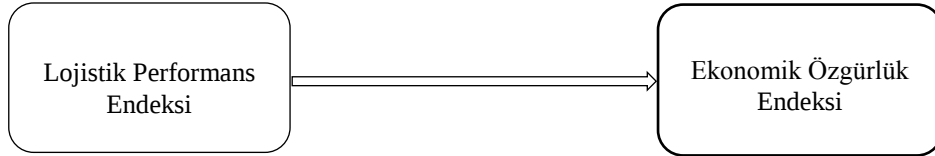
##### **5.1.4.1. Lojistik Performans ve Ekonomik Özgürlük**

Literatür taraması kapsamında genellikle ekonomik özgürlüklere ilişkin, ekonomik büyüme üzerindeki etkisini inceleyen çalışmalar mevcuttur. Bu çalışmalar neticesinde ekonomik özgürlük seviyesinin ekonomik büyüme üzerinde pozitif yönde etkide bulunduğunu ortaya koymuştur. Ekonomik özgürlüğün ekonomik büyüme üzerindeki etkisini 78 ülke üzerinden 1980-1992 dönemini kapsayan verileri ile analiz edilmiştir, elde edilen bulgulara göre, ekonomik özgürlük düzeyi yükseldiğinde ekonomik büyüme düzeyi de yükselmektedir (Haan & Siermann, 1998). 1970-1999 dönemini kapsayan ve 72 ülke için ekonomik özgürlük bileşenleri ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki analiz edilmiştir ve analiz sonuçlarına göre ekonomik özgürlük bileşenlerinin bazıları ekonomik büyümeyi pozitif yönde etkilemektedir (Justesen, 2008). 2000-2014 yılları arasında dokuz ülke için gerçekleştirilen çalışmada ekonomik özgürlük ile ekonomik büyüme arasındaki pozitif yönlü bir ilişki tespit edilmiştir (Tunçsiper & Biçen, 2014). Bu çalışmaların haricinde (Ayal & Karras, 1998), (Heckelman J. C., 2000), (Haan & Sturm, 2000), (Heckelman & Stroup, 2000), (Powell, 2002), (Gwartney, Holcombe, & Lawson, 2006), (Clark & Lawson, 2008), (Liu & Riyanto, 2009), (Williamson & Mathers, 2011), (Belasen & Hafer, 2013), (Akıncı, Yüce, & Yılmaz, 2014), (Çetenak & Işık, 2016) gibi birçok çalışma ekonomik özgürlüğün ekonomik büyüme üzerinde pozitif yönlü ilişkisinin bulunduğunu ifade etmektedir.

Literatür kapsamında ekonomik özgürlükler ve lojistik performansın doğrudan incelenmediği tespit edilmiş olup, fakat gerçekleştirilen çalışmalar şu şekilde yer almaktadır. Lojistik sektörünün bir parçası olan taşımacılık ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkileri ele alan çalışmalar mevcuttur (Arvin, Pradhan, & Norman, 2015), (Beyzatlar, Karacal, & Yetkiner, 2014), (Lean, Huang, & Hong, 2014), (Kaynak & Mert, 2009), (Pradhan & Bagchi, 2013). Bahsi geçen çalışmalardan farklı olarak lojistiğin ekonomik büyüme üzerindeki etkisini tek yönlü nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir (Liu, Li, & Huang, 2006). 2013'de gerçekleştirilen çalışmada ise ekonomik büyümeden lojistiğe doğru tek yönlü nedensellik ilişkisi tespit etmiştir (Reza, 2013). Nedensellik ilişkilerine ek olarak, iktisadi büyüme ve lojistik arasında yüksek

korelasyon ilişkisi olduğunu ortaya konulduğu (Hong-wen, Hong-yan, & Yu-min, 2007) çalışmalar da bulunmaktadır. Tüm bu çalışmalar doğrultusunda lojistik performans ile ekonomik özgürlükler arasında bir ilişki olduğu belirtilebilir.

H1: Lojistik Performans Endeksinin Ekonomik Özgürlük Endeksine etkisi bulunmaktadır.



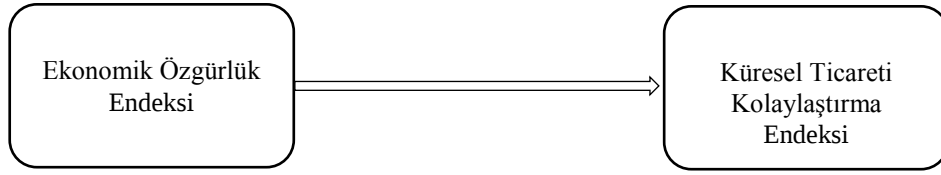
## **Şekil 5. 2. Lojistik Performans Endeksinin Ekonomik Özgürlük Endeksine Etkisi Kavramsal Model Özeti**

### **5.1.4.2. Ekonomik Özgürlük ve Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması**

Literatür taraması kapsamında ekonomik özgürlük endeksi ve küresel ticareti kolaylaştırması arasındaki ilişkiyi inceleyen bir çalışmada olmamakla birlikte ekonomik özgürlüklerin ekonomik büyümeye etkisini ve küresel ticaretin ekonomik büyümeye etkilerini inceleyen çalışmalar mevcuttur.

Ayrıca (Acar, 2010) gerçekleştirdiği çalışmada serbest piyasaya ait düzenlemelerin yoğun olduğu, iş gücü piyasasının esnek olmadığı, sermaye ve para piyasalarının sıkı denetlemelere tabi olduğu, özel mülkiyet haklarına dair sıkı düzenlemelerin söz konusu olduğu, yerlerde ekonomik faaliyetlerin zayıflamakta olduğunu ve bu bağlamda, hukukun üstünlüğünün, düzenleyici etkilerin ve pazara erişim gibi ekonomik özgürlük endeksi bileşenlerinin zayıfladığı durumlarda ve serbest ticaret olanaklarını azaltmaktadır.

H2: Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksine etkisi bulunmaktadır.



**Şekil 5. 3. Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksine Etkisi Kavramsal Model Özeti**

#### **5.1.4.3. Lojistik Performans ve Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması**

Ticaretin kolaylaştırılmasının standart bir tanımı olmamakla birlikte Dünya Ticaret Örgütü ticaretin kolaylaştırılmasını; “Uluslararası ticaret prosedürlerinin basitleştirilmesi ve uyumlu hale getirilmesi” şeklinde tanımlamıştır. Diğer organizasyonlar ise ticaretin kolaylaştırılmasını şeffaflığı, rekabet edilebilir politikaları da dahil ederek tanımlayabilmektedir (Wilson, Mann, & Otsuki, 2005).

Literatür kapsamında küresel ticaret ile lojistik performans arasındaki ilişkiyi araştıran çalışmalardan olan ve 2011 yılında OECD tarafından yayınlanan (Korinek & Sourdin, 2011)’e ait raporda, lojistik altyapı performansındaki gelişmelerin küresel ticaret üzerinde olumlu yönde etkisi olduğu açıklanmıştır.

(Felipe & Kumar, 2012) Yılında gerçekleştirdiği çalışma kapsamında ikili ticaret ilişkileri ve ticaretin kolaylaştırılması arasındaki ilişki incelenmiş olup, ticaretin kolaylaştırılması lojistik performans endeksi ile ölçümlenmiştir. Çalışmanın sonucunda ise lojistik performans endeksindeki gelişmeye bağlı olarak ikili ticaret hacminde artış yaşandığı ölçülmüştür.

(Martí, Puertas, & García, 2014) Yılında yaptıkları çalışmada lojistik performans endeksini oluşturan her bir bileşenin ülkelerin ticareti üzerindeki etkisi yerçekimi modeli kullanılarak analiz edilmiş olup, çalışma neticesinde lojistik performans endeksinin ülke ticaret hacminin artmasına neden olduğunu ortaya koymaktadır.

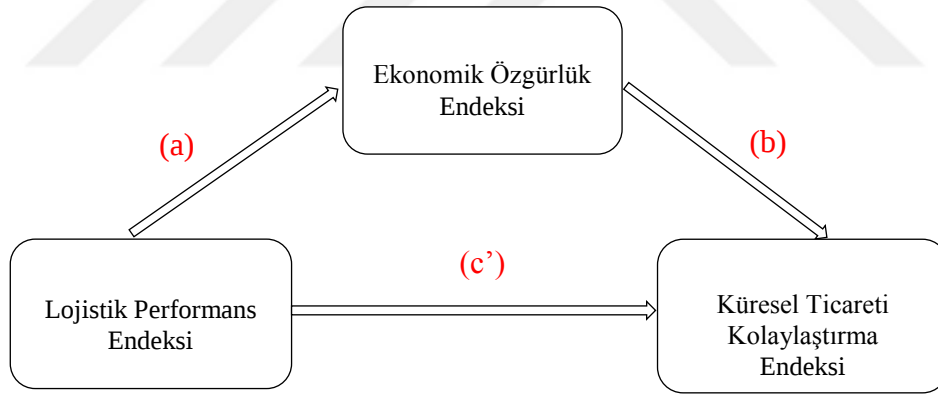
H3: Lojistik Performans Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksine etkisi bulunmaktadır.



**Şekil 5. 4. Lojistik Performans Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksine Etkisi Kavramsal Model Özeti**

#### 5.1.4.4. Lojistik Performans Endeksi ile Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırmaya Etkisi

İlgili analiz kapsamında lojistik performans endeksinin küresel ticareti kolaylaştırma endeksi üzerinde ekonomik özgürlük endeksinin aracı etkisinin olup, olmadığı incelenecektir.



**Şekil 5. 5. Lojistik Performans Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi Üzerine Ekonomik Özgürlük Endeksinin Aracılık Etkisi Kavramsal Model Özeti**

#### 5.1.5. Veri Analizi ve Bulgular

Tez çalışması kapsamında 2012, 2014 ve 2016 yıllarına ait olan, lojistik performans endeksi, ekonomik özgürlük endeksi ve küresel ticareti kolaylaştırma endeksi raporlarından yararlanılmaktadır, 3 farklı raporun 3 ortak dönemi kapsamında araştırmaya dahil edilen ülke sayısı 103 olup toplam örneklem sayısı 309 olarak belirlenmiştir.

Tez çalışmasının bu bölümde araştırmanın teorik modelinin kurularak hem doğrusal regresyon modelleri hem de hiyerarşik regresyon modeli yöntemi kullanılarak aracılık (mediation) etkisi analizlerinin sonuçları açıklanmıştır. Tüm analizlerde IBM SPSS 22 programı kullanılmış olup, aracılık etkisinin analizinde IBM SPSS 22 İstatistik Paket Programına eklediğimiz Andrew F. Hayes tarafından geliştirilen PROCESS Versiyon 3.1. makrosu kullanılmıştır. Bu bölümde ilgili hipotezlere ait korelasyon analiz sonuçları ve doğrusal regresyona ait hipotez test sonuçları ve aracılık etkisinin incelendiği hiyerarşik regresyon modeli sonuçları yer almaktadır.

#### **5.1.6. Araştırmanın Sınırlılıkları**

Gerçekleştirilen tez çalışması kapsamında uygulamak isteyip fakat uygulayamadığımız kısımlar araştırmanın sınırlılıkları kısmında değerlendirilmiştir.

Kullanılan endeksler doğrultusunda lojistik performans endeksi 2010 yılından itibaren iki yılda bir, Ekonomik özgürlük endeksi 1995 yılından itibaren her yıl ve küresel ticareti kolaylaştırma endeksi raporu ise 2008 yılından itibaren iki yılda bir yayınlanmaktadır. Küresel ticareti kolaylaştırma endeks raporunun son yayınladığı yıl 2016 olduğundan, 2018 yılına ait olan ekonomik özgürlük ve lojistik performans endeks raporları çalışmaya dahil edilememiştir. Ayrıca endeksler bazında kullanılan ekonomik özgürlük endeksi raporunun 2012 yılından itibaren 10 bileşeni 4 ana başlık altında toplanarak güncellenmiş ve 2017 yılı itibariyle metodolojisinin değişmesi ile 2012 yılı ve öncesinde yayınlanan raporlar kullanılamamaktadır. Bu sebepten çalışmada kullanılabilen ortak yıllar 2012, 2014 ve 2016 senelerine ait raporlardır.

Tez çalışması kapsamında yaşanan diğer bir sınırlılık ise ortak ülke belirlemeye dair gerçekleştirilen çalışmadır. Şöyle ki kullanılan raporlar doğrultusunda ortak ülke belirleme çalışmaları gerçekleştirilmiş ve 103 ortak ülke belirlenmiştir. Bu aşamada veri eksikliklerinden veya bir endeks raporunda olup, başka bir raporda olmayan ülkeler kapsam dışı bırakılmıştır.

Gerçekleştirilmek istenen fakat gerçekleştirilemeyen bir diğer çalışma belirlenen ortak ülkeler bazında uygulanacak olan ekonometrik modelin gelişmişlik seviyelerine veya bölgesel durumlarına göre farklılıkların araştırılmasıdır. Bu kapsamda yapılan çalışmalar neticesinde ülkeler Dünya Bankasının ülke sınıflandırma yöntemine göre

gerek ekonomik gerekse bölgesel olarak ayrı ayrı sınıflandırılarak test edilmiş ve kurulan ekonometrik modeller anlamsız çıktığından yorumlanamamıştır.

Son olarak çalışma kapsamında ortak olarak kullanılan yılların sayıca yetersiz olması sebebiyle zaman serisi veya panel veri analizi gibi kapsamlı modeller kullanılamamıştır. Fakat doktora tez çalışmaları kapsamında kullanılabilecek ve model hakkında farklı bir yorum katabilecek aracılık modeli kullanılarak çalışma literatüre fayda sağlamayı amaçlamaktadır.

### 5.1.7. Korelasyon Analizi

Korelasyon analizi iki veya daha fazla değişken arasındaki doğrusal ilişkiyi test etmek için uygulanan istatistiksel bir yöntemdir. Korelasyon analizinde amaç; istatistiksel olarak anlamlı olan iki değişken arasında bir ilişki olup, olmadığını tespit ederken, korelasyon analizi neden-sonuç ilişkisi anlamına gelmemektedir. Korelasyon katsayısı -1 ile +1 arasında bir değer alır; korelasyonun mutlak değeri ne kadar büyükse, değişkenler arasındaki ilişki de o kadar güçlüdür (Kalaycı, 2010).

**Tablo 5. 1. Korelasyon Analiz Tablosu**

|                                        |                    | Lojistik Performans Endeksi | Ekonomik Özgürlük Endeksi | Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi |
|----------------------------------------|--------------------|-----------------------------|---------------------------|----------------------------------------|
| Lojistik Performans Endeksi            | Pearson Korelasyon | 1                           |                           |                                        |
|                                        | Anl. (2-kuyruklu)  |                             |                           |                                        |
| Ekonomik Özgürlük Endeksi              | Pearson Korelasyon | ,649*                       | 1                         |                                        |
|                                        | Anl. (2-kuyruklu)  | ,000                        |                           |                                        |
| Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi | Pearson Korelasyon | ,828*                       | ,831*                     | 1                                      |
|                                        | Anl. (2-kuyruklu)  | ,000                        | ,000                      |                                        |

Korelasyon analizi sonuçlarına göre lojistik performans endeksi ile ekonomik özgürlük endeksi arasında bir pozitif yönde bir ilişki olduğu belirlenmiştir. Aynı zamanda küresel ticareti kolaylaştırma endeksi ise hem lojistik performans endeksi ile

hem de ekonomik özgürlük endeksi ile yüksek korelasyona sahiptir. Böylelikle Baron ve Kenny tarafından ileri sürülen iki ön şartı karşılayıp karşılamadığı test edilir (Civelek, 2018).

#### 5.1.8. Hipotez Test Sonuçları

H<sub>10</sub>: Lojistik Performans Endeksinin Ekonomik Özgürlük Endeksine pozitif etkisi bulunmamaktadır.

H<sub>11</sub>: Lojistik Performans Endeksinin Ekonomik Özgürlük Endeksine pozitif etkisi bulunmaktadır.

**Tablo 5. 2. H1 Hipotezine Dair Model Özeti Tablosu**

| Model | R                 | R <sup>2</sup> | Düzenlenmiş R <sup>2</sup> | Tahminin Std. Hatası | Durbin-Watson |
|-------|-------------------|----------------|----------------------------|----------------------|---------------|
| 1     | ,649 <sup>a</sup> | ,421           | ,419                       | 6,88616              | 2,365         |

a.Katsayılar: lpi

b. Bağımlı Değişken: efi

Doğrusal modelin uyum iyiliği tanımlayıcılık katsayısı R<sup>2</sup> 0,421 tir. Farklı bir deyişle modeldeki bağımlı değişken olan ekonomik özgürlük endeksinin %42,1'i bağımsız değişken olan lojistik performans endeksi tarafından açıklanırken %57,9'lik kısım modele dahil edilmeyen değişkenler tarafından açıklanmaktadır.

**Tablo 5. 3. H1 Hipotezine Dair ANOVA Tablosu**

| Model     | Karelerin Toplamı | Serbestlik Derecesi | Karelerin Ortalaması | F       | Anl.              |
|-----------|-------------------|---------------------|----------------------|---------|-------------------|
| Regresyon | 10572,507         | 1                   | 10572,507            | 222,958 | ,000 <sup>b</sup> |
| Kalıntı   | 14557,703         | 307                 | 47,419               |         |                   |
| Total     | 25130,210         | 308                 |                      |         |                   |

a. Bağımlı Değişken: efi

b. Katsayılar: lpi

Model uyum iyiliği F testinin sonucuna göre, ekonomik özgürlük endeksi ile modele dahil edilen bağımsız değişken lojistik performans endeksi arasındaki doğrusal ilişki F testinin anlamlılık değerinin  $0,00 \leq 0,05$  olması sebebiyle istatistiksel olarak

anlamalı bulunmuştur. Diğer bir ifade ile ekonomik özgürlük endeksi ile lojistik performans endeksi bileşenleri arasında doğrusal bir ilişki vardır. (  $H_0$  hipotezi reddedilir)

Bağımlı değişken ile bağımsız değişken arasındaki model uyum iyiliği F testinin hipotezi ise aşağıdaki gibidir;

$H_0$ : Ekonomik Özgürlük Endeksi ile Lojistik Performans Endeksi Bileşenleri arasında doğrusal bir ilişki yoktur.

$H_1$ : Ekonomik Özgürlük Endeksi ile Lojistik Performans Endeksi Bileşenleri arasında doğrusal bir ilişki vardır.

**Tablo 5. 4. H1 Hipotezine Dair Katsayılar Tablosu**

| Model   | Standardize Edilmemiş Katsayılar |           | Standardize Edilmiş Katsayılar | t      | Anl. | Çoklu Doğrusal Bağlantı |       |
|---------|----------------------------------|-----------|--------------------------------|--------|------|-------------------------|-------|
|         | B                                | Std. Hata | Beta                           |        |      | Tolerance               | VIF   |
| (Sabit) | 31,975                           | 2,221     |                                | 14,399 | ,000 |                         |       |
| Lpi     | 10,537                           | ,706      | ,649                           | 14,932 | ,000 | 1,000                   | 1,000 |

a. Bağımlı değişken: efi

Modelde yer alan bağımsız değişkenin modele etkisini belirleyen kısmi regresyon katsayılarına (Beta) bakıldığında, ekonomik özgürlük endeksi ile bağımsız değişken olan lojistik performans endeksi ile pozitif yönlü bir ilişki olduğu görülmektedir. Ayrıca lojistik performans endeksi bileşeninin anlamlılık değeri  $0,00 \leq 0,05$  olduğu için  $H_{11}$  hipotezimiz olan “Lojistik Performans Endeksinin Ekonomik Özgürlük Endeksine Pozitif Etkisi Bulunmaktadır.” Savımız kabul edilmektedir.

H2<sub>0</sub>: Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksine pozitif etkisi bulunmamaktadır.

H2<sub>1</sub>: Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksine pozitif etkisi bulunmaktadır.

**Tablo 5. 5. H2 Hipotezine Dair Model Özeti Tablosu**

| Model | R                 | R <sup>2</sup> | Düzenlenmiş R <sup>2</sup> | Tahminin Std. Hatası | Durbin-Watson |
|-------|-------------------|----------------|----------------------------|----------------------|---------------|
| 1     | ,831 <sup>a</sup> | ,691           | ,690                       | ,38287               | 2,030         |

a. Katsayılar: (Sabit), efi

b. Bağımlı değişken: eti

Doğrusal modelin uyum iyiliği tanımlayıcılık katsayısı R<sup>2</sup> 0,691 tir. Farklı bir deyişle modeldeki bağımlı değişken olan küresel ticaretin kolaylaştırılması endeksinin %69,1'i bağımsız değişken olan ekonomik özgürlük endeksi tarafından açıklanırken %31,9'lık kısım modele dahil edilmeyen değişkenler tarafından açıklanmaktadır.

**Tablo 5. 6. H2 Hipotezine Dair ANOVA Tablosu**

| Model     | Karelerin Toplamı | Serbestlik Derecesi | Karelerin Ortalaması | F       | Anl.              |
|-----------|-------------------|---------------------|----------------------|---------|-------------------|
| Regresyon | 100,465           | 1                   | 100,465              | 685,334 | ,000 <sup>b</sup> |
| Kalıntı   | 45,004            | 307                 | ,147                 |         |                   |
| Toplam    | 145,469           | 308                 |                      |         |                   |

a. Bağımlı Değişken: eti

b. Katsayılar: (Sabit), efi

Model uyum iyiliği F testinin sonucuna göre, küresel ticareti kolaylaştırma endeksi ile modele dahil edilen bağımsız değişken ekonomik özgürlük endeksi arasındaki doğrusal ilişki F testinin anlamlılık değerinin  $0,00 \leq 0,05$  olması sebebiyle istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Diğer bir ifade ile küresel ticareti kolaylaştırma

endeksi ile ekonomik özgürlük endeksi arasında doğrusal bir ilişki vardır. (  $H_0$  hipotezi reddedilir)

Bağımlı değişken ile bağımsız değişken arasındaki model uyum iyiliği F testinin hipotezi;

$H_0$ : Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi ile Ekonomik Özgürlük Endeksi arasında doğrusal bir ilişki yoktur.

$H_1$ : Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi ile Ekonomik Özgürlük Endeksi arasında doğrusal bir ilişki vardır.

**Tablo 5. 7. H2 Hipotezine Dair Katsayılar Tablosu<sup>a</sup>**

| Model   | Standardize Edilmemiş Katsayılar |           | Standardize Edilmiş Katsayılar | T      | Anl. | Çoklu Doğrusal Bağlantı |       |
|---------|----------------------------------|-----------|--------------------------------|--------|------|-------------------------|-------|
|         | B                                | Std. Hata | Beta                           |        |      | Tolerance               | VIF   |
| (Sabit) | ,233                             | ,158      |                                | ,482   | ,139 |                         |       |
| Efi     | ,063                             | ,002      | ,831                           | 26,179 | ,000 | 1,000                   | 1,000 |

a. Bağımlı değişken: eti

Modelde yer alan ekonomik özgürlük endeksi değişkeninin modele etkisini belirleyen regresyon katsayılarına (Beta) bakıldığında, küresel ticareti kolaylaştırma endeksi ile bağımsız değişken olan ekonomik özgürlük endeksi arasında pozitif yönlü doğrusal bir ilişki olduğu görülmektedir. Ayrıca bağımsız değişken olan ekonomik özgürlük endeksinin anlamlılık değeri  $0,00 \leq 0,05$  olduğu için  $H_{21}$  hipotezimiz olan “Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma endeksine pozitif etkisi bulunmaktadır.” Savımız kabul edilmektedir.

H3<sub>0</sub>: Lojistik Performans Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksine pozitif etkisi bulunmamaktadır.

H3<sub>1</sub>: Lojistik Performans Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksine pozitif etkisi bulunmaktadır.

**Tablo 5. 8. H3 Hipotezine Dair Model Özeti Tablosu**

| Model | R                 | R <sup>2</sup> | Düzenlenmiş R <sup>2</sup> | Tahminin Std. Hatası | Durbin-Watson |
|-------|-------------------|----------------|----------------------------|----------------------|---------------|
| 1     | ,828 <sup>a</sup> | ,686           | ,685                       | ,38582               | 2,121         |

a. Katsayılar: (Constant), lpi

b. Bağımlı Değişken: eti

Doğrusal modelin uyum iyiliği tanımlayıcılık katsayısı olan R<sup>2</sup> değeri 0,686 tir. Diğer bir deyişle modeldeki bağımlı değişken olan küresel ticaretin kolaylaştırılması endeksinin %68,6'i bağımsız değişken olan lojistik performans endeksi tarafından açıklanırken %31,4'lik kısım modele dahil edilmeyen değişkenler tarafından açıklanmaktadır.

**Tablo 5. 9. H3 Hipotezine Dair ANOVA Tablosu**

| Model     | Karelerin Toplamı | Serbestlik Derecesi | Karelerin Ortalaması | F       | Anl.              |
|-----------|-------------------|---------------------|----------------------|---------|-------------------|
| Regresyon | 99,770            | 1                   | 99,770               | 670,234 | ,000 <sup>b</sup> |
| Kalıntı   | 45,699            | 307                 | ,149                 |         |                   |
| Toplam    | 145,469           | 308                 |                      |         |                   |

Model uyum iyiliği F testinin sonucuna göre, küresel ticareti kolaylaştırma endeksi ile modele dahil edilen bağımsız değişken lojistik performans endeksi arasındaki doğrusal ilişki F testinin anlamlılık değerinin  $0,00 \leq 0,05$  olması sebebiyle istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Diğer bir ifade ile küresel ticareti kolaylaştırma endeksi ile ekonomik özgürlük endeksi arasında doğrusal bir ilişki vardır. ( Ho hipotezi reddedilir)

Bağımlı değişken ile bağımsız değişken arasındaki model uyum iyiliği F testinin hipotezi;

H<sub>0</sub>: Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi ile Lojistik Performans Endeksi arasında doğrusal bir ilişki yoktur.

H<sub>1</sub>: Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi ile Lojistik Performans Endeksi arasında doğrusal bir ilişki vardır.

**Tablo 5. 10. H3 Hipotezine Dair Katsayılar Tablosu<sup>a</sup>**

| Model   | Standardize Edilmemiş Katsayılar |           | Standardize Edilmiş Katsayılar | T      | Anl. | Çoklu Doğrusal Bağlantı |       |
|---------|----------------------------------|-----------|--------------------------------|--------|------|-------------------------|-------|
|         | B                                | Std. Hata | Beta                           |        |      | Tolerance               | VIF   |
| (Sabit) | 1,148                            | ,124      |                                | 9,229  | ,000 |                         |       |
| Lpi     | 1,024                            | ,040      | ,828                           | 25,889 | ,000 | 1,000                   | 1,000 |

a. Bağımlı Değişken: eti

Modelde yer alan lojistik performans endeksi değişkeninin modele etkisini belirleyen regresyon katsayısına (Beta) bakıldığında, küresel ticareti kolaylaştırma endeksi ile bağımsız değişken olan lojistik performans endeksi arasında pozitif yönlü doğrusal bir ilişki olduğu görülmektedir. Ayrıca bağımsız değişken olan lojistik performans endeksinin anlamlılık değeri  $0,00 \leq 0,05$  olduğu için H<sub>3</sub><sub>1</sub> hipotezimiz olan “Lojistik Performans Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma endeksine pozitif etkisi bulunmaktadır.” Savımız kabul edilmektedir.

H4<sub>0</sub>: Lojistik Performans Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi üzerine Ekonomik Özgürlük Endeksinin aracı (mediation) etkisi bulunmamaktadır.

H4<sub>1</sub>: Lojistik Performans Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi üzerine Ekonomik Özgürlük Endeksinin aracı (mediation) etkisi bulunmaktadır.

**Tablo 5. 11. H4 Hipotezine Dair Model Özeti Tablosu**

| Model | R                 | R <sup>2</sup> | Düzenlenmiş R <sup>2</sup> | Tahminin Std. Hatası | Durbin-Watson |
|-------|-------------------|----------------|----------------------------|----------------------|---------------|
| 1     | ,914 <sup>a</sup> | ,835           | ,834                       | ,28012               | 1,844         |

a. Katsayılar: (Sabit), efi, lpi

b. Bağımlı Değişken: eti

Doğrusal modelin uyum iyiliği tanımlayıcılık katsayısı olan R<sup>2</sup> değeri 0,835'tir. Diğer bir deyişle modeldeki bağımlı değişken olan küresel ticaretin kolaylaştırılması endeksinin %85,3'ü bağımsız değişken olan lojistik performans endeksi ve ekonomik özgürlük endeksi tarafından açıklanırken %14,7'lik kısım modele dahil edilmeyen değişkenler tarafından açıklanmaktadır.

**Tablo 5. 12. H4 Hipotezine Dair ANOVA Tablosu**

| Model     | Karelerin Toplamı | Serbestlik Derecesi | Karelerin Ortalaması | F       | Anl.              |
|-----------|-------------------|---------------------|----------------------|---------|-------------------|
| Regresyon | 121,457           | 2                   | 60,729               | 773,909 | ,000 <sup>b</sup> |
| Kalıntı   | 24,012            | 306                 | ,078                 |         |                   |
| Toplam    | 145,469           | 308                 |                      |         |                   |

a. Bağımlı Değişken: eti

b. Katsayılar: (sabit), efi, lpi

Model uyum iyiliği F testinin sonucuna göre, küresel ticareti kolaylaştırma endeksi ile modele dahil edilen bağımsız değişkenler lojistik performans ve ekonomik özgürlük endeksleri arasındaki doğrusal ilişki F testinin anlamlılık değerinin  $0,00 \leq 0,05$  olması sebebiyle istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Diğer bir ifade ile küresel

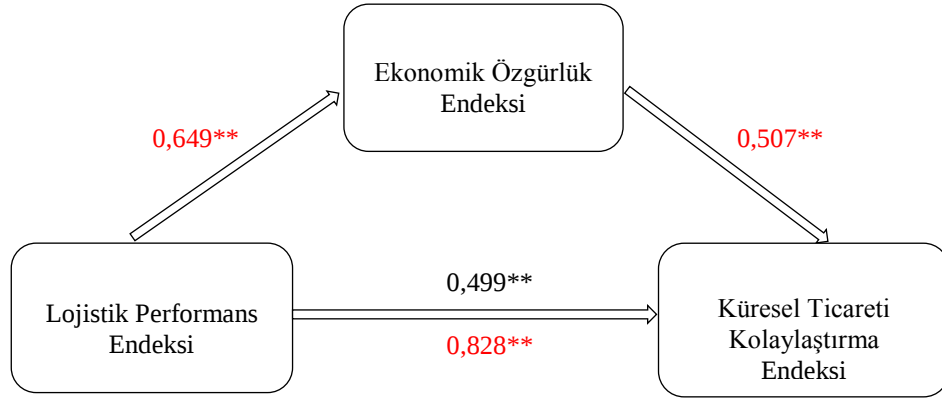
ticareti kolaylaştırma endeksi ile lojistik performans ve ekonomik özgürlük endeksleri arasında doğrusal bir ilişki vardır. (  $H_0$  hipotezi reddedilir)

$H_0$ : Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksinin Lojistik Performans ve Ekonomik Özgürlük Endeksleri arasında doğrusal bir ilişki yoktur.

$H_1$ : Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksinin Lojistik Performans ve Ekonomik Özgürlük Endeksleri arasında doğrusal bir ilişki vardır.

**Tablo 5. 13. H4 Hipotezine Dair Katsayılar Tablosu<sup>a</sup>**

| Model   | Standardize Katsayılar | Edilmemiş | Standardize Edilmiş Katsayılar | t      | Anl. |
|---------|------------------------|-----------|--------------------------------|--------|------|
|         | B                      | Std. Hata | Beta                           |        |      |
| (Sabit) | -,086                  | ,117      |                                | -,735  | ,463 |
| Lpi     | ,617                   | ,038      | ,499                           | 16,356 | ,000 |
| Efi     | ,039                   | ,002      | ,507                           | 16,625 | ,000 |



\*\* Standardize edilmiş katsayılar üzerinden hesaplanan beta katsayıları

Elde edilen sonuçlar IBM SPSS 22 İstatistik Paket Programına eklediğimiz Andrew F. Hayes tarafından geliştirilen PROCESS Versiyon 3.1. makrosu kullanılarak elde edilmiştir. Hayes'in geliştirdiği makro bootstrap yöntemi kullanılarak güven aralığı düzeyini ölçmektedir. Bu yöntem örneklem içerisinde daha küçük örneklem seçerek

tekrar tekrar denenerek uygulanmaktadır ve temelde p değeri gibi bir anlamlılık değeri oluşturma yerine güven aralığı belirleyerek modelin anlamlılığını yorumlamaktadır. Standardize edilmiş değerler üzerinden lojistik performans endeksinin, küresel ticareti kolaylaştırma endeksi üzerine ekonomik özgürlük endeksinin kısmi aracı etkisi olduğu görülmektedir. Çalışma kapsamında standardize edilmiş beta katsayılarının kullanılması ile ilgili Wright, standardize edilmiş regresyon katsayıları ile standardize edilmemiş regresyon katsayılarını karşılaştırarak, yol analizi çalışmalarında, standardize edilmiş katsayıların kullanılmasının daha avantajlı olduğundan bahsetmiştir (Wright, 1960: 189-202).

Bootstrap bulgularında, dolaylı etki için %95 güven aralığı değerlerinin alt ve üst sınırları arasında, sıfır (0) değerinin kapsayıp kapsamadığına bakılarak istatistiksel olarak anlamlılığına karar verilmektedir. Bu sonuçlara göre güven aralığı sıfır değerini kapsamıyor ise aracı etki anlamlı kabul edilmektedir (Uysal, 2017).

Bootstrap yöntemi nedensel adım yaklaşımından (Baron & Kenny, 1986) ve Sobel testinden (Sobel, 1982) daha güçlü sonuçlar elde etmektedir. Öyle ki, bootstrap metodunda uygulanacak test sayısı azalmakta, yol katsayıları ile birlikte dolaylı etkiler ortaya konmakta ve dolaylı etkiye ait dağılımın şekli hakkında hiçbir varsayım yapılmamaktadır (Hayes, 2017). Dolayısıyla bu metot ile geleneksel yaklaşımlarda sıklıkla görülen güven aralığı tahminlemede yanlışlıklar sebebiyle birincil hataların daha fazla ortaya çıkması engellenmektedir (MacKinnon, Lockwood, & Williams, 2004). Tüm bu bilgilere rağmen test sonucunun güvenilirliğini desteklemek, bootstrap yöntemi ile elde edilen sonucu teyit etmek amacıyla Sobel testi uygulamasına gidilmiş olup aşağıda yer alan tablo elde edilmiştir. Sobel test sonucunda yer alan p değeri  $0.00 \leq 0,05$  çıkmasından dolayı lojistik performans endeksinin küresel ticareti kolaylaştırmaya etkisinde ekonomik özgürlük endeksinin kısmi aracılık etkisinden bahsedilebilir

| Input: |        | Test statistic: | Std. Error: | p-value:   |
|--------|--------|-----------------|-------------|------------|
| a      | 10.537 | Sobel test:     | 11.20598355 | 0.03667175 |
| b      | 0.039  | Aroian test:    | 11.19502344 | 0.03670765 |
| $s_a$  | 0.7057 | Goodman test:   | 11.21697592 | 0.03663581 |
| $s_b$  | 0.0023 | Reset all       | Calculate   |            |

**Şekil 5. 6. Sobel Test Sonuçları**

### 5.1.9. Tartışma

Gerçekleştirilen tez çalışması kapsamında, lojistik performans endeksi, ekonomik özgürlük endeksi ve küresel ticareti kolaylaştırma endeksine dair, kavramsal bir model açıklanmak istenmiştir. Çalışma neticesinde literatür kapsamında daha önce birlikte incelenmemiş bu kavramlara ilişkin aşağıda yer alan soruların cevapları aranmıştır:

- Lojistik performansın, ekonomik özgürlüklere dair doğrudan etkisi bulunmakta mıdır?
- Ekonomik özgürlüklerin, küresel ticareti kolaylaştırmaya dair doğrudan etkisi bulunmakta mıdır?
- Lojistik performansın, küresel ticareti kolaylaştırmaya dair doğrudan etkisi bulunmakta mıdır?
- Lojistik performansın, küresel ticareti kolaylaştırmaya etkisinde ekonomik özgürlüklerin aracı rolü bulunmakta mıdır?

Yukarıda yer alan sorularının cevapları bulunabilmesi için hipotezler geliştirilmiş ve araştırma modelinde yer alan bağımsız bağımlı değişken ilişkilerini açıklayacak şekilde ileri sürülmüştür.

H1 hipotezi kapsamında lojistik performansın, ekonomik özgürlüğe dair ilişkisinin pozitif yönde etkilediğini öne sürmüş olup, gerçekleştirilen regresyon analizi ile H1 hipotezi desteklenmiş, lojistik performansın ekonomik özgürlükler üzerinde pozitif yönde etkisinin olduğu ortaya konulmuştur. Bu sonuç ile birlikte bir ülkenin lojistik performansındaki gelişmelerin o ülkenin ekonomik özgürlük performansını olumlu şekilde etkileyeceği ifade edilmektedir. Çalışma kapsamında lojistik performans endeksi alt bileşenleri olan gümrük verimliliği, altyapı kalitesi vb. bileşenlerin ekonomik özgürlüğe etkisinin tek tek incelenmesi kapsamında yaşanan çoklu doğrusal bağıntı problemi modelin çoklu regresyon şeklinde kurulamamasına neden olmuştur

H2 hipotezi kapsamında ekonomik özgürlüklerin, küresel ticareti kolaylaştırmaya dair ilişkisinin pozitif yönde etkilediğini öne sürmüş olup, gerçekleştirilen regresyon analizi ile H2 hipotezi desteklenmiş, ekonomik özgürlüklerin

küresel ticareti kolaylaştırması üzerinde pozitif yönde etkisinin olduğu ortaya konulmuştur. Bu sonuç ile birlikte bir ülkenin ekonomik özgürlüğünde yaşanan gelişmelerin o ülkenin küresel ticaretini kolaylaştırması üzerine olumlu şekilde etkileyeceği ifade edilmektedir. Ayrıca çoklu doğrusal regresyon modeli ile ekonomik özgürlük endeksi alt bileşenlerinin küresel ticareti kolaylaştırmaya etkisinin incelenmesi sonucu, hukukun üstünlüğü, düzenleyici etkiler ve pazara erişim bileşenleri küresel ticareti kolaylaştırma üzerine anlamlı bir etkisi bulunmaktayken kamu kesimi büyüklüğünün küresel ticareti kolaylaştırma üzerinde anlamlı bir etkisi bulunmamıştır.

H3 hipotezi kapsamında lojistik performansın, küresel ticareti kolaylaştırmaya dair ilişkisinin pozitif yönde etkilediğini öne sürmüş olup, gerçekleştirilen regresyon analizi ile H3 hipotezi desteklenmiş, lojistik performansın küresel ticareti kolaylaştırması üzerinde pozitif yönde etkisinin olduğu ortaya konulmuştur. Bu sonuç ile birlikte bir ülkenin lojistik performansındaki gelişmelerin o küresel ticaretinin kolaylaştırılması üzerine olumlu şekilde etkileyeceği ifade edilmektedir. Çalışma kapsamında lojistik performans endeksi alt bileşenlerin çoklu doğrusal bağıntı problemine sebep olması ile model çoklu regresyon şeklinde kurulamamıştır.

H4 hipotezi kapsamında lojistik performansın, küresel ticareti kolaylaştırmaya etkisinde ekonomik özgürlüklerin aracı rolü bulunduğuna dair hipotez test edilmiştir. Bu kapsamda lojistik performans endeksinin küresel ticareti kolaylaştırma endeksi üzerine ekonomik özgürlük endeksinin aracı etkisi bulunmaktadır. Fakat bu etki tam aracılık şeklinde olmayıp kısmi aracılık şeklinde gerçekleşmektedir.

## BÖLÜM 6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya ticaret hacminde yaşanan artışlar, tarife indirimleri, bilişim ve iletişim teknolojileri, uluslararası ticaret sistemi kurallarının geliştirilerek yenilenmesi gerekliliğini ortaya koymuştur. Bu çerçevede yürütülen çalışmalar uluslararası ticaretin daha verimli ve etkin yönetimini amaçlayan ve mal ve hizmetlerin ticaretini geliştiren küresel ticaretin kolaylaştırılması sisteminin bir seçenekten çok bir gereklilik olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Küresel ticaretin kolaylaştırılması ise; uluslararası ticaret işlemlerinde yaşanan prosedürlerin basitleştirilmesi, dış ticaret işlemleri dahilinde ödenen gümrük tarifelerinin düzenlenmesi, altyapı hizmet ve kalitesinin geliştirilerek dünyanın geri kalanı ile entegre bir hale getirilmesi, mülkiyet haklarının korunması, kamu kurumlarının sorgulanabilirliği gibi pek çok kavramlarının gelişmesine bağlıdır.

Yukarıda yer alan bilgiler ışığında gerçekleştirdiğimiz bu çalışmada;

- Lojistik performans endeksinin, ekonomik özgürlük endeksi üzerindeki etkisi,
- Ekonomik özgürlük endeksinin küresel ticareti kolaylaştırma endeksi üzerindeki etkisi,
- Lojistik performans endeksinin küresel ticareti kolaylaştırma endeksi üzerindeki etkisi ve
- Lojistik performans endeksinin küresel ticareti kolaylaştırma üzerindeki etkisinde ekonomik özgürlük endeksinin aracılık rolünün bulunup bulunmadığı araştırılmıştır.

Yapılan çalışma doğrultusunda, lojistik performans endeksi bileşeni için Dünya Bankası'nın yayınlamış olduğu küresel ticarete bağlanma raporunda yer alan lojistik performans endeksi, Heritage Vakfı'nın yayınlamış olduğu ekonomik özgürlük endeksi ve son olarak Dünya Ekonomik Forumu tarafından yayınlanmış olan küresel ticareti kolaylaştırma endeksi raporundan elde edilen ikincil veriler kullanılmış olup, İlgili endeksler bazında ortak yıllar 2012, 2014 ve 2016 yılları olup 103 adet ülkeden elde

edilen veriler kullanılmıştır. Endeks ve yıllar bazında kullanılan ortak ülkeler sonraki çalışmalara yarar sağlamak amacıyla ekler kısmında yer almaktadır.

Yapılan çalışmalar kapsamında lojistik performans endeksinin, ekonomik özgürlük endeksi üzerinde pozitif etkisi olduğu, ekonomik özgürlük endeksinin, küresel ticareti kolaylaştırma üzerinde pozitif etkisi olduğu, lojistik performans endeksinin, küresel ticareti kolaylaştırma üzerinde pozitif etkisi olduğu sonuçları elde edilmiştir.

Aracılık etkisine dair yapılan çalışmalar neticesinde test edilmesi gereken ilk model lojistik performans endeksinin küresel ticareti kolaylaştırma endeksine direkt etkisinin var olup olmadığının test edilmesi durumudur. Çalışma neticesinde lojistik performans endeksinin, küresel ticareti kolaylaştırma endeksine direkt etkisinin olduğu ölçülmektedir. Ayrıca aracılık etkisinden bahsedebilmek adına kullanılan aracı değişken (ekonomik özgürlük endeksi) modele dahil edildiğinde bağımsız değişkenin (lojistik performans endeksi) bağımlı değişken (küresel ticareti kolaylaştırma) üzerindeki etkisi anlamsız bir hal almaktaysa, söz konusu modelde tam aracılık etkisinden bahsedebiliriz. Fakat aracı değişken modele dahil edildiğinde bağımsız değişkenin bağımlı değişken üzerindeki etkisi anlamlı olmakla birlikte direkt etkisine göre, etkisinde bir azalma söz konusu ise kısmi aracılık etkisinden bahsedebiliriz. Çalışma kapsamında elde ettiğimiz sonuçlar doğrultusunda ekonomik özgürlük endeksinin tam aracılık etkisi değil kısmi aracılık etkisi bulunmaktadır. Özetle ifade etmek gerekirse lojistik performans endeksinin küresel ticareti kolaylaştırma endeksi üzerine pozitif etkisi kısmen ekonomik özgürlük değişkeni üzerinden sağlanmaktadır, şeklinde yorumlanabilmektedir.

Elde edilen sonuçlar doğrultusunda; Bir ülkede küresel ticaretin kolaylaştırılabilmesi için yalnızca o ülkedeki lojistik performansı etkileyen bileşenlerden olan gümrük, altyapı, lojistik hizmet kalitesi gibi kavramların geliştirilmesinin yetmeyeceği bu kavramların yanında ekonomik özgürlük seviyesini etkileyen iyileştirilmelerinde uygulanmasının gerekli olduğunu ifade edebilmekteyiz. Bu doğrultuda ülkedeki karar alıcıların ve/veya politika yapıcıların lojistik performans, ekonomik özgürlük ve küresel ticareti kolaylaştırma konularının bütünleşik olarak değerlendirilmesi gerekliliğini ve buna göre strateji geliştirilmesi gerekliliğini ortaya konulmasına yardımcı olmaktadır.

Ticaretin kolaylaştırılması Türkiye stratejisi ve eylem planı dahilinde beş temel eksen belirlenmiştir.

Bu eksenler;

- Gümrük ve ticaret prosedürlerinde şeffaflığın sağlanması,
- Gümrük ve ticaret prosedürlerinin kolaylaştırılması,
- Ticari maliyetlerin azaltılması,
- Gümrük ve ticaret prosedürlerinden sorumlu kurumlar arasında ve üçüncü ülke idareleri ile işbirliğinin geliştirilmesi ve
- Ticaretin kolaylaştırılmasında kapasitenin geliştirilmesi

Şeklinde (Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu, 2018).

Tüm bu eylem planı dâhilinde belirlenen faaliyetlere destek verilmesi durumunda ticaretin kolaylaştırılması sağlanarak, toplam küresel ticaret hacminden elde edilen payın artması beklenmektedir.

Tez çalışması dahilinde oluşturulan model, eylem planını destekler nitelikte olup küresel ticaretin kolaylaştırılması için yalnızca lojistik etkenlere yönelik çalışmaların yapılması küresel ticaretin kolaylaştırılmasını belirli bir noktaya kadar getirebileceği öngörülmektedir. Küresel ticaretin kolaylaştırılmasında lojistik etkenlere ek olarak ekonomik özgürlük endeksi bileşenleri olan mülkiyet haklarının sağlanması, yolsuzluğun önlenmesi, iş yapma özgürlüğünün, işgücü özgürlüğünün, parasal özgürlüğünün, ticaret özgürlüğünün, yatırım ve finansal özgürlüğünün geliştirilmesi ile küresel ticaretin kolaylaştırılmasında fark yaratarak, gelişmiş ülkeler arasında yer almamız beklenmektedir.

Lojistik performans, ekonomik özgürlük ve küresel ticareti kolaylaştırma kavramına ilişkin gerçekleştirilen literatür taraması kapsamında, bu kavramların daha önce bütünlük olarak incelenmediği tespit edilmiş olup, oluşturulan kavramsal model önerisi ile akademik literatüre katkı sağlanması amaçlanmaktadır.

Araştırma kapsamında yaşanan sınırlılıklar belli olup, gelecek çalışmalar için yol gösterici olması sebebiyle hazırlanmıştır. İleriki çalışmalarda kullanılması maksadıyla modele farklı değişkenler eklenerek daha geniş modeller oluşturulabilir ve bu durum ortaya yeni ilişkilerin çıkmasına sebep olabilir. Endeksler bazında yılların artması doğrultusunda elde edilen veriler artacağı için gelecek çalışmalarda, gecikmeli veya öncül etkiler araştırılabilir ayrıca ülke, bölge ve gelir gruplarına göre sınıflandırmalar ile karşılaştırmalar yaparak farklı sonuçlar elde edilebilir.



## EK'LER

### Ek-1 Çalışma kapsamında kullanılan ortak ülkeler

|    |                             |    |             |
|----|-----------------------------|----|-------------|
| 1  | Almanya                     | 36 | Hırvatistan |
| 2  | Amerika Birleşik Devletleri | 37 | Hindistan   |
| 3  | Arjantin                    | 38 | Hollanda    |
| 4  | Avusturalya                 | 39 | Honduras    |
| 5  | Avusturya                   | 40 | Hong Kong   |
| 6  | Bahreyn                     | 41 | İrlanda     |
| 7  | Belçika                     | 42 | İtalya      |
| 8  | Benin                       | 43 | İzlanda     |
| 9  | Birleşik Arap Emirlikleri   | 44 | İspanya     |
| 10 | Birleşik Krallık            | 45 | İsveç       |
| 11 | Bolivya                     | 46 | İsviçre     |
| 12 | Bosna Hersek                | 47 | Jamaika     |
| 13 | Botsvana                    | 48 | Japonya     |
| 14 | Brezilya                    | 49 | Kamboçya    |
| 15 | Bulgaristan                 | 50 | Kamerun     |
| 16 | Burundi                     | 51 | Kanada      |
| 17 | Cezayir                     | 52 | Karadağ     |
| 18 | Çad                         | 53 | Katar       |
| 19 | Çekya                       | 54 | Kazakistan  |
| 20 | Çin                         | 55 | Kenya       |
| 21 | Dominik Cumhuriyeti         | 56 | Kıbrıs      |
| 22 | El Salvador                 | 57 | Kırgızistan |
| 23 | Endonezya                   | 58 | Kolombiya   |
| 24 | Ermenistan                  | 59 | Kosta Rika  |
| 25 | Estonya                     | 60 | Kuveyt      |
| 26 | Etiyopya                    | 61 | Letonya     |
| 27 | Fildişi Sahilleri           | 62 | Litvanya    |
| 28 | Filipinler                  | 63 | Lübnan      |
| 29 | Finlandiya                  | 64 | Lüksemburg  |
| 30 | Fransa                      | 65 | Macaristan  |
| 31 | Gana                        | 66 | Madagaskar  |
| 32 | Guatemala                   | 67 | Makedonya   |
| 33 | Güney Afrika                | 68 | Malezya     |
| 34 | Güney Kore                  | 69 | Meksika     |
| 35 | Gürcistan                   | 70 | Mısır       |

|    |            |     |                 |
|----|------------|-----|-----------------|
| 71 | Moğolistan | 88  | Sırbistan       |
| 72 | Moldova    | 89  | Singapur        |
| 73 | Moritanya  | 90  | Slovakya        |
| 74 | Namibya    | 91  | Suudi Arabistan |
| 75 | Nepal      | 92  | Şili            |
| 76 | Nijerya    | 93  | Tanzanya        |
| 77 | Norveç     | 94  | Tayland         |
| 78 | Pakistan   | 95  | Tayvan          |
| 79 | Panama     | 96  | Tunus           |
| 80 | Paraguay   | 97  | Türkiye         |
| 81 | Peru       | 98  | Ukrayna         |
| 82 | Polonya    | 99  | Umman           |
| 83 | Portekiz   | 100 | Uruguay         |
| 84 | Romanya    | 101 | Ürdün           |
| 85 | Ruanda     | 102 | Vietnam         |
| 86 | Rusya      | 103 | Yeni Zelenda    |
| 87 | Senegal    |     |                 |

## KAYNAKÇA

- (2018, Temmuz 18). Türk Dil Kurumu Sözlükleri: <http://www.sozluk.gov.tr> adresinden alınmıştır
- Acar, M. (2010). Serbest ticaret, ekonomik özgürlükler ve refah. *Ahmet Yesevi Üniversitesi, Bilig Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1-28.
- Acar, A. Z., & Gürol, P. (2013). Türkiye’de lojistik yazınının tarihsel gelişimi. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 5(3), 289-312.
- Akal, Z. (2003). *Performans kavramları ve performans yönetimi*. Ankara: Milli Prodüktivite Merkezi.
- Akal, Z. (2005). *İşletmelerde Performans Ölçüm ve Denetimi: Çok Yönlü Performans Göstergeleri*. Ankara: Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları; Bizim Büro Basın Yayın Dağıtım.
- Akıncı, M., Yüce, G., & Yılmaz, Ö. (2014). Ekonomik özgürlüklerin iktisadi büyüme üzerindeki etkileri: Bir panel veri analizi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 81-96.
- Aktan, C. (2002). Niçin bazı milletler zengin, bazıları yoksul? *Yoksullukla mücadele stratejileri*. Ankara: Hak-İş Konfederasyonu Yayını.
- Albayrak, A. S. (2012). Çoklu doğrusal bağlantı halinde enküçük kareler tekniğinin alternatifi yanlı tahmin teknikleri ve bir uygulama. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 105-126.
- Arvin, M. B., Pradhan, R. P., & Norman, N. R. (2015). Transportation intensity, urbanization, economic growth, and CO2 emissions in the G-20 countries. *Utilities Policy*, 50-66.
- Arvis, J. F., Mustra, M. A., Ojala, L., Shepherd, B., & Saslavsky, D. (2010). *Connecting to compete 2010: The logistics performance index and its indicators*. World Bank.
- Arvis, J.-F., Mustra, M. A., Ojala, L., B, S., & Saslavsky, D. (2014). *Connecting to compete 2014. Trade logistics in the global economy. The logistics performance index and its indicators*. World Bank.
- Arvis, J.-F., Mustra, M. A., Ojala, L., Shepherd, B., & Saslavsky, D. (2012). *Connecting to compete 2012: Trade logistics in the global economy The logistics performance index and its indicators*. World Bank.
- Arvis, J.-F., Saslavsky, D., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, C., Raj, A., & Naula, T. (2016). *Connecting to compete 2016. The logistics performance index and its indicators*. World Bank.

- Ayal, E. B., & Karras, G. (1998). Components of economic freedom and growth: An empirical study. *The Journal of Developing Areas*, 327-338.
- Bakan, İ., & Şekkeli, Z. (2015). Lojistik koordinasyon yeteneği, lojistik inovasyon yeteneği ve müşteri ilişkileri (miy) yeteneği ile rekabet avantajı ve lojistik performans arasındaki ilişki: Bir alan araştırması. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 39-68.
- Baron, R. M., & Kenny, D. A. (1986). The moderator–mediator variable distinction in social psychological research: Conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of personality and social psychology*.
- Belasen, A. R., & Hafer, R. W. (2013). Do changes in economic freedom affect well-being? *Journal of Regional Analysis and Policy*, 56.
- Bennett, J. A. (2000). Mediator and moderator variables in nursing research: Conceptual and statistical differences. *Research in nursing & health*, 415-420.
- Beşkaya, A., & Manan, Ö. (2009). Ekonomik özgürlükler ve demokrasi ile ekonomik performans arasındaki ilişkinin zaman serileri ile analizi. *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 5-76.
- Beyzatlar, M. A., Karacal, M., & Yetkiner, H. (2014). Granger-causality between transportation and GDP: A panel data approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43-55.
- Bowersox, D. J., & Closs, D. J. (1996). *Logistical management: the integrated supply chain process*. McGraw-Hill College.
- Brenkert, G. G. (2006). *Political freedom*. Routledge.
- Butler, E. (1996). *Hayek: çağımız iktisat ve siyaset felsefesine katkı*, (Çev: Y. Ziya Çelikkaya). Ankara: Liberal Düşünce Topluluğu Yay.
- Canbolat, N. (2016, Mayıs). Küresel rekabet endeksinin lojistik performans endeksinin alt boyutları üzerine moderatör etkisi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Civelek, M. E. (2018). Yapısal Eşitlik Modellemesi Metodolojisi. İstanbul: Beta Basım
- Clark, J. R., & Lawson, R. A. (2008). The impact of economic growth, tax policy and economic freedom on income inequality. *The Journal of Private Enterprise* 24(1) 23-31.
- Coyle, J. J., Edward, B. J., & Langley, C. J. (1996). *The management of business logistics* (Vol6). Minnesota. West publishing company.
- Çakmak, Ö. A. (2016). WTO-Ticareti kolaylaştırma anlaşması ve Türkiye için değerlendirmeler. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1-13.

- Çelik, M. (2015). Yükselen ekonomilerde ekonomik özgürlük-doğrudan yabancı yatırım ilişkisi. Yüksek Lisans Tezi. Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü.
- Çetenak, Ö., & Işık, M. (2016). Ekonomik özgürlükler ile ekonomik büyüme arasındaki nedensellik ilişkisi: OECD ülkeleri üzerine bir uygulama. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 1-16.
- Daft, R. (1997). *Management, Forth edition*. . Dryden Pres.
- Deepen, J. M. (2007). *Logistics outsourcing relationships: Measurement, antecedents, and effects of logistics outsourcing performance*. Springer Science & Business Media.
- Diamond, J. (2005). *Establishing a performance management framework for government*.(No:5/50). International Monetary Fund Working Paper.
- Dursun, İ. (2002). Ekonomik özgürlükler-ekonomik büyüme ilişkisi: Teorik ve uygulamalı bir inceleme. Doktora Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Erkayman, B. (2007). Lojistikte taşıma şekillerinin belirlenmesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Felipe, J., & Kumar, U. (2012). The role of trade facilitation in central Asia: a gravity model. *Eastern European Economics*, 5-20.
- Fraser Institute. (2016). *Economic freedom of the world: 2016 Annual report*. Fraser Institute.
- González, A. (2016). *Connecting to compete 2016. The logistics performance index and its indicators*. World Bank.
- Göküş, M., Bayrakçı, E., & Taşpınar, Y. (2014). Kamu performans yönetiminin memurlar tarafından değerlendirilmesi: Bir alan çalışması. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 57-73.
- Gürbüz, Y. (1982). Cumhuriyet dönemi anayasalarında sosyal ve ekonomik haklar. *Çağdaş Anayasalarda Ekonomik ve Sosyal Temel Haklar ve Görevler* (s. 114). İstanbul: İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Ekonomi Fakültesi.
- Gwartney, J. D., Holcombe, R. G., & Lawson, R. A. (2006). Institutions and the impact of investment on growth. *Kyklos* 59(2), 255-273.
- Gwartney, J., & Lawson, R. (2003). The concept and measurement of economic freedom. *European Journal of Political Economy*, 405-430.
- Gwartney, J., Lawson, R. A., & Hall, J. C. (2012). *Economic freedom of the world: 2012 annual report*. Fraser Institute.

- Gwartney, J., Lawson, R. A., & Hall, J. C. (2014). *Economic freedom of the world: 2014 annual report*. Fraser Institute.
- H.Ballou, R. (2004). *Logística: Administración de la cadena de suministro*. Pearson Educación.
- Haan, J. D., & Siemann, C. L. (1998). Further evidence on the relationship between economic freedom and economic growth. *Public Choice*, 363-380.
- Haan, J. D., & Sturm, J.-E. (2000). On the relationship between economic freedom and economic growth. *European Journal of Political Economy* , 215-241.
- Hayes, A. F. (2017). *Introduction to mediation, moderation, and conditional process analysis: A regression-based approach*. Guilford Publications.
- Heckelman, J. C. (2000). Economic freedom and economic growth: A short-run causal investigation. *Journal of Applied Economics*, 71-91.
- Heckelman, J. C., & Stroup, M. D. (2000). Which Economic Freedoms Contribute to Growth? *Kyklos*, 527-544.
- Heritage Foundation. (2006). *2006 Index of economic freedom*. The Heritage Foundation.
- Heritage Foundation. (2012). *2012 Index of economic freedom*. Washington D.C.: Heritage Foundation.
- Heritage Foundation. (2014). *2014 Index of economic freedom*. Washington D.C.: Heritage Foundation.
- Heritage Foundation. (2016). *2016 Index of economic freedom*. Washington D.C.: Heritage Foundation.
- Herzberg, F. (1968). One more time: How do you motivate employees. *Harvard Business Review*, 53-62.
- Hickerson, S. R. (1984). Complexity and the meaning of freedom: the classical liberal view. *American Journal of Economics and Sociology*, 91-101.
- Holmes, K. R., Feulner, E. J., & O'Grady, M. A. (2008). *2008 index of economic freedom*. Heritage Foundation.
- Hong-wen, Z., Hong-yan, W., & Yu-min, Z. (2007). The research of relationship between economy development and logistics development based on statistical analysis. *International Conference on Management Science and Engineering*, 1372-1377.
- Johnson, J., & Wood, D. (1986). *Contemporary physical distribution and logistics*. Macmillan Publishing Company.

- Justesen, M. K. (2008). The effect of economic freedom on growth revisited: New evidence on causality from a panel of countries 1970–1999. *European Journal of Political Economy*, 642-660.
- Kalaycı, Ş. (2010). *SPSS uygulamalı çok değişkenli istatistik teknikleri*. Ankara: Asil Yayın Dağıtım.
- Kasper, W. (2007). The Political Economy of Global Warming, Rent Seeking and Freedom. *Civil Society Coalition on Climate Change* , 77-96.
- Kaynak, M., & Mert, M. (2009). Türkiye’de ulaştırma hizmetleri endeksi. 18. *İstatistik Araştırma Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (s. 15-27). Ankara: TÜİK.
- Kırcova, İ. (2010). *Dünyada ve Türkiye’de e-ihracat uygulamaları*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Klocker, H. R. (1992). *William of Ockham and the divine freedom*. Milwaukee: Marquette University Press.
- Koban, E., & Yıldırım Keser, H. (2007). *Dış Ticarete Lojistik*. (1.Basım). Bursa : Ekin Basım Yayın ve Dağıtım.
- Korinek, J., & Sourdin, P. (2011). To what extent are high-quality logistics services trade facilitating? *OECD Trade Policy Working Paper no.108*, 1-41.
- Köksal, M., Sezgin, F., & Mert, S. (2014). *Lojistik Performans Endeksi*. Ankara: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı.
- Küçük, O. (2016). *Lojistik ilkeleri ve Yönetimi*. Seçkin Yayıncılık.
- Lean, H. H., Huang, W., & Hong, J. (2014). Logistics and economic development: Experience from China. *Transport Policy*, 96-104.
- Liu, H., & Riyanto, Y. E. (2009). Ownership of property-rights and the allocation of talents. *Applied Economics*, 3425-3436.
- Liu, W., Li, W., & Huang, W. (2006). Analysis of the dynamic relation between logistics development and GDP growth in China. *International Conference on Service Operations and Logistics, and Informatics*, 153-157.
- MacKinnon, D. P., Lockwood, C. M., & Williams, J. (2004). Confidence limits for the indirect effect: Distribution of the product and resampling methods. *Multivariate behavioral research*, 99-128.
- Martí, L., Puertas, R., & García, L. (2014). The importance of the Logistics Performance Index in international trade. *Applied economics*, 2982-2992.
- Miller, T., & Kim, A. B. (2013). *Defining economic freedom*. Heritage Foundation.

- Montesquieu, C. D. (1989). *The spirit of the laws*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Neely, A., Gregory, M., & Platts, K. (1995). Performance measurement system design. *International Journal of Operations and Production Management*, vol.15, no.4, 80-116.
- Nomer, F. (2018, 12 10). <http://www.istemiparman.com.tr/kuresellesme-surecinde-ticaretin-kolaylastirilmasi-prensibi-ve-gumruk-idarelerince-yurutulen-calisma/adresinden-alinmistir>
- Oyman, S. (2009). Stratejik yönetim sürecinde performans ölçümü ve dengeli sonuç kartı uygulaması: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası için bir değerlendirme. Uzmanlık Tezi. Ankara: TC Merkez Bankası Muhasebe Genel Müdürlüğü.
- Pink, T. (2011). Thomas Hobbes and the ethics of freedom. *Inquiry* , 541-563.
- Poister, T. H. (2008). *Measuring performance in public and nonprofit organizations*. San Francisco: John Wiley & Sons.
- Powell, B. (2002). Economic freedom and growth: the case of the Celtic tiger. *Cato J*, 431.
- Pradhan, R. P., & Bagchi, T. P. (2013). Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: the VECM approach. *Research in Transportation Economics*, 139-148.
- Rasmussen, K. (2007). *Encyclopedia of measurement and statistics*. California: Sage.
- Reza, M. (2013). The relationship between logistics and economic development in indonesia: analysis of time series data. *Jurnal Teknik Industri*, 119-124.
- Sobel, M. E. (1982). Asymptotic confidence intervals for indirect effects in structural equation models. *Sociological methodology*, 290-312.
- Şimşek, M. (2002). *Toplam kalite yönetiminde performans ölçümü:(Örnek uygulamalar)*. Hayat Yayıncılık.
- Tanchev, E. (2018, Eylül 16). *Ulus-Devlet Anayasalarında Siyasal Özgürlük ve Siyasal Hakların Organik Modeli*. anayasa.gov.tr: <https://www.anayasa.gov.tr/media/4488/9.pdf> adresinden alınmıştır
- Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu. (2018). *Ticaretin kolaylaştırılması Türkiye stratejisi ve beş yıllık eylem planı*. Ankara: Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu.
- Tunçsiper, B., & Biçen, Ö. F. (2014). Ekonomik özgürlükler ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin panel regresyon yöntemiyle incelenmesi. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 25-46.

- Uca, N., Civelek, M. E., & Çemberci, M. (2015). The effect of the components of logistics performance index on gross domestic product: conceptual model proposal. *Eurasian Business & Economics Journal*, 86-93.
- Uysal, Ş. (2017). Kobi yöneticilerinin kültürel zekâlarının işletmenin uluslararasılaşma derecesine etkisinde uluslararasılaşma tutumunun aracılık rolü. Doktora Tezi Niğde: Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Waters, D., & vd. (2003). *Global logistics and distribution planning: strategies for management*. Kogan Page Publishers.
- Williamson, C. R., & Mathers, R. L. (2011). Economic freedom, culture, and growth. *Public Choice*, 313-335.
- Wilson, J. S., Mann, C. L., & Otsuki, T. (2005). Assessing the benefits of trade facilitation: A global perspective. *World Economy*, 841-871.
- World Economic Forum. (2012). *Global enabling trade index*. World Economic Forum.
- World Economic Forum. (2014). *Global enabling trade report*. World Economic Forum.
- World Economic Forum. (2016). *Global enabling trade report*. . World Economic Forum.
- Wright, S. (1960). Path coefficients and path regressions: alternative or complementary concepts?. *Biometrics*, 16(2), 189-202.
- Yapraklı, T. Ş., & Ünalın, M. (2017). Küresel lojistik performans endeksi ve türkiye'nin son 10 yıllık lojistik performansının analizi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 589-606.
- Yayla, A., & F. A. (2000). *Özgürlük yolu: Hayek'in sosyal teorisi*. Ankara: Liberte.