

**T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DİŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET DOKTORA PROGRAMI**

**LOJİSTİK PERFORMANSIN ÜLKE EKONOMİLERİNE
ETKİSİ:
KAVRAMSAL MODEL ÖNERİSİ**

DOKTORA TEZİ

Atila DEMİRBİLEK

100051155

İstanbul, 2023

**T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET DOKTORA PROGRAMI**

**LOJİSTİK PERFORMANSIN ÜLKE EKONOMİLERİNE
ETKİSİ:**

KAVRAMSAL MODEL ÖNERİSİ

DOKTORA TEZİ

Atilla DEMİRBİLEK

100051155

Danışman: Doç. Dr. Evrim İldem Develi

İstanbul, 2023

ETİK BEYAN SAYFASI

Hazırlamış olduğum tez özgün bir çalışma olup YÖK ve İstanbul Ticaret Üniversitesi Lisansüstü Yönetmeliklerine uygun olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, bu çalışmayı yaparken bilimsel etik kurallarına tamamiyle uyduğumu; yararlandığım tüm kaynakları gösterdiğimi ve hiçbir kaynaktan yaptığım ayrıntılı alıntı olmadığını beyan ederim. Bu tezin ihtiva ettiği tüm hususlar şahsi görüşüm olup İstanbul Ticaret Üniversitesi'nin resmi görüşünü yansıtmamaktadır.

Öğrenci Adı-Soyadı:

Atilla Demirbilek

ÖZET

Bu çalışmada, lojistik, rekabet ve dış ticaret parametrelerinin, bir ülkenin ekonomik büyümesine olan etkileri birlikte detaylı bir şekilde incelenmiş ve kavramsal model çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bu araştırmanın katkısı, lojistik performans ve lojistik yatırımların, bir ülkenin ekonomik olarak büyümesine nasıl etki ettiğinin arkasındaki mekanizmanın anlaşılmasının sağlanması olacaktır. Çalışmada 93 ülkeye ait, güvenilirliği uluslararası kuruluşlar tarafından onaylanmış ikincil veriler kullanılmıştır. Lojistik Performans Endeksi, Küresel Rekabet Endeksi, Dış Ticaret Hacmi, İhracatın İthalatı Karşılama Oranı ve Ekonomik Büyüme çalışmanın boyutlarını oluşturmaktadır. Daha sonra toplanan tüm veriler incelenmiş, kuramsal olarak ortaya konulan modelin boyutları arasındaki ilişkilere göre geliştirilen hipotezlerinin test edilmesinde, çok değişkenli istatistiksel veri analizi olan “Yapısal Eşitlik Modeli” kullanılmıştır. Araştırma sonucunda, lojistik performansın rekabet avantajı sağladığı ve bu suretle dış ticaret açığını kapattığını, aynı zamanda dış ticaret hacmini artırarak ülkelerin ekonomik büyümesini arttırdığı görülmüştür. Çalışmada, lojistik yatırımlar ve performansın, bir ülkenin ekonomik olarak gelişmesinde öncül bir role sahip olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler : *Lojistik Performans, Rekabet, Dış Ticaret, Ekonomik Büyüme, Yapısal Eşitlik Modeli*

ABSTRACT

In the present study, the effects of logistics, competition, and international trade parameters on the economic growth of a country were investigated together in detail, and evaluated in the context of a conceptual model. The contribution of this study will be that it will facilitate the understanding of the mechanism behind the effects of logistic performance and logistic investments on the economic growth of a country. Secondary data from 93 countries whose reliability was confirmed by international institutions were used in the study. Logistic Performance Index, Global Competition Index, Foreign Trade Volume, Export/Import Coverage Ratio, and Economic Growth constitute the dimensions of the study. All the data that were collected in the study were analysed, and the “Structural Equation Model”, which is a multivariate statistical data analysis, was used in testing the hypotheses that were developed according to the relationships between the dimensions of the model that was put forward hypothetically. As a result of the study, it was concluded that logistic competition provides a competitive advantage, covers the foreign trade deficit, and meanwhile, enhances the economic growth of countries by increasing the foreign trade volume. In the present study, it was also found that logistic investments and logistic performance play precedential roles in the economic growth of a country.

Keywords : *Logistics Performance, Competition, Foreign Trade, Economic Growth, Structural Equation Modeling*

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLO LİSTESİ.....	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
KISALTMALAR.....	viii
1. GİRİŞ	1
2. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI.....	6
2.1 KAVRAMSAL TEMELLER	7
2.1.1 Lojistik ve Gelişimi	7
2.1.2 Rekabet	12
2.1.3 Dış Ticaret ve Önemi	17
2.1.4 Ekonomik Büyüme	26
2.2 KAVRAMSAL ÇERÇEVE	30
2.2.1 Örnek Alınan Modeller	30
2.2.2 Önerilen Kavramsal Model	35
2.2.3 Araştırmanın Boyutları	36
2.2.3.1 Lojistik Performans Endeksi (LPE)	36
2.2.3.2 Küresel Rekabet Endeksi (KRE)	44
2.2.3.3 Dış Ticaret Hacmi (DTH)	48
2.2.3.4 İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (İİKO)	50
2.2.3.5 Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla (KBGSMH)	53
2.2.4 Araştırmanın Hipotezlerinin Geliştirilmesi	54
2.2.4.1 Lojistik Performans Endeksi ve Küresel Rekabet Endeksi İlişkisi	55
2.2.4.2 Küresel Rekabet Endeksi ve İhracatın İthalatı Karşılama Oranı İlişkisi	55
2.2.4.3 Küresel Rekabet Endeksi ve Dış Ticaret Hacmi İlişkisi	56

2.2.4.4	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı ve Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla İlişkisi.....	56
2.2.4.5	Dış Ticaret Hacmi ve Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla İlişkisi.....	57
2.2.4.6	Küresel Rekabet Endeksi ve Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla İlişkisi.....	58
3.	ARAŞTIRMA METODU VE VERİ ANALİZİ.....	59
3.1	ANALİZ YÖNTEMİ	59
3.2	ANA KÜTLE VE ÖRNEKLEM.....	60
3.3	KORELASYON ANALİZİ	61
3.4	HİPOTEZ TESTLERİ VE YAPISAL MODEL ANALİZİ	62
4.	SONUÇ VE ÖNERİLER.....	66
4.1	ARAŞTIRMANIN KATKILARI.....	66
4.1.1	Yönetimsel Katkıları.....	66
4.1.2	Teorik Katkıları.....	67
4.2	KISITLAR VE İLERİ ARAŞTIRMALAR.....	68
4.3	SONUÇ	69
KAYNAKÇA.....		71

TABLO LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 1. Lojistiğin Gelişimi.....	10
Tablo 2. LPE 2012-18 yılları ortalama puanları ve sıralamaları.....	41
Tablo 3. Araştırmanın Hipotezleri.....	58
Tablo 4. Değişkenlerin Tanımlayıcı İstatistikleri ve Korelasyon Katsayıları.....	61
Tablo 5. Hipotez Testi Sonuçları.....	64
Tablo 6. Yapısal Model Uygunluk İstatistikleri.....	65

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 1. Rekabet Üstünlüğü ve Kapsamı	14
Şekil 2. Ekonomik Küreselleşmenin Parametreleri.....	21
Şekil 3. Yolsuzluk Algısının Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Üzerine Etkisinde Lojistik Performans ile Küresel Rekabetin Ara Değişken Rolü.....	31
Şekil 4. Munim ve Schramm Tarafından Geliştirilen Kavramsal Model.....	32
Şekil 5. Lojistiğin Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi.....	34
Şekil 6. Araştırmanın Kavramsal Modeli.....	36
Şekil 7. Küresel Rekabet Endeksi Boyutları	47
Şekil 8. Türkiye'nin İhracatının İthalatını Karşılama Oranları (2013-22).....	52
Şekil 9. Yol Analizi Sonuçları	62

KISALTMALAR

BRIC	: Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin Ülkeleri Topluluğu
DTH	: Dış Ticaret Hacmi
E-TZ	: Elektronik Tedarik Zinciri Yönetimi
GGM	: Gümrükler Genel Müdürlüğü
İİKO	: İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
KBGSMH	: Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla
KRE	: Küresel Rekabet Endeksi
LPE	: Lojistik Performans Endeksi
p.	: Sayfa
s.	: Sayfa
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TZ	: Tedarik Zinciri
TZY	: Tedarik Zinciri Yönetimi
Vol.	: Cilt
YEM	: Yapısal Eşitlik Modeli

1. GİRİŞ

Küreselleşme ile beraber uluslararası ticaretin ivme kazanması, ülkeler arasındaki rekabeti önemli kılmıştır. Ürünün hasarsız, az maliyetli ve planlandığı gibi zamanında tüketici pazarlara ulaştırılması, en az ürünün kendi kalitesi kadar rekabet avantajı sağladığından dış ticaretin kritik öneme sahip konularından biri olmuştur. Zira ticarete konu olan her ürün, hizmet ve hatta her bilgi tüketileceği noktaya zamanında ve eksiksiz taşındığında değerli olacaktır. Mal ve hizmet üretiminde bulunan uluslararası şirketler, ürünlerini küresel pazarlara öngörülen zamanda ve güvenilir bir biçimde aktarmaya özen göstermişler, buna göre stratejilerini oluşturup pozisyon almışlar ve nihayetinde bir şekilde kendilerine rekabet avantajı sağlamaya çalışmışlardır.

Küresel çerçevede zamana ve kaliteye bağlı bir rekabet şeklinin ön plana çıkması, lojistik kurgu ve dolaylı olarak lojistik performans süreçlerinin daha fazla mercek altına alınmasını sağlamıştır. Ayrıca teknolojinin öncülük ettiği bu yeni küresel ortamda, dünyada ticaret yapma şekilleri ve koşulları yeniden tanımlanmaktadır. Teknolojik atılımlar sayesinde uluslararası ticaretin kaydettiği gelişmeler, etkin ve verimli yeni ulaşım şekillerinin de devreye girmesi sonucu lojistiğin rolü daha da önem kazanmaktadır.

Yine küresel ticaretin dinamikleri çerçevesinde artık mal ve ürünler farklı ülkelerde üretilip, yine daha başka pazarlara sunulabilmektedir. Bütün bu ticari operasyonlar ancak lojistik planlama ve faaliyetler sayesinde mümkün olabilmektedir. Başarılı olabilmek için lojistik faaliyetleri ve performansı iyi yönetmek zaruridir. Zira bir ülkenin ekonomik anlamda rekabet gücü, o ülkenin uluslararası ticarete malları tedarik edebilme, yapabilme, dağıtabilme ve de hizmete sunabilme becerisidir. Bu sebeple ülkelerin lojistik stratejileri ve performansı özellikle küresel ölçekte onları avantajlı duruma getirebilmekte ve de ülke ekonomisine olumlu katkılar

sunabilmektedir. Artık ülkelerin dış ticaret politikaları oluşturulurken, aynı çerçevede lojistik planlamaları ve stratejilerin de bu politikalarla uyumlu olması ülke ekonomisinin geleceği açısından önem arz etmektedir.

Gelişmiş ve etkili lojistik altyapısı olan uluslar, yabancı sermaye için çekici pazarlardır. Hem pazara erişim, hem de planlama açısından uluslararası ticaret yapan şirketlere rekabet avantajı sağlar. Böylece bir ülkenin iktisadi açıdan gelişimi için gerekli olan rekabet, ticaret ve ulaşım ağının verimli çalışması sağlanır. Günden güne ivme kazanan küresel ticarete rekabet, mal ve hizmetlerin en çabuk ve kaliteli şekilde müşterilere ulaştırılmasını sağlayan model ve sistemlerle kullanıldığı zaman avantaj sağlayacaktır. Bunun sonucunda ülkenin iktisadi açıdan ilerlemesi ve kalkınması sağlıklı bir zemine oturmuş olacaktır.

Makro açıdan özellikle sürecinin dış ticarete sağladığı katkılar göz önüne alındığında lojistik, rekabeti öne çıkaran özelliğiyle günümüzde ulusların ekonomik açıdan gelişmesine etki edecek ana unsurlardan birisi olarak kabul görmektedir. Zira lojistik performans, bir ülkenin ulaştığı seviyeyi açıklayan önemli bir ölçüttür. Böylece ülkeler, lojistik altyapı ve ulaşım sistemlerinin gelişmişliğine göre de değerlendirilmeye alınmaktadır. Kaliteli bir ulaşım ağı, ülkelerin sosyal ve ekonomik dokusuna olumlu katkı verdiğinden, göz önündeki bölgeyi yabancı sermaye açısından yatırım yapılacak bir pazar haline dönüştürebilmektedir. Bu yüzden lojistik performansı tanımlamak, önemini kavramak için direk veya dolaylı etki yaptığı alanları incelemek ve araştırmak gerekir. Ayrıca bunun sonuçlarının ekonomik performansı nasıl ve hangi şartlarda etkileyebileceğini bilinmesi, ticaret stratejilerinin daha sağlıklı işlemesine yardımcı olacaktır. Diğer yandan ticareti ve taşımayı kolaylaştırmanın bir ülkenin ekonomisine getirisi, etki ve sonuçlarının birlikte değerlendirilmesi ile ortaya çıkacaktır.

Dünya ticaretindeki değişim ve gelişimlerin en yoğun etkisi bir şekilde lojistik sektörü bünyesinde görülmektedir. Hemen hemen bütün endüstrilerle temas halinde olan lojistik, uluslararası pazarlarda rekabet avantajı sağlanmasında önemli rol oynamaktadır. Ürün veya hizmetlerin ilgilenilen pazarlara rakiplerden daha çabuk ve

daha az maliyetle sağlanması lojistik faaliyetlerin esasını teşkil etmektedir (Çancı & Erdal, 2007).

Diğer taraftan, ticaretin küresel boyuta ulaşması ile ara ve bitmiş malların değişik pazarlara, coğrafyalara ulaştırılması gibi hizmetlere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu yönüyle taşıma ve dağıtım faaliyetleri, dış ticaret hacminin genişlemesi ve ülke ekonomilerinin dünya piyasalarıyla bütünleşmesi bakımından kayda değer bir rol üstlenmektedir.

Aslında lojistik performans rekabeti teşvik eden bir anlayışı temsil etmektedir. Lojistik performans yeteneğini geliştiren ülkeler kendi konumlarını diğer ülkelerle karşılaştırmaktadırlar. Gittikçe artan ticari ilişkiler, aynı zamanda ülkeleri zorlu rekabet ortamına itmektedir. Günümüzde uluslararası ticaret yapan firmalar, üretim ve dağıtımdaki planlamalarının yanı sıra, bağlı bulundukları ülkelerin onlara sağladığı imkânlar dâhilinde, bu iki sürecin önemli ara yüzü olan lojistik faaliyetlerle de daha fazla rekabet gücü elde etmeye çalışmaktadırlar (Babacan, 2005). Lojistik kabiliyeti ve de performansı yüksek olan ülkelerde faaliyetlerini sürdüren uluslararası işletmeler hizmet ve de ticari rekabet açısından avantajlı duruma geçmişlerdir.

Küreselleşme ile beraber uluslararası ticaret potansiyelinin artış göstermesi, ülkelerin lojistik stratejilerini ve kapasitelerini yeniden yapılandırmaları gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Söz konusu lojistik faaliyetler, üretim ile eş güdümlü hareket ettiğinden ekonominin büyümesine destek vermişlerdir. Sürekli ivmelenen küresel ticaret çevresinde, lojistik faaliyetlerin ve de performansların verimliliği, ülkelerin ekonomik gidişatı açısından değerlendirilmesi gereken kritik konulardan biridir. Ayrıca dış ticaret politikalarını, stratejilerini küresel yeni düzene göre oluşturan ülkeler, uluslararası ticarete ulusal firmalarına avantaj sağlamak istemektedirler. Dolayısıyla dış ticarete, ülkelerin firmalarına sağladıkları imkânlar, altyapılar ve firmalarının geliştirebildikleri kabiliyetler, ülkeyi bir yandan pazar olarak cazip kılarken, aynı zamanda ticaret yapan firmaların etki alanını arttıracaktır. Bu sebeple bu çalışmada özne ülkeler olacağından kavramsal temellerin tanımı ülke performansları üzerinden ele alınacaktır.

Bir ülkenin kaliteli ve verimli üretim kapasitesi yüksek gelirlerinin sürdürülebilirliğini öngörse de, temel unsurlardan olan dış ticaret hacmi ekonomik gelişimini de anlatan önemli faktörlerdendir. Rekabeti ve verimliliği etkileyen birçok etken vardır. Bu etkenler dış ticaretin önemini vurgularken son yıllarda makroekonomik istikrar, iyi yönetim, teknolojik gelişmeler, piyasa etkinliği, eğitim kavramları da bu tartışmalara dâhil edilmiştir. Bütün bu unsurlar, rekabet ve büyüme için ayrı önem ifade etse de birbirinden bağımsız değildirler. Burada önemli nokta, ülkelerin bu alışveriş sonucunda ne elde ettikleri ile alakalıdır. Aslında uluslararası ticaretten her ülkenin kazanç sağlayabilmesi mümkün olsa da, nihai amaç ülkenin ürettiğini daha fazla satabilmesidir. Yani ihracatının ithalatından fazla olması önemlidir, aksi takdirde dış ticaret açığı oluşacak, ekonomik büyüme sekteye uğrayabilecektir.

Dış ticarete bağlı büyüme modelleri, ülkelerin alışmış oldukları ihracat ve ithalat kültürünün yanında dış ticareti etkileyen faktörleri de takip etmektedir. Bu yaklaşımlar ekonomik büyümede dış ticaretin rolünü önemserken, diğer yandan ithal veya ihraç edilme aşamasındaki tüm emtia ve hizmetler, lojistik faaliyetlerin konusunu teşkil etmektedirler. Bu sebeple, bu faaliyetlerin verimliliği ve de kalitesi, dış ticaretin gelişebilmesi açısından son derece önemlidir.

Kısaca lojistik performans ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki olduğu bilinmektedir. Bu tezin önemi bu ilişkinin sebebini araştırması ve bu etkileşimin nasıl gerçekleştiği sorusuna cevap veriyor olmasıdır. Bu araştırmanın temel sorusu; “lojistik performans ve lojistik yatırımlar ülkenin ekonomik gelişimini nasıl artırır?” şeklindedir. Bu araştırmanın katkısı, lojistik performansın bir ülkenin refahına nasıl etki ettiğinin arkasındaki mekanizmanın anlaşılmasını sağlayacak olmasıdır.

Bu araştırmanın hedefi, lojistik yatırımların ve lojistik performansın ülkelere rekabet avantajı sağladığını ve bu suretle dış ticaret açığını kapattığını, aynı zamanda da dış ticaret hacmini artırdığını göstermek, bunun sonucunda da ülkelerin ekonomik büyümesine olumlu katkılar sunduğunu kanıtlamak olacaktır. Böylece lojistik yatırımların ülke refahını artırmada öncül bir etken olduğu ortaya çıkacaktır.

Bu çalışmada lojistik, rekabet, dış ticaret ve ekonomik büyüme göstergeleri esas alınarak 93 ülkenin 2010-2018 yılları arasında bu alanlardaki performansı incelenmiştir. Sonuç olarak alışma, Küresel Lojistik Performans Endeksi (LPE), Küresel Rekabetçilik Endeksi (KRE), Dış Ticaret Hacmi (DTH), İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (İİKO), Kişi Başi Gayrisafi Milli Hasıla (KBGSMH) olmak üzere beş boyut temelinde ele alınarak gerçekleştirilmiştir.



2. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

İktisadi büyümenin kaynaklarının tespit edilmesi, araştırmacılar için büyük önem arz etmekte ve iktisat politika yapıcılarının işini para ve maliye politikaları açısından kolaylaştırmaktadır. Bu bölümde amaç, literatüre bakarak mevcut tezde öne sürülen kavramsal modele ve ilgili hipotezlere dayanak oluşturacak kavramsal temelleri ve çerçeveyi ortaya koymaktır.

Özellikle küresel ticaretin ivme kazanmasıyla lojistik operasyonlarının daha fazla zamana duyarlı olması ve de tüketicilerin hizmet kalitesi beklentisinin artması sonucu performansa dayalı rekabet anlayışı önem kazanmıştır. Öncelikle iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler hızlı tüketim anlayışının yayılmasına imkân sağlamış, buna bağlı gelişen tedarik politikaları da tercih edilme noktasında rekabeti ön plana çıkarmıştır. Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve rekabetin ön plana çıkması, lojistik performansı dış ticaretin önemli unsurlarından biri yapmıştır. Dolayısıyla lojistik performans, ülke ekonomilerine ve ticari gelişimlerine dış ticaret üzerinden katkı sunmaktadır. Bunu yaparken de oluşan ve oluşabilecek yeni rekabet platformlarında önemli bir rol almaktadır. Bu sebeple çalışmada ilk olarak, lojistik ve buna ilişkin lojistik performans kavramının ortaya çıkmasıyla beraber ilgili kavramla ilişkilendirilen ekonomik gelişime etki eden rekabetçilik, dış ticaret ve buna bağlı dış ticaret hacmi ve ihracat-ithalat dengesi kavramları ele alınacak ve de öneminden bahsedilecektir.

Kısaca bu bölümde tezde ileri sürülen modelin altyapısını oluşturan kavramsal temeller ve buradan yola çıkarak kavramsal çerçevesi açıklanacaktır. Daha sonra tezin cevap istediği temel problem açıklanarak ileri sürülen kavramsal modelin ortaya çıkmasında örnek alınan modellerden bahsedilecektir. Bu bölümün sonunda ise araştırmanın hipotezleri oluşturulacaktır.

2.1 Kavramsal Temeller

Çalışmanın bu kısmında, aynı sebeple oluşturulan kavramsal modelin dayandığı temel kavramlar açıklanacaktır.

2.1.1 Lojistik ve Gelişimi

Lojistik, beşeriyetin ilk zamanlarda varlığını devam ettirebilmesi ve de bu sebeple güvenliğini sağlayabilmesi amacıyla geliştirdiği bir davranış şeklidir. İnsan toplulukları gerek korunma, gerekse temel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla lojistik davranışları geliştirmişlerdir. Tarihsel arka planda, ekonominin disiplin olarak ticaretin gelişmesine katkısı, teknolojik gelişmeler ve buna bağlı olarak firmaların ticaret anlayışlarının değişmesi üzerine, askeri nitelikli lojistik, işletme lojistiğine dönüşmüştür (Koçak, 2020).

Küreselleşen ticaret dünyasında mal, hizmet ve bunlara konu olan bilginin hareket halinde olması ve sürekli yer değiştirmesi lojistik kavramı ile karşılık bulmuştur. Küreselleşme, endüstrileşme ve uluslararası ticaretin gelişmesi gibi durumlar lojistiğin gelişimine katkı sağlamıştır. Küreselleşmeyle beraber tüketici davranışlarının farklılaşması sonucu uluslararası alanda faaliyet gösteren şirketler, yeni stratejiler geliştirerek ihraç ettikleri ürünlerin pazarda tutunabilmesi ve devamlılığı için rekabete girmişlerdir. Lojistik kavramı da bu gelişmelerin sonucu hayatımıza girmiştir.

Yakın geçmişte ve günümüzde iletişim ve ulaşım eksenindeki yeni gelişmeler, şirketlerin ticaret ağlarını genişleterek dünyanın her tarafına ürettikleri malları satmalarını ve de dünyanın her yerinden satın almalarına imkân vermiştir. Küresel rekabetin oluşturduğu yeni şartlar, uluslararası ticaretin akışını etkilemektedir. Artık küresel bir firmanın rekabet edebilme yeteneği, sadece sahip olduğu bilgi sermayesi ile düşürdüğü üretim maliyetlerinden ziyade, müşteriye sunulan ürün veya hizmetin kalitesi ile de alakalıdır. Küreselleşme ve beraberindeki yeni oluşumlar lojistiğin rolünü daha etkin hale getirmiş, dolayısıyla uluslararası ticaretin işleyişi değişmiştir. Müşteri odaklı ve zamanı iyi yöneten hizmet anlayışının ön plana çıkması ile lojistik

süreçlerin daha fark yaratıcı, daha rekabetçi uygulamalarıyla değerlendirilmesine yol açmıştır (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2016).

Lojistik daha çok askeri operasyonlarda kullanılan bir terim olmakla beraber, II. Dünya Savaşı'ndan sonra daha çok ticaret ve iş dünyasında önem kazanan kritik bir sürece dönüşmüştür. En anlaşılır ifade ile lojistiği ” mal ve hizmet akışının etkili bir şekilde yönetilmesi” diye tanımlamak mümkündür. Yani ticarete konu olan, üretilen mamullerin uygun şekilde son kullanıcı noktasına kadar eksiksiz, zamanında ve de olabilecek en az maliyetle aktarılması sürecini kapsar. Bunu yaparken müşteri tatmini son derece önemlidir ve işin sürekliliği bu esasa dayanmaktadır.

Özetle ana ürünün, uygun şartlarda, gereken miktarda, gerektiği yerde ve zamanda, daha ekonomik maliyetle, müşteriye hareket kabiliyeti sağlayan lojistik, başlangıcından son noktasına kadar hizmetin tüm aşamalarını kontrol ederek sürecin devam etmesini sağlar. Lojistik faaliyetler, müşterilerin talep ve ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde, birbirinden zaman ve mekan olarak ayrışan üretim ve tüketim noktaları arasında bağlantı kurarak işletmelerin hareket akışını sağlarlar.

Ticarette alıcı ve satıcı iki önemli öznedir. Onların kâğıt üzerinde yaptığı anlaşmanın güvenli olarak gerçekleşmesi lojistik planlama sayesinde olmaktadır. Bowersox’a göre (1974) lojistik;” ilk tedarik noktasından son kullanıcı noktasına kadar planlanan bilgi ve malzeme akışının güvenli ve etkili bir şekilde gerçekleşmesi sürecidir”. Yani lojistik, ticaretin fiziksel akışını hareket noktasından varış noktasına kadar planlayan ve sürdüren bir süreci kapsamaktadır.

Lojistik, her aşaması kontrol edilmesi, yönetilmesi gereken bir süreçtir. Diğer bir ifadeyle lojistik, mamullerin, ürünlerin ve yarı ürünlerin ayrıştırılarak tutulmasının, hareketlerinin ve tedarikinin organizasyon dâhilinde ve pazarlama kanalları ile karlılığı arttıracak ve siparişleri de daha düşük maliyete indirgeyecek bir şekilde stratejik olarak yönetebilme sürecidir (Christopher, 1998).

Lojistik, aynı zamanda pazarı kontrol eder ve en önemlisi üretim esnekliği sağladığından dolayı şirket stratejilerinde uygun maliyet ve karlılığı gözeten önemli bir sistem olarak değerlendirilmektedir (Bozdağlıoğlu & Keşir, 2022).

Lojistik, bir ürünün veya hizmetin üretim aşamasından tüketim aşamasına gelene kadar geçen sürecin kesintisiz, bir bütün içinde akışını sağlar. Dolayısıyla lojistik, üretim aşamasından tüketim aşamasına kadar tanımlanan zaman dilimi içerisinde her türlü hizmet, bilgi, ulaşım ve finansal sürecin idare edilmesini sağlayan faaliyetler bütünüdür (Lambert, Cooper, & Pagh, 1998). Lojistik yönetiminin esas hedefi malzeme yönetimi ve ulaştırma süreçlerini doğru planlayıp verimli hale getirdikten sonra, maliyet hassasiyetini de gözeterek süreci müşteriye tatmin edici düzeyde yönetmek ve sonlandırmaktır. Lojistik yönetimi, tedarik kaynaklarından müşterilere doğru malzeme akışını ve müşterilerden tedarik kaynaklarına olan bilgi akışını bir bütün olarak inceler. Lojistik yönetiminin başarısı, bu faaliyetler arasındaki ilişkinin doğru planlanması ve yürütülmesi ile yakından ilişkilidir.

Sonuç olarak, satılan mal veya hizmetlerin hedeflenen pazarlara daha hızlı, güvenli ve de az maliyetli aktarılması, lojistik performans sürecinin özünü oluşturmaktadır. Her ne kadar lojistik verimliliği artırıp maliyetleri düşürmeyi öngören bir süreç de olsa, müşteri memnuniyetini sağlamak esas hedeftir.

Lojistik, aynı zamanda malların ülkeler arasında fiziksel akışını gerçekleştiren ve uluslararası ticareti destekleyen bir hizmet ağıdır. Verilen lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği ile ürünlerin alıcıya öngörülen zamanda teslim edilmesi kapsamında lojistik performans, lojistik faaliyetler sonucunda ortaya çıkan başarı ve performansın bir ölçüsü olmakla beraber uluslararası ticari rekabetin en önemli ayrıştıracı unsurlarındandır. Günümüz ticaret anlayışında şirketlerin rekabeti, yarattıkları veya piyasaya sürdükleri ürünlerden çok, kullanmayı tercih ettikleri lojistik veya tedarik zincirleri arasında, daha da yoğun yaşanmaktadır (Rice & Hoppe, 2001) .

Tablo1. Lojistiğin Gelişimi

AŞAMALAR	YÖNETİM MERKEZİ	ÖRGÜTSEL TASARIM
<i>1960 Yılları</i>		
Depolama ve Ulaştırma	Satış Pazarlama Depolama Stok Denetimi Ulaştırma	- Dağınık lojistik faaliyetler - Lojistik faaliyetler arasında zayıf bağlantı - Düşük lojistik yönetimi
<i>1980 Yılları</i>		
Toplam Maliyet Yönetimi	Merkezi Lojistik Rekabetçi Lojistik Toplam Maliyet Yönetimi	- Merkezileşmiş lojistik faaliyetler (Just in time) - Büyüyen lojistik yönetimi otoritesi
<i>1990 Yılları</i>		
Entegre Lojistik Yönetimi	Lojistik Planlama Tedarik Zinciri (TZ) Stratejileri İşletme faaliyetleri ile bütünleşme	-TZ planlama -Toplam Kalite Yönetimi
<i>2000 Yılları</i>		
Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY)	Stratejik TZY Teknoloji kullanımı	Ticari ortaklık Benchmarking Talepteki Değişimler
<i>2000 Sonrası</i>		
E-TZY	TZY senkronizasyonu Elektronik bilgi	Performans ölçümü Bilgi paylaşımı

Kaynak: Erturgut,2016,Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi, s.23

Tarihi gelişimine bakıldığında lojistik, 1950'li yıllarda genel olarak dışa yönelik taşıma faaliyetlerini içinde barındıran bir sistem olarak görülürken, 1960'larda lojistiğin firma içerisindeki boyutu bilimsel bir disiplin olarak tartışılmaya başlanmıştır. 1962'de Peter Drucker, «Fiziksel Dağıtım» ekonominin ve işletmeciliğin araştırmaya açık alanı olarak ifade etmiştir. Bunu takip eden 1970'lerde, lojistiğin «örgütsel» bir strateji olduğu, 1980'lerde ise başlı başına bir yönetim faaliyeti olduğu vurgulanmıştır. Aynı dönemde JIT(just in time) olarak bilinen ve özünde büyük miktarlardaki üretimi aksatmadan ve minimum stokla seri olarak çalışabilecek üretim tekniği ortaya çıkmıştır (tablo1).

1985 yılında Porter'in «Değer Zinciri Analizi»nin işletmecilik ve stratejik yönetim üzerinde yarattığı yansımalarla birlikte, lojistik faaliyetlerin değer yaratan bir sistemin bütünü içerisinde yer aldığı fikri benimsenmeye başlamıştır (1985). Böylece bu faaliyetlerin değer ve fark yarattığını benimseyen firmalar, rekabette öne çıkacak ve pazar paylarını arttıracaklardır.

1990'lı yıllarda, Lojistik Yönetim Konseyi, lojistik strateji ya da firma bazında tedarik zinciri stratejisini yeni bir tema olarak değerlendirmiştir. Söz konusu dönemde lojistik anlayışın kendisini güncelleyerek süreç yönetiminden değer ya da fark yaratan müşteri beklentileri yönetimine dönüştüğü gözlemlenmektedir.

2000'li yıllarda ise, bilgi teknolojilerinin ön plana çıkıp etkin rol oynadığı, genel olarak lojistik faaliyetlerinin yerine getirilmesinde internetin ve bilgi-iletişim ağ yapılarının ön plana çıktığı stratejik tedarik zinciri uygulamalarının yaygınlaştığı görülmüştür (Karagöz & Gülenç, 2008). Artık geline nokta, üretim noktasından son nihai kullanıcıya kadar ilişkide bulunan tüm birimler arasındaki ilişkiyi kontrol ve koordine eden, teknolojik imkânlardan dolayı daha bütünleştirici, hızlı ve çevik, değer yaratan bir tedarik zinciri yönetim sürecinden bahsedilmektedir (Güleş, Ergen, & Karaboğa, 2013).

Yine 2000'li yıllardaki bilgi teknolojilerindeki gelişmeler, özellikle etkisini ticaret alanında göstermiş, elektronik ticaret artmıştır. Buna bağlı olarak küresel ticaretin

daha hızlı ivme kazanması, lojistik faaliyetlerin bilgi sistemleri kullanımını aktif şekilde hayata geçirmelerini sağlamıştır. Bunun sonucunda elektronik bilgiye dayalı lojistik ve tedarik zinciri yönetimi ön plana çıkmıştır. Yeni iş yapış şekillerinin oluşmasıyla, ürünlerin pazarlanması sadece ticaret yapan firmalar üzerinden değil direk hedef tüketiciye ulaşılabilmesinin altyapısı oluşturulmaya başlanmış, böylece çok sayıda ve farklı ürünlerin küresel pazarlarda satılmasına fırsat tanınmıştır.

Küresel ticaretteki iş yapış şekillerinin değişmesi sonucu, lojistik hizmetler ön plana çıkmış ve bu yeni oluşumlara hızlı bir şekilde cevap vermenin ötesinde “stratejik rekabet avantajı” sağlayan bir sürece dönüşmüştür (Kara, Tayfur, & Basık, 2009).

Arz zincirinin sürekliliği güvenilirliğine bağlıdır, ticaret yapanlar ve tedarikçileri için ürünlerinin zamanında ve güvenli bir şekilde teslim edilmesi son derece önemlidir. Bu sürecin sağlıklı çalışması için kaliteli bir lojistik hizmetine ihtiyaç vardır. Bu hizmet sayesinde üretim ile tüketim arasındaki geçen süreç daha verimli ve de küresel rekabete açık olacaktır. Üretim ile tüketim arasında kaliteli lojistik hizmeti sayesinde var olan bu ilişkinin boyutu artacak ve küresel ticareti geliştirecektir. Artık lojistik faaliyetler ve dolayısıyla lojistik performans, uluslararası ticarete ya da daha evrensel olarak küresel ticaret arenasında üretim ve tüketim arasındaki süreci kontrol eden rekabetçi bir unsur olarak değerlendirilmektedir.

2.1.2 Rekabet

Rekabet, sözlükte “aynı amacı taşıyan gruplar arasındaki yaşanan bir çeşit yarışma veya mücadele” olarak tanımlanır. Genel itibarıyla rekabet, hayatın her aşamasında rastlanılabilecek bir olgudur. Yine aynı çerçevede rekabeti, genel olarak “üstünlük sağlama çabası içinde olma durumu” diye tanımlamak mümkündür. Konular ekonomik, sportif, siyasi, kişisel özellikte olabileceği gibi kültürel ya da bilime ilişkin de olabilir. Rekabetin ilgilendiği konu, rekabet düşüncesinin gelişmesini sağlayan temel sebebe göre farklılık gösterir. Örneğin, ticari rekabette en yüksek düzeyde gelir

elde etme ekonomik rekabetin konusu iken, en çok müsabaka kazanma sportif rekabetin konusu ve aynı zamanda hedefidir.

Bireylerin farklı konularda ama benzer alanlarda potansiyel olabilecek rakiplerine karşı tercih edilmek için yaptıkları bir mücadele olan rekabet, sosyal yaşayan insanlar arasında hep var olmuş ve de var olacak doğal ve kaçınılmaz bir olgunun pratik sonucu olarak değerlendirilmektedir (Örs, 1970). Pratik olarak doğal hayatın her aşamasında insanın karşısına çıkabilecek rekabet durumu, ancak herkesin bu süreçten adil bir şekilde faydalandığı zaman değerlidir. Rekabet, herkese eşit ve adil bir ortamda gerçekleşirse meşru rekabetten söz etmek mümkündür (Topçuoğlu, 2001).

Yine aynı kapsamda başka bir tanıma göre rekabet,” daha fazla müşteri kazanarak kârını artırmak ve üstünlük elde etmek amacıyla ticari alanda faaliyet gösterenler arasında girilen bir süreç ve mücadele” olarak tanımlanmaktadır (Whish & Bailey , 2012). Kısaca rekabet, aynı iş kolundaki rakiplerden daha fazla satmak ve daha çok gelir elde etmek için uğraşılan bir süreçtir (Hançerlioğlu, 1993).

Ticari faaliyet kapsamında ise rekabet, ticaret piyasasını düzenleyen, geliştiren, işlerliğini sağlayan ve aynı zamanda koruyan bir sistemdir (Erdil, 2012). Bugünün hızla değişen ticaret koşullarında rekabet, üzerinde çalışılan pazar eğilimlerini önceden tahmin etmeye ve farklılaşan müşteri ihtiyaçlarına hızla cevap vermeye dayanan bir hareket stratejisi durumundadır. Zira iktisadi faaliyetlerin gelişmesi ancak sağlıklı bir rekabet ortamının var olmasıyla gerçekleşir (Ballı, 2015).

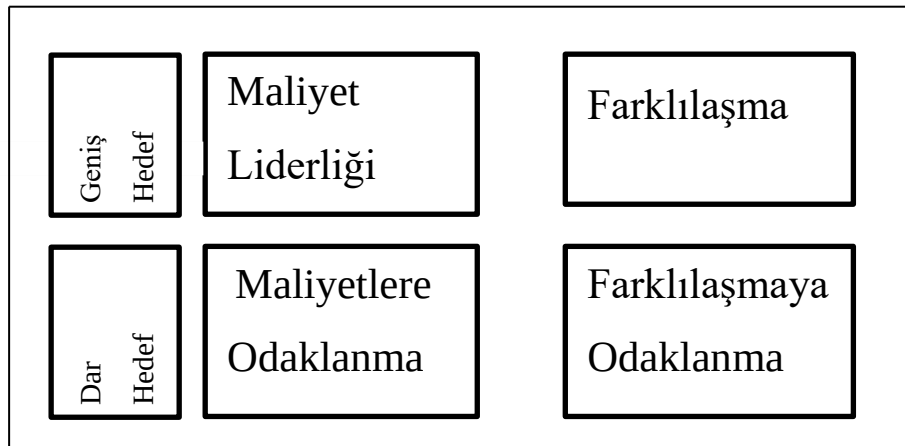
Rekabetçilik kavramını ticari yönden değerlendirirken, kalite, hız, teknik özellikler, hizmet ve ürün farklılaşması gibi birçok değişken ölçütleri ön plana çıkmaktadır (Bayat, 2011). Bu özellikleri maliyet ve fiyat rekabet gücü ve de fiyat dışı rekabet gücü gibi ana başlıklarda toplamak da mümkündür (Ambastha & Momaya, 2004).

İktisat biliminde rekabet, iktisadi hedefler doğrultusunda mücadele veren gruplar arasındaki yarışma veya rakip olma durumunu belirtmek için kullanılmıştır (Lipsey, Steiner, & Purvis, 1989). Yine iktisat disiplinde rekabet, bir pazar çevresinde satıcıların daha fazla müşteri kazanmak ve onlara ürün ve hizmetlerini daha iyi

sunabilmek, satabilmek amacıyla giriştikleri çaba ya da mücadele şeklinde tanımlanabilir. Rekabet, bir taraftan, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamaya çalışmak, diğer yandan onların hedefleri doğrultusunda değer yaratan stratejilerle pazarda mücadele etmektir (Ülgen & Mirze, 2004).

Seyidoğlu ise, ticarete rekabet için ; “mal ve faktör piyasalarında birçok alıcının ve birçok satıcının arasında geçen bir yarışma, çekişme hali” ifadesini kullanmıştır (2001).

Aslında bu tanımlara bakarak, ticaretin iki önemli öznesi olan satıcı ve alıcıların, aynı ürün özelinde, farklı rekabete konu olduklarını söylemek mümkündür. Nitekim diğer bir tanıma göre ise rekabet, “satıcılar arasında olduğu kadar alıcılar arasında da ayrı yaşanan bir çekişme” olarak değerlendirilmiştir (Demsetz, 1989). O halde rekabet, alıcı ve satıcıların farklılık gösteren tutum ve davranışlarının birbirlerine hep uyum içinde kalmasını teşvik eden bir süreci kapsar. Bu süreçte dışarıdan bir müdahale olmadığı takdirde, ekonomi dengeli, dinamik bir yapı olarak işlevine devam eder (Aktan & İstiklal, 2004).



Şekil 1. Rekabet Üstünlüğü ve Kapsamı

Kaynak: Porter, Michael E., “Competitive Advantage”. 1985, Ch. 1, s. 12 The Free Press. NY

Rekabet, geleneksel ticaret anlayışında genellikle “sıfır toplamı bir oyun” olarak kabul edilmektedir. Rekabeti bu yaklaşıma göre birilerinin kazanıp diğerlerinin kaybedeceği bir süreç olarak görmek yerine kendini geliştirmek için bir fırsat olarak görmek en doğrusu olacaktır. Kısaca rekabet, gelişmek ve en iyi olmak için bir araçtır. Porter’a göre rekabet, işletmelerin başarısının ya da başarısızlığının merkezinde yer almaktadır. Bu sebeple rekabet üstünlüğü son derece önemlidir; işletmenin rakiplerine kıyasla hangi stratejiyle herhangi ürün ya da hizmette daha yüksek katma değere sahip olduğunu gösterir (şekil 1).

Günümüzde ekonomilerin küreselleşmesi sonucu, ülkeler arasındaki ticari sınırlar artık ortadan kalkmaya başlamıştır. Böylece alanında ticari faaliyette bulunan şirketlerin sadece yerel pazarda değil küresel pazarda da yeni rakipleri olacaktır. Zira aynı ürünü aynı pazarda satmak isteyen birçok rakip işletme karşısına çıkacaktır. Bu çekişme karşısında firmaların takındıkları tutum veya davranışlar, onların pazardan daha fazla pay almalarını sağlayabilir, ya da geriye de düşürebilir. Bunların hepsi rekabet sonucu oluşan durumlardır. O halde işletmelerin gelişimlerini ve devamlılıklarını sağlamak ancak rekabette üstünlük sağlamalarıyla mümkündür (Tekin & Çiçek, 2005).

Artık şirketlerin rekabetçi üstünlüklere sahip olmaları değerli olmakla beraber, bu yeteneklerin sürdürülebilir ve de geliştirilebilir olması da dikkat edilmesi gereken bir husustur. Piyasadaki muhtemel rakipleri tarafından satın alınamayan, fark yaratan, taklit ve takip edilmesi zor olan yeteneklere ya da üstünlüklere sahip olan firmalar rekabet güçleri sayesinde, başarılarını arttırmakta ve de yerlerini sağlamlaştırmaktadır. Bütün bu yeteneklerin müşteri gözünde de karşılık bulması, işletmelere ticari açıdan sadece rekabet avantajı sağlamakla kalmayıp, bu ticari ilişkinin uzun sürelerle yayılmasına da imkân vermektedir.

Ancak sadece uluslararası ticaret yapan firmaların rekabet gücü pazarda kalıcı olmalarına yetmez, bağlı bulunduğu ülkenin rekabet algısı da son derece önemlidir (Çivi & Erol, 2008).

Ülkelerin uluslararası rekabette ticari itibarlarını sürdürebilmeleri için, kamu özel sektör işbirliğinin geliştirilebilmesi gerekir. Aynı amaç doğrultusunda, devletlerin ekonomi politikalarının rekabet ortamını teşvik eden bir doğrultuda veya çizgisinde olması, küresel ticaretin gelişmesine katkı sağlamaktadır. Bu sebeple küresel rekabet ortamında, sadece firmalar değil aynı zamanda politika yapıcılar, yani hükümetler de giderek önemli bir rol oynamaya başlamışlardır. Dolayısıyla, ülkelerde uluslararası seviyede rekabet gücü sağlayacak bir ortam sağlanamamış ise, sektörel rekabet gücü kısıtlı olmakta ve gelişim sağlamasında problemler yaşanmaktadır.

Bir ülkenin rekabet gücüne sahip olması demek, diğer ülkelere oranla yaşam kalitesinde ve de dolaylı olarak seneler içinde ulusal gelirden gözle görülen artışa sahip bir ekonomik performansı olması demektir (Kararaslan & Tuncer, 2010). Dünya Ekonomik Forum'un (WEF) 1996'da yayınlanan bir raporunda rekabet, bir ülkenin kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasılasını (GSYİH) arttırabilme, sürdürebilme yeteneğidir. Aynı şekilde Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü (OECD) de rekabeti, serbest ticaret ve eşit piyasa şartlarında bir ülkenin uluslararası pazar koşullarına uygun mal ve hizmet üretebilmesi ve bunun sonucunda belli bir dönemde gelirlerini arttırmaya odaklanabilme kabiliyeti olarak açıklamıştır. Özetle, bir ülkenin verimlilik düzeyini gösteren unsurlarının bir arada incelenmesi rekabet olarak tanımlanmaktadır.

Lokal ya da uluslararası ticaret yapan tüm işletmelerin odağında müşteriler ve onların talepleri vardır. Dolayısıyla bu çerçevede rekabeti “ hedef müşteriye kazanmak ve işletmenin verdiği hizmet veya ürünü sürekli tercih edilmesi için verilen stratejik bir mücadele” olarak tanımlamak mümkündür (Timurçin, 2011).

Diğer yandan rekabet, serbest ticaret ortamında kullanılan bir özgürlüktür. Bu serbest ortamda kaynakların verimli şekilde kullanılması, maliyetlerin azalması, yeni teknolojilere ulaşım daha rahat sağlanır. Bunun neticesinde tüketici taleplerinin daha rekabetçi ve uygun fiyatla karşılık bulması sayesinde istedikleri ürünlere istedikleri şartlarda kavuşabilmeleri için zemin hazırlanmış olur. Böylece üretimde sağlanan verimlilik ekonomik fayda sağlar ve gelişen iktisadi etkinlik de ekonomik büyümeye

yol açar. O halde rekabet sürecinin, verimli bir ticaret ortamının oluşmasına destek vererek, sosyal ve ekonomik refahın gelişmesinde önemli bir rol oynadığı söylenebilir.

2.1.3 Dış Ticaret ve Önemi

Ticaret, günümüzde bir ulusun sınırları çerçevesinde, bedelinin karşılığında ödenmesi şartı ile oluşabilen mal ve hizmetleri satma veya satın alma işlemi olarak kabul edilmektedir. Tanımından da anlaşıldığı üzere ticaret, kazanç elde etmek amacı ile yapılmakta ve sadece bir ülkenin sınırları dâhilindeki ticari faaliyetleri içermektedir. En anlaşılır tanımı ile ticaret, ihtiyaçlar doğrultusunda mal ile bedelinin en az iki taraf arasında olmak şartı ile el değiştirmesi için gerçekleştirilen faaliyetlerdir.

Fakat ülkeler, bütün gereksinimlerini kendi sınırları içerisinde temin edecek kaynaklara sahip değildir. Bu sebeple, ihtiyaç sahibi ülkeler, ihtiyaçlarını karşılamak için gerekli kaynaklara sahip başka ülkeler ile ticari faaliyetlere yönelmek mecburiyetinde kalmışlardır. Diğer yandan, uluslararası ticaret faaliyetlerinde bulunacak ülkeler, birbirlerinden farklı ticaret altyapısına ve anlayışına sahiptirler. Sadece dil, kültür değil, hukuk sistemi ve ilgili kanunları da farklı olabilmektedir. Nihayetinde ticareti gerçekleştirecek tarafların, ortak bir ticaret hukuku ve mevzuatları çerçevesinde hareket edebilmesi kolay değildir. Bu yüzden uluslararası ticaret, iç ticarete oranla daha farklı özellikleri bulunan, ilgili taraflar arasında daha uzun ve karmaşık süreçleri ele alan ve uluslararası ilişkiler kapsamında sürekli güncellenen bir yapıya sahiptir. Sadece ülkeler arası ticarete gönderici ile alıcı arasındaki coğrafi mesafelerin büyüklüğü ve buna göre kullanılabilecek ulaştırma seçeneklerinin verimliliği ve de kalitesi değerlendirildiğinde uluslararası ticaretin, iç ticarete kıyasla içinde çok daha fazla riskler ve problemleri barındırdığını söylemek mümkündür. Bu problem ve de riskler, gerek alıcı gerekse satıcı tarafta arasında büyük maddi zararlara yol açabilmektedir ve bu olası problemleri tanımlamak ve buna göre hangi tedbirlerin alınacağını bilmek, amaca uygun bir uluslararası ticaret işlemi yerine getirmek için önem arz etmektedir. Bu yüzden uluslararası ticaret ya da basit anlatımıyla dış ticaret,

her ayrıntısı ile geniş ve detaylı olarak ele alınması gereken bir terim olarak karşımıza çıkmaktadır.

Genel olarak dış ticaret veya diğer bilinen adıyla uluslararası ticaret, dış ticaret teorisi ve dış ticaret politikaları iki bölümden oluşmaktadır. Dış ticaret teorisinin hedefi olayların oluş sebeplerini ortaya koymak ve olaylar arasındaki neden sonuç ilişkisini açıklamaktır. Uluslararası ticaret teorisinin araştırdığı üç temel konu vardır:

1- ülkelerin ticaret yapma nedenleri

2- bir ülkenin hangi malları ithal edip hangi malları ihraç edeceğine karar vermesindeki faktörlerin belirlenmesi

3- bir ülkenin ihraç fiyatları ile ithal fiyatları oranlarının belirlenmesi

Dış ticaretin ilk kez bilimsel yöntemle incelenmesi 1776 yılında Adam Smith'in yazdığı "Ulusların Zenginliği" adlı kitabıyla başlamaktadır. Söz konusu eser aynı zamanda "Klasik İktisat Ekolü" anlayışının temeli olarak kabul edilmektedir. Daha sonraları John Stuart Mill, David Ricardo, Alfred Marshall, Eli Heckscher, Bertil Ohlin, John Maynard Keynes, Jacob Viner ve Paul Samuelson gibi iktisatçılar, dış ticaretin zaman içinde bilimsel gelişimine katkıda bulunmuşlardır. Hepsinin hem fikir olduğu konu, dış ticaretin devletler ve ekonomiler arasında karşılıklı bağımlılık yaratmasıdır.

Dünyada ticaret, insanların ırk, kültür ve tarihsel nedenlerle beraber yaşama alanını seçip coğrafyalar ve gruplar oluşturduğu dönemden günümüze kadar devam eden bir tür mal alım-satım işlemidir. Ulus-devlet kavramının ortaya çıkmasıyla ticaretin boyutu ülkeler arası ticarete evrilmiştir (Aydın, 2018).

Dünyada varlığını sürdüren bütün toplumlar ya da uluslar kendi topraklarında yaşayan insanların ihtiyaçlarını gidermek için mal ve hizmet üretmek çabası içinde olurlar. Bu gereksinimleri karşılamak için de mal ve hizmet üretimine ihtiyaç vardır. Bunun için her zaman yeterli donanımına veya öz kaynağa sahip olamazlar. Ayrıca üretim

kapasitesi, ülkenin tüketim gereksinimi duyulan ihtiyacı karşılamada yetersiz kalabilmektedir. Bu nedenle ülkeler, ihtiyaçlarını ülke dışından temin yoluna giderler veya buna gerek duyarlar. İşte bu gelinen noktada gereksinimler dış ticaret vasıtası ile karşılanır.

Kısaca tanım yapmak gerekirse dış ticaret, mal ve hizmet ticaretinin ulusal sınırların dışında, en az iki ülke arasında gerçekleşmesi faaliyetinin ifadesidir.

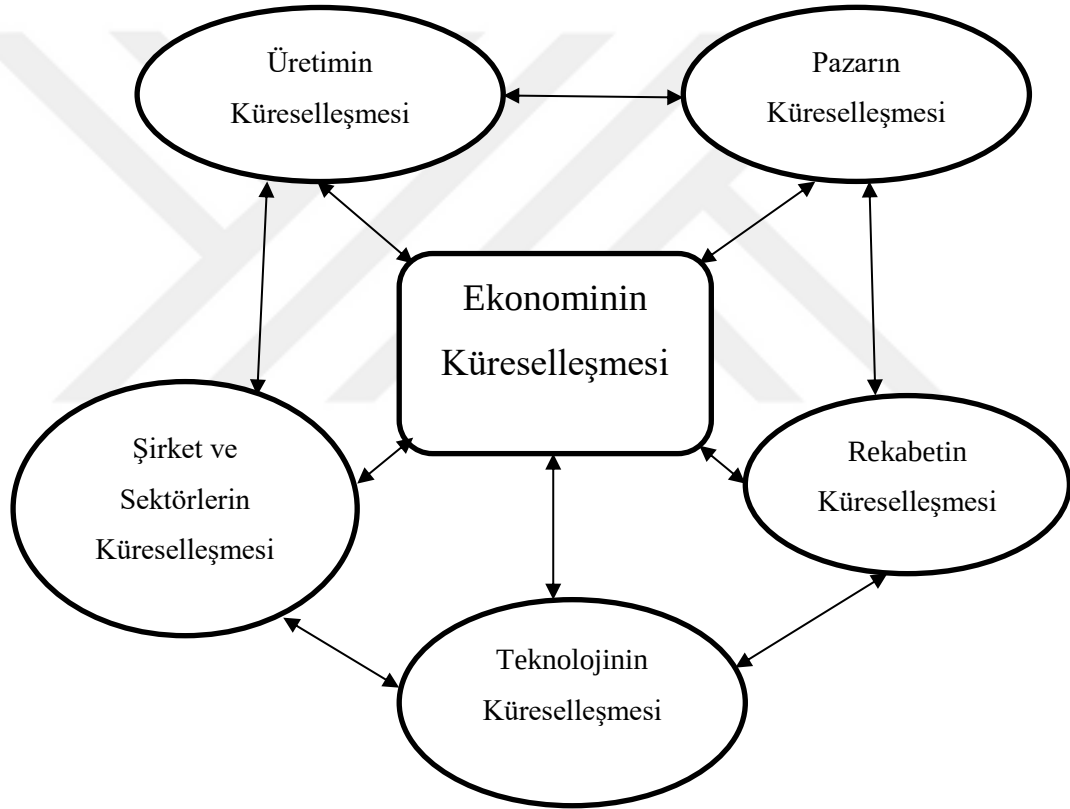
Başka bir ifadeyle dış ticaret, ticarete konu olan ürün ve hizmetlerin, bedeli ödenmesi şartı ile ulusal sınırların dışına gönderilmesi ya da diğer yönüyle ülke sınırları dışından bedeli ödenerek ülkeye getirilmesi faaliyetidir. Yine diğer bir tanımla uluslararası ticaret, ülkelerin kendi çıkarları ve ihtiyaçları doğrultusunda, ulusal sınırları dışında, bedeli karşılığında gerçekleştirdikleri mal ve hizmet satışıdır (Balcı & Göcen, 2017).

Dış ticaretin ithalat ve ihracat olarak iki ana öznesi vardır. Dış ticaret, diğer adıyla uluslararası ticaret, ülkeler arasında gerçekleşen mal ve hizmetin karşılıklı alınması “ithalat” veya satılması “ihracat” faaliyetidir. Özetle dış ticaret, uluslararası mal ve hizmet ticaretinin yanında esas olarak ihracat ve ithalat işlemlerinden meydana gelmektedir (Utkulu & Aydemir, 2013).

Her ne kadar dış ticaret, ülkeler arası yapılan mal ve hizmet alışverişi gibi salt bir tanımla açıklansa da, günümüzde süregelen siyasi ve sosyolojik değişimlerin sağladığı yeni şartlar da ticaretin belli kurallar ve amaçlar doğrultusunda gelişmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Zira her ülkenin kendine özgü kültürü, ticaret anlayışı, hukuku ve kanunları vardır. Ancak ulusal menfaatler, küresel anlayışa direnmekte zorlanmaktadır. Bu kuralları ve farklılıkları makul bir düzeye indirmek, dış ticaretin sağlıklı işlemesi açısından en kritik konularından biridir. Bu ihtiyaçların giderilmesi noktasında uluslararası siyasi ve ticari kuruluşlar çözüm üretmeye çalışmaktadırlar. Dünya Ticaret Örgütü (WTO), Dünya Bankası (WB), Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi belli başlı örgütler küresel ticareti desteklemekte ve bu sebeple ticareti kolaylaştırmak için ülkelerle işbirliği yapmaktadırlar. Ayrıca Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC), Avrupa Birliği (EU), Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği

Teşkilatı (OECD), Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC) gibi diğer gruplar da ekonomik ve politik güç merkezi olarak aynı doğrultuda faaliyet göstermektedirler.

Bu tip uluslararası yapılar, birkaç devletin bir araya gelerek meydana getirdikleri, amacı küresel ticareti kolaylaştırmak ve yaymak olan uluslararası örgütlerdir. Bu oluşumların desteğiyle şirketler, üretim şeklini, pazar tanımlarını, teknolojiyi ve rekabet alanlarını yeniden tanımlayarak odak noktalarını küresel alana kaydırmışlardır. Böylece küresel ticaretin önünü açılmış ve ekonomik küreselleşmenin parametreleri önem kazanmıştır (Joseph, 2015).



Şekil 2. Ekonomik Küreselleşmenin Parametreleri

Kaynak: T.J. Joseph, Globalisation and International Business, India 2015, s. 19

Artık ülkelerin dış ticaret politikaları ya da stratejileri güncellenmektedir. Bu yeni politikalar veya stratejiler aşağıda belirtilen bazı amaçlar doğrultusunda oluşturulmaktadır:

- dış ödeme açıklarının giderilmesi
- lokal endüstriyi dış rekabetten koruma
- ekonomik kalkınma
- piyasa aksaklıklarının giderilmesi
- hazineye gelir katkısı
- ekonominin liberalleşmesi
- iç ekonomik istikrar
- dış politika amaçlı bazı ülkelere imtiyaz tanıma
- dış piyasa monopol gücü

Bu amaçların yanı sıra dış ticaretin birçok dinamik yararları da vardır. Bunlar arasında;

- yerli üretimin yetersizliğine sebep olan hammadde açığını gidermesi,
- rekabeti geliştirmesi,
- iç piyasa talebini genişletmesi,

-yerel ekonomide ürün fazlasına çıkış yaratma gibi dinamik faydalardan söz etmek mümkündür.

Bunlara ilaveten diğer bir önemli husus da ülkeler arası üretim maliyetleri farklılığıdır. Bu noktada teknoloji ve üretim ilişkisi ön plana çıkmaktadır. Teknoloji ve onu etkin kullanan ekonomilerin sahip olduğu üretim faktörlerinin sağladığı avantajlar, üretim maliyeti farkı yarattığı gibi verimlilik farkı da yaratmaktadır. Hem verimlilik farkları

oluşması, hem de rekabet şartları nedeniyle ülkeler ucuza ürettikleri ürünleri yurtdışı pazarlara daha kolay satabilirken, daha maliyetli olanlarını ithal etme yoluna gitmektedirler. Böylece kaynaklarını etkin ve verimli şekilde kullandıkları gibi, öz yeteneklerine odaklanabilecek ve de uzmanlaşacaklardır. Dış ticarete gelişen uzmanlaşma, sonucunda finansal performansı arttırarak ekonomik büyüme için temel sağlamaktadır (Murshed & Serino, 2011).

Her ne kadar bu faydalar ülkenin ekonomik yapısına katkılar sunsa da, sosyal ve kültürel açıdan da ticari etkileşimin sonuçları hissedilmektedir. Uluslararası ticarete etki eden yolsuzluk, bürokrasi anlayışı, sözleşmelerin hayata geçirilmesi, sözleşme tarihlerine uyulması, taahhütlerin yerine getirilmesi, mülkiyet hakları, kayıt dışılık gibi konular karşılıklı kültürel yapıların birbirlerini tanıması ve değerlendirmesiyle daha kolay ifade edilebilmektedir. Bunun sonucu olarak kültürel ilişkiler geliştikçe, iktisadi faaliyetleri ve davranışları anlamak daha kolaylaşacak, uzun soluklu ticari ilişkilerin gelişmesine imkân sağlayacaktır. Kısaca kültür, uluslararası ticareti etkileyen, destek veren ve de kolaylaştıran bir unsur olarak önem kazanmaktadır (Arslan Ü. , 2014).

Ülkeleri birbirleri ile ticaret yapmaya iten sebepler genel olarak şu şekilde sıralanabilir:

- **Üretim farklılıkları:** Birçok ülkede bazı mallar üretilmeyebilir veya ihtiyaçtan az üretilmiş olabilmektedir. Toplumun ihtiyaçları doğrultusunda, üretimdeki eksikliği gidermek için bazı yurtdışındaki ülkelere malı ithal etme yoluna gitmek gerekebilir. Diğer yandan ülkede gereğinden fazla üretilmiş olan mallar, ihtiyacı olan ülkelere ihraç yoluyla satılır. Genel olarak, üretim farklılıkları sebepleri arasında coğrafi mesafe, iklim farklılığı, teknolojik gelişim, kaliteli insan gücü vb. şeklinde sıralanabilir.

-**Malların kalite ve kullanım farklılığı:** Değişik ülkelerde üretilen ve aynı ihtiyaç için kullanılan ürünler, kullanım süresi, biçim özelliği, işlev, ergonomi gibi farklılıklar sebebiyle yine birçok farklı ülkede, değişik tüketici grupları tarafından kullanılmaktadır.

-Fiyat farklılıkları: Bazı ülkelerde üretilen mallar homojen yapıda bile olsa, sahip oldukları ileri üretim tekniklerinden dolayı aynı ürünleri daha düşük fiyattan pazara sunabilmektedir. Bu da onların uluslararası pazarlarda daha fazla talep görmelerine yol açmaktadır.

-Tüketici talep tercihleri: Sadece başka bir ülkede üretilen bir ürünün, milli sınırların dışında diğer bir ülkede talep görmesi sonucu dış ticarete konu olabilmektedir. Bir ülkeye özgü bir malın bazen diğer ülkelerden rağbet görmesi, teknoloji sayesinde gelişen iletişim kanalları sayesinde mümkün olduğundan, yerel bir ürünün ihraç edileceği ülkeye göre geliştirilerek tasarlanması ya da adapte edilmesi gibi durumlar söz konusu olabilmektedir.

Sonuç olarak ülkelerin refahında ve ekonomik olarak gelişmesinde dış ticaretin payı oldukça fazladır. Nitekim A.Smith, “Ulusların Zenginliği” adlı eserinde, dış ticaret fikrini destekleyen “mutlak üstünlük” teorisini açıklamıştır (1776). Smith, dış ticaretin bir ülkenin ekonomik gelişmesi için gerekli bir araç olduğunu ifade ederken, diğer yandan uzmanlaşma ve iş gücünün önemine vurgu yapmıştır. Bu teoriye göre, her ülke en düşük maliyetle ürettiği ürüne odaklanıp, o konuda uzmanlaşıp ihraç etmeli ve de maliyeti yüksek ürünleri ise ithal etmelidir.

Daha sonraları David Ricardo, Smith’in yaklaşımındaki eksik kalan konuları ele almış ve de iç üretim maliyetlerini baz alan “karşılaştırmalı üstünlükler” teorisini ortaya atmıştır. Her ülkenin belli alanlarda ya da belli ürünlerde uzmanlaşarak dış ticaret potansiyelini geliştirebileceğini, böylece her ülkenin bu ticaretten karşılıklı verim alabileceğini ifade etmiştir. David Ricardo’ya göre her ülke, tüm ürünlerinde diğer ülkelere kıyasla daha önde olsa da nispi olarak en çok üstünlüğe sahip olduğu ürünlerde uzmanlaşıp onları satarken, daha az üstün olduğu ürünleri ise ithal etme yoluna gitmelidir (Topuz & Coşkun, 2018). Böylece dış ticaretin yapılabilmesinin imkânlarını rasyonel bir çerçeveden açıklamaya ve de bu konuda katkı sunan bir yaklaşımın öncüsü olmaya devam etmiştir. Günümüz modern iktisat teori ve buna bağlı dış ticaret politikalarının geliştirilmesine David Ricardo’nun düşünceleri temel oluşturmuştur (Tanyeri, 2000).

D. Ricardo'dan sonra iktisat bilimci Hecksher tarafından ortaya atılan, daha sonrasında ise onun öğrencisi Ohlin'in üzerinde çalıştığı “faktör donatım” teorisinde, ülkelerin sahip olduğu özellikler sayesinde şekillenen üretim faktörünün uluslararası ticaretteki rolünden ve sağladığı mutlak üstünlükten bahsedilmiştir. Daha sonrasında geliştirilen dış ticaret teorileri ise aşağıdaki gibidir:

- **nitelikli iş gücü** teorisi
- **ölçek ekonomileri** teorisi
- **teknoloji açığı** teorisi
- **ürün dönemleri** teorisi

Geleneksel teoriler, ülkelerarası yapılan ticareti, ülkelerin kendi bünyesindeki kaynakları geliştirerek gelire çevirmesi kapsamında değerlendirirken, teknolojik atılımlar uluslararası ticareti başka bir boyuta geçirerek uzmanlaşmayı öne çıkarmakta ve farklılaşmanın ana unsurlarından biri olarak etkisini arttırmaktadır. Artık söz konusu birçok iş kolunda ve dış ticarete karşılaştırmalı üstünlüğün sağlanmasında, araştırma-geliştirme çalışmaları ve tecrübe ile kazanılan bilginin rolü önem kazanmaktadır.

Diğer yandan gerek iletişim, gerekse ulaşım alanında yenilikler «küreselleşme» kavramını özellikle iktisadi hayata yerleştirmiştir. Bunun sonucunda üretim anlayışı gelişmiş ve ticaretin alanı genişlemiştir. Küresel ticaret anlayışı, bir taraftan benzeşen ürünler arasında rekabeti artırırken diğer taraftan da üretimi yapılamayan ürünlerin tüketimine imkân vermektedir. Üretici açısından bakıldığında, üretim için gerekli ama elde edilmesinde zorlanılan girdilerin temininin sağlanması ve rekabet ortamının gelişmesi sonucu teknolojik yenilikler desteklenmektedir. Bütün bu gelişmeler sonucu küresel ticaret hacminin artması, küresel büyümeye ve ülkelerin küresel uyum davranışlarına olumlu katkılar sunmaktadır (Gürak, 2016).

Teknolojik gelişmelerin katkı sunduğu küreselleşmenin en önemli sonuçlarından biri, ülkeler arası ticari etkileşimin artış göstermesidir. Ürünlerin pazarlanmasında, direk tüketiciye ulaşmanın altyapısı kurgulanmaya başlanmış, bunun sonucunda daha fazla sayıda ve çeşitte ürünlerin uluslararası rekabetçi pazarlarda satılabilir olması amaçlanmıştır. Teknolojiye dayalı gelişen pazarlama stratejisinde, zamana ve kaliteye endeksli rekabet anlayışı ön plana çıkmıştır. Bu amaca yönelik iyi bir tedarikçi ile işbirliğine ihtiyaç vardır. Özellikle üreticiden doğrudan tüketiciye ürünün teslim edilmesi gibi hizmetler, küresel taşımacılık hizmeti sunan firmaların bu imkânı sağlaması sonucu gerçekleşmiştir.

Taşıma, ulaştırma ve dağıtım hizmetleri, dış ticaretin gelişmesi ve ekonominin dünya piyasalarıyla birlikte hareket etmesi ve bütünleşmesi açısından stratejik öneme sahip bir işlevi yerine getirmektedir. Uluslararası taşımacılık şirketleri bu amaç doğrultusunda ulaşım ağlarını büyütmüşler ve günümüzde uluslararası pazarlarda birbirleriyle ticari ilişkide bulunabilen iki yüzden fazla ülkeye hizmet ve destek verir duruma gelmişlerdir. Bir yandan dünyanın tek bir pazar haline gelmesinin önü iyice açılmakta, diğer yandan dış ticaretin kapsamı ve rekabet alanı genişlemektedir.

Uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin artması;

- (a) dış ticaretin maliyetlerinin azalması,
- (b) istihdam yaratması,
- (c) üretimi elverişli hale getirmesi,
- (d) değer artışına yol açması

gibi fırsatlar ve sonuçlar sağladığından dış ticareti daha cazip hale getirmektedir.

Artık dış ticaret kavramı, sadece devletlerarasında yapılan bir ticaret kavramından daha da öte evrensel boyutta, oluşturduğu yeni ticaret eksenini sayesinde küresel özellik kazanmıştır. Netice itibarı ile dış ticaret, ülkeler için doğru ve etkin şekilde yönetilmesi gereken bir süreç ve faaliyet zinciri olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.1.4 Ekonomik Büyüme

Ekonomiyi, aslında eldeki kaynaklarla ihtiyacın karşılanması adına kullanılan bir araç olarak tanımlamak mümkün olsa da kaynaklar yetersiz olduğu için ihtiyaçları karşılariken oluşan dengesizliği de çözmeye çalışan bir sistem olarak değerlendirmek gerekir. Üretim ile çalışır, ancak tüketim sorun olabilir. Özetle, ekonomi bir üretim, tüketim meselesi olduğu kadar, bir bölüşüm (gelir dağılımı) meselesidir. Bir ülkenin gelişmesi, bu sistemin iyi çalışmasına ve de sonuç olarak büyümesine bağlıdır (Apak & Uçak, 2007).

Adam Smith'e göre bir ülkenin refahı, sahip olduğu altın rezerviyle değil üretim ve ekonomik büyüme ile ölçülmelidir. Bu klasik anlayışa göre, uluslararası ticaretten fayda sağlayabilmek için aşağıda belirtilen konularda gelişme sağlanmalıdır:

- a) uzmanlaşma
- b) işbölümü
- c) serbest ticaret

David Ricardo bu görüşe katılmakla beraber, dış ticaretin öneminden bahsetmektedir. Zira herkesin üretebileceği, uzmanlaşabileceği bir alan vardır. Devletler buna odaklanarak maksimum verimlilik sağlamak ve böylece ekonomileri büyümektedir.

Ekonomik büyüme, genelde milli gelirin zaman içindeki artışını ifade eder. Bir başka açıdan büyüme, “ İktisadi yapıda nitelik ve nicelik itibarıyla birbirini etkileyen değişme ve gelişme ” anlamına da gelmektedir. Ekonomik büyüme bir sonuçtur, sayısal olarak ülkenin nüfusunun ve üretime katılan işgücünün ve diğer fonksiyonların artışını göstermektedir. Bu çerçevede bir ülkenin ekonomik açıdan ulaştığı gelişme seviyesi, o ülkede kişi başına düşen milli gelir payı ile ölçülmektedir. Büyüme hızı ise, kişi başına düşen milli gelir payındaki her yıl meydana gelen nispi artışı işaret eder. Kişi başına düşen milli gelir açısından karşılaştırıldığında, ülkeler arasında hala çok

büyük farklar olduğu bilinmektedir. Bu nedenle ekonomik büyüme, sürekli olarak tartışma konusu olmakta ve büyüme modelleri ortaya atılmaktadır.

İktisadi büyüme temel olarak ekonominin üretim yönünü ve uzun sayılabilecek bir dönemi ifade etmektedir. Gerek ülke ekonomilerinin gelişmesinde, gerekse küresel rekabet gücünün artmasında, ekonomik büyüme önemli bir role sahiptir. Zira ekonomik büyüme sayesinde ülke ekonomileri gelişme kaydeder, üretim artışı yaşanır, işsizlik gittikçe azalır ve de nihayetinde refah artışı sağlanır. Bu olumlu gelişme evresinin oluşmasında ülkeler kaynaklarını etkin kullanarak ekonomik büyüme süreçlerine katkı sunarlar.

Öte yandan, ekonomi büyürken, hangi faktörlerin bu büyümede rol oynadığını bilmek politika yapıcılar açısından büyük önem taşımaktadır. Burada incelenmesi gereken konu, büyümenin kaynağının tespit edilmesidir. Sürdürülebilir ve sağlıklı bir büyüme, yatırıma yönelik harcamalardaki gözle görülür artışın sağlandığı bir ortamda meydana gelecektir. Ancak bu şekilde ekonomi, gelecek dönemlere daha büyük bir üretim kapasitesi rezervi ile gireceğinden arzu edilen sürdürülebilir bir büyüme hızının dinamiği olabilecektir.

Ekonomik büyümeye etki eden birkaç temel faktör bulunmaktadır:

- doğal kaynaklar
- fiziksel ve beşeri sermaye
- işgücü
- teknolojik atılımlar

Doğal Kaynaklar; üretiminde insan gücünün kullanılmadığı doğal alanlardır. Bunlar arasında denizler, akarsular, topraklar, madenler, yeraltı zenginlikleri, hayvanlar ve ormanlar sayılabilir. Ülkeler bulundukları coğrafi konuma ve iklim şartlarına göre farklı doğal kaynaklara sahiptirler. Burada önemli olan, sahip olunan doğal

kaynakların nasıl değerlendirildiğidir. Bazı ülkeler zengin petrol ve doğal gaz havzalarına sahip olmalarından dolayı üretim yapıp satarak, diğerleri bulundukları konum itibarı ile doğal coğrafi avantajlarını turizm sektöründe geliştirerek kendilerine ekonomiler yaratmaktadırlar. Bir ülkede doğal kaynakların fazla olması o ülke için getiri sağlayıp ekonomik büyümeye destek verebilir. Bu sebeple sahip olunan doğal kaynağı en verimli şekilde değerlendirip üretime katmak, ülke ekonomisinin büyümesine olanak sağlayacaktır.

Fiziksel, Beşeri ve Sosyal Sermaye; sermayeyi; fiziki, beşeri ve sosyal sermaye olarak üç ayrı kategoride incelemek gerekir. Fiziksel sermaye, ulusal ekonomide mal ve hizmet üretimi için gerekli olan ve üretimi kolaylaştıran tüm teçhizat, binalar, ulaşımda kullanılan araçlar, sanayi gereçleri, bunların işlendiği tesisler gibi unsurları kapsamaktadır. Kısaca sermaye, üretim amacıyla kullanılan ve insan eliyle meydana getirilmiş olan araç gereçlerin hepsidir. Fiziksel sermaye, büyümeyi hedefleyen ekonomiler için en temel ve en değerli kaynaktır. Zira işçilerin üretken olabilmesi için, kullandıkları araç gerecin ya da fiziki sermaye malzemeleri var olması gereklidir. Bu nedenle sermaye birikimi olmadan üretim faaliyetini harekete geçirmek imkânsızdır.

Eğer bir ülkede ekonomik şartlar yatırım ve tasarruf yapmaya elverişli ise, bu ülke için yeterince sermaye birikimi kabiliyeti var demektir. Yeterli sermaye birikimine sahip olan ülkeler üretim kapasitelerini geliştirip genişleterek daha fazla üretime katkı sunabilmektedir. Dolayısıyla geliri artış gösterip sermaye birikimi sağlayabilen ülkeler ekonomik açıdan büyümeleri sayesinde kendi yetenekleri dâhilinde daha fazla gelir kazanmış olurlar.

Sosyal sermaye genel olarak sosyal ilişkileri işaret etmektedir. Her ne kadar maddi ve malî sermaye gibi ölçülebilen bir kavram olmasa da, sosyal sermayenin ana düşüncesi sosyal iletişim ve bu iletişimi sağlayan araçların önemli bir zenginlik kaynağı olmasıdır. Sosyal sermayeyi beşeri sermaye ilişkileri kapsamında çok, diğer sermaye gruplarının bireyleri arasında iletişimi sayesinde gelişen ilişkilerde değerlendirmek gerekir (Field, 2008).

Beşeri sermaye ise, bir ülkede yaşayanların sahip olduğu bilgi birikimleri, yetenekleri ve uzmanlık alanları gibi artı değerleri kapsamaktadır. Ülkelerin hedefleri doğrultusunda gerekli bilgi ve tecrübeye sahip bir topluluğun varlığı, özellikle gelişme aşamasında olan ülkeler açısından artı önemli bir kazanımdır. Diğer yandan, teknolojinin üretim aşamasında değerlendirilmesi faktör verimliliğine ivme kazandırmaktadır. Teknoloji atılımlar ve teknolojinin üretimdeki efektif kullanımı ise, ülkenin sahip olduğu düşünülen beşeri sermaye ile ilintilidir; daha tedrisatlı ve tecrübeli işgücü sayesinde daha çabuk teknolojik ilerlemeye adapte olunmaktadır (Keskin, 2011). Böylece ülkelerin işgücünün verimliliğini arttırmak için kafa yordukları beşeri sermaye yatırımları, yeni teknolojilere kolay bir şekilde uyum sağlanmasını ve uygulanmasını hızlandırarak ekonomik kalkınmaya etki yapacaktır.

İşgücü; üretimin içinde bir şekilde rol alan, destek veren her türlü kas ve beyin gücünü kapsamaktadır. İşgücü artışı, üretimdeki emek artışıdır ve ekonomik büyümeyi etkilemektedir. Ancak nicelik kadar nitelik de önemlidir. İşgücünün nitelikli olması, verimliliğini de olumlu etkilemektedir. İşgücü artışının üretim fonksiyonundaki etkisi, ülkede sağlanan istihdam olanakları ile değerlendirilmektedir. Büyümeye sağladığı olumlu katkının yanında, ülkelerin ulaştığı gelişmişlik seviyelerini tespit etmede kullanılan önemli bir makroekonomik ölçüt istihdam oranıdır. Dolayısıyla işgücü, büyümeye katkısı haricinde kalkınma konusunda da belirleyici bir faktördür.

Teknolojik atılımlar; daha kısa zaman diliminde daha fazla üretim yapma olanağı sağladığından ve de verimlilik artışına sebep olduğundan, ekonomik büyümeyi etkilemektedir. Dolayısıyla teknolojik atılımlar, üretim artışına sebep olması nedeniyle ekonomik büyümeyi desteklemekte ve büyümenin sürdürülebilir olması için katkı sunmaktadır. Üretim aşamasında teknik bilgiyi teknoloji ile geliştiren ve bütünleştiren işletmeler daha verimli çalışarak, daha az maliyetli ve de kaliteli ürünler çıkararak üretim potansiyelini arttırmaktadırlar. Bunun sonucunda gelişen teknoloji, üretim kapasitesinde artışa sebep olarak, daha fazla ürünün daha farklı piyasalarda yer almasına imkân tanımakta ve bütün bu iyileştirmeler, ekonomik büyümeye

dönüşmektedir. Teknoloji daha az miktar girdi kullanarak, daha fazla sayıda çıktı sağlamasına ilaveten üretilecek ürünün kalitesini de olumlu etkilemektedir.

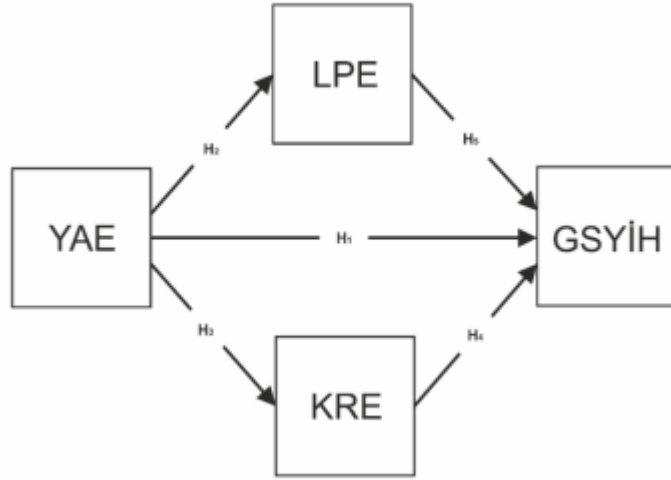
Ayrıca teknolojik atılımlar, sermaye birikimini çoğaltmakta ve ihracatın uluslararası ticarete rekabet gücüne olumlu katkılar sunmaktadır. Günümüz rekabet dünyasında, ülkelerin gelişmişlik algısı ve ekonomik güç seviyeleri, teknolojik açıdan geldikleri nokta ile beraber değerlendirilmektedir. Teknolojiye sahip olan ülkeler, verimlilik artışı sayesinde sürdürülebilir başarılarla imza atmışlar ve buna uygun politikaları takip ederek, gelişmiş ülkeler arasında yer almışlardır. Ülkelerin teknolojik gelişmelere daha hızlı bir biçimde adapte olması, ekonomik bağımsızlığı açısından önemlidir.

2.2 Kavramsal Çerçeve

Araştırmanın bu kısmında hem kavramsal modeli hem de hipotezleri oluşturabilmek için konu ile ilgili literatürde geçen benzer temel modeller göz önüne alınmıştır. Daha sonra çalışmanın boyutları tanımlanmış ve hipotezler geliştirilerek kavramsal çerçeve oluşturulmuştur.

2.2.1 Örnek Alınan Modeller

Çalışmanın kavramsal modelinin geliştirilmesinde birçok araştırma incelenmiş ve mercek altına alınmıştır. Bu süreçte yararlanılan çalışmalardan birincisi, 2019 yılında Nagehan Uca, Mustafa Emre Civelek ve Murat Çemberci tarafından yayınlanan çalışmadır. Araştırmalarında şekil 3'te belirtildiği üzere, yapısal eşitlik yöntemi kullanılarak açıklanan modelde, yolsuzluk algısı ile gayrisafi yurt içi hasıla arasındaki ilişkide lojistik performansın ve küresel rekabetin birlikte ara değişken rolleri analiz edilmiştir (Uca, Civelek, & Çemberci, 2019). Araştırma Türkiye özelinde yapılmıştır ve sonucunda hem Lojistik Performans Endeksi'nin (LPE) hem de Küresel Rekabet Endeksi'nin (KRE) Gayrisafi Yurt İçi Hasılayı (GSYİH) pozitif yönde etkilediği sonucuna varılmıştır. Ayrıca bir ülkenin lojistik performansına yönelik çalışmalarda yolsuzlukla mücadele anlayışına uygun hareket edilmesinin son derece önemli olduğu, yine bu çalışmanın sonucunda belirtilmiştir.



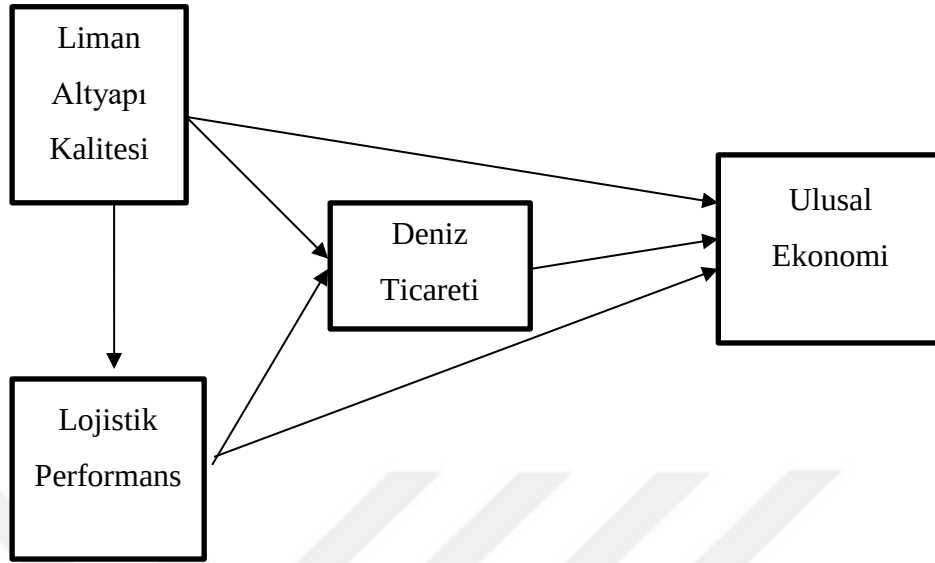
Şekil 3. Yolsuzluk Algısının Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Üzerine Etkisinde Lojistik Performans ile Küresel Rekabetin Ara Değişken Rolü

Kaynak: Uca, Civelek ve Çemberci(2019); Opus, s.1246

Bir diğer çalışmada Erkan (2014), KRE ile LPE boyutlarını ilişkisel bazda doğrusal regresyon ile araştırmış, rekabet ile lojistik performans arasındaki ilişkiyi ortaya çıkarmıştır.

2011 yılında yapılan çalışmada ise; sürdürülebilir rekabet gücü açısından lojistiğin önemi araştırılmış, lojistik faaliyetlerinin hem etkili hem de bilişim teknolojileriyle birlikte kullanımı sonucunda rekabet gücünü artacağı ve daha sürdürülebilir olacağı sonucunu ortaya koymuşlardır (Sandberg & Abrahamsson).

Çalışmanın kavramsal modelinin geliştirilmesinde yararlanılan çalışmalardan bir diğeri Munim ve Schramm tarafından geliştirilen modeldir. Munim ve Schramm (2018) tarafından yapılan araştırmada liman altyapı kalitesinin yükseltilmesinin gelişmekte olan ülkelerde lojistik performansı iyileştirdiği ve sonuç olarak ta ekonomik büyümeyi arttırdığı öne sürülmüştür. Burada lojistik altyapının deniz ticareti üzerinden ekonomiye yaptığı katkıya dikkat çekilmiştir. Lojistik yatırımların ülkelerin ekonomik performansına olumlu etkilerini göstermesi açısından önemli bir örnek teşkil etmektedir.



Şekil 4. Munim ve Schramm tarafından geliştirilen kavramsal model

Kaynak: Liman altyapısı ve lojistik performansın ekonomik büyüme üzerine etkisi: deniz ticaretinin mediatör rolü (Munim & Schramm, 2018)

Burada esas olan altyapının kalitesi kadar, o yapının neye hizmet ettiği ve nasıl bir vizyonla işletildiğidir. Kinsey'in (1981) yaptığı bir çalışmada, limanların iyi yönetilememesi sonucu lojistik yatırımın yerel ekonomiye pek bir katkı sunamadığı görülmüştür.

Bir diğer çalışmada ise, altyapı yatırımlarının kalitesinin iyi bir iş çevresi yarattığı ve taşımacılığın etkisini artırdığı ve sonucunda ihracat büyümesine yol açtığı tespit edilmiştir (Portugal-Perez & Wilson, 2012).

Lojistik sektörünün ekonomik büyüme üzerindeki etkisi birçok araştırma ile kanıtlanmıştır. En önemlisi lojistik sektörüne dış ticaret politikalarına uygun olarak yapılan yatırımların, maliyetlerin düşmesine ve transfer sürelerinin gittikçe kısalmasına yol açacağından verimliliği artırarak sektörün büyümesine neden olacaktır. Bunun sonucunun dış ticaret ilişkilerine yansımından dolayı ülkenin ekonomik olarak büyümesi kaçınılmaz olacaktır (Yurdakul, 2020).

Yine aynı çerçevede, lojistik yatırımlar sayesinde pazara kolay erişimin, ekonomik büyümeye katkı sağlayacağı aşikârdır. Yapılan bir çalışmada, milli gelirin büyümesinde pazara çabuk ulaşımın ve yakın ekonomik coğrafyanın rol oynadığı gözlemlenmiştir (Redding & Venables, 2004).

Çin’de yapılan bir araştırmada, lojistik altyapı yatırımlarının sanayi üretimlerine etkisi araştırılmış ve çalışmanın sonucunda lojistik yatırımların ekonomik büyümeye katkı sunduğu sonucuna varılmıştır (Chu, 2012).

Yine başka bir çalışmada, dış ticaret rakamlarındaki belirgin artışın sağlanabilmesi için, ülkelerin lojistik faaliyetlere önem vermesi ve yatırım yapması gerekliliği ifade edilmiştir. Böylece ülkelerde oluşan ticari maliyetler azalacak ve dış ticaret gelirleri artacaktır (Malhotra & Mishra, 2019).

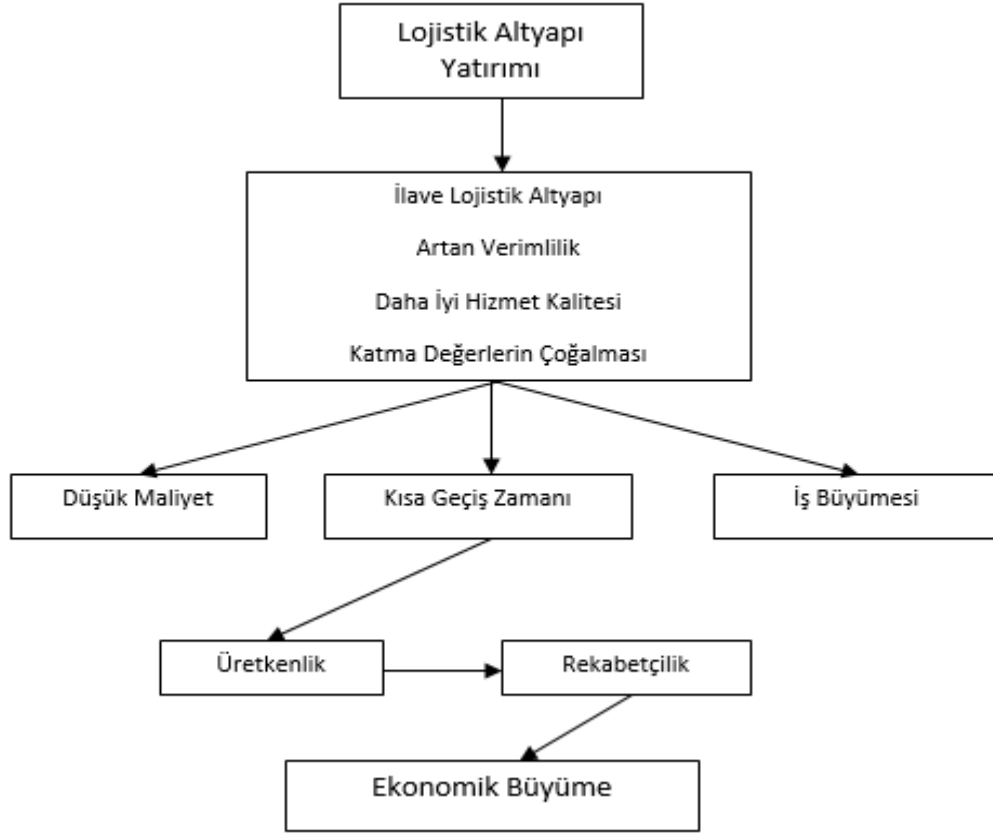
Yine yapılan bazı çalışmalarda, lojistik sektörünün gelişimi ile dış ticaretin daha da ivmelendiği görülmüştür. Yani dış ticaret ile lojistik sektörü eş zamanlı gelişme kaydetmiştir. Buradan çıkarılması gereken en önemli sonuç, ülkelerin dış ticaret politikalarını oluştururken, aynı zamanda ve de eş güdümlü lojistik stratejilerini de oluşturması gerekliliğidir. Özetle, yapılacak lojistik altyapı yatırımlarının öngörülen dış ticaret politikalarını destekleyecek mahiyette olması önemlidir.

Diğer yandan lojistik süreçlerin gelişmesinde birçok kamu otoritesinin sorumluluğu da olabilmektedir. Dolayısıyla hedeflenen dış ticaret politikalarının hayata geçirilebilmesi ancak bu kurumların ortak bir geniş görüşlülük ve de ötesinde amaç ile hareket etmesine bağlıdır.

Türkiye özelinde yapılan bir araştırmada, 1990 ve 2019 yılları arasında lojistik sektöründeki yapılan iyileştirmelerin ve yatırımların dış ticaretin gelişimine olumlu katkılar sağladığı sonucuna varılmıştır (Koca, 2021).

Bu araştırmanın kavramsal modelinin geliştirilmesinde yararlanılan araştırmalardan bir diğeri ise, lojistiğin ekonomik büyüme üzerindeki etkisini detaylı şekilde araştıran bir çalışmadır. Navickas ve arkadaşlarının yaptığı bu çalışmada, lojistik yatırımların

sağladığı rekabetçi avantajların ülke ekonomisine katkı sunduğu sonucuna varılmıştır (şekil 5).



Şekil 5. Lojistiğin Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi

Kaynak: Navickas, Sujeta, & Vojtovich, 2011

Bir diğer olası görüş ise, gerek lojistik performansın gerekse rekabetçilik düzeyinin başka etmenler çerçevesinde ekonomik büyümeye dolaylı etki yaptığıdır. Aslında lojistik performans ile rekabetçilik düzeyi etkisinin en iyi anlaşılacağı alanlardan biri de dış ticaret ve onun göstergeleri olacaktır. Bir ülke ne kadar rekabetçi olursa, dış ticarete de avantajlı durumda olacaktır (Çakmak, 2004). Zira rekabetçi stratejide ülke kendini geliştirme durumunda olacak, rakiplerini analiz edecek ve buna göre pazarda pozisyon alacaktır.

Aynı şekilde bir ülke ne kadar lojistik altyapısına önem verirse, o ülke ile ticaret yapmak kolaylaşacağından, daha fazla pazara girme şansı olacak ve daha fazla talep görebilecektir. Bu sebeple Lojistik Performans Endeksi ve Küresel Rekabet Endeksi bir ülke için önemle takip edilmesi gereken endekslerdir. Zira ülkelerin gelişmişliği bu ölçütlerle de sorgulanmaktadır.

Kirby ve Brosa, yaptıkları çalışma ile lojistiğin Latin Amerika'daki orta ve küçük ölçekli firmaların açısından rekabetçi ve ayırt edici bir faktör olduğunu ortaya koymuşlardır (Kirby & Brosa, 2011).

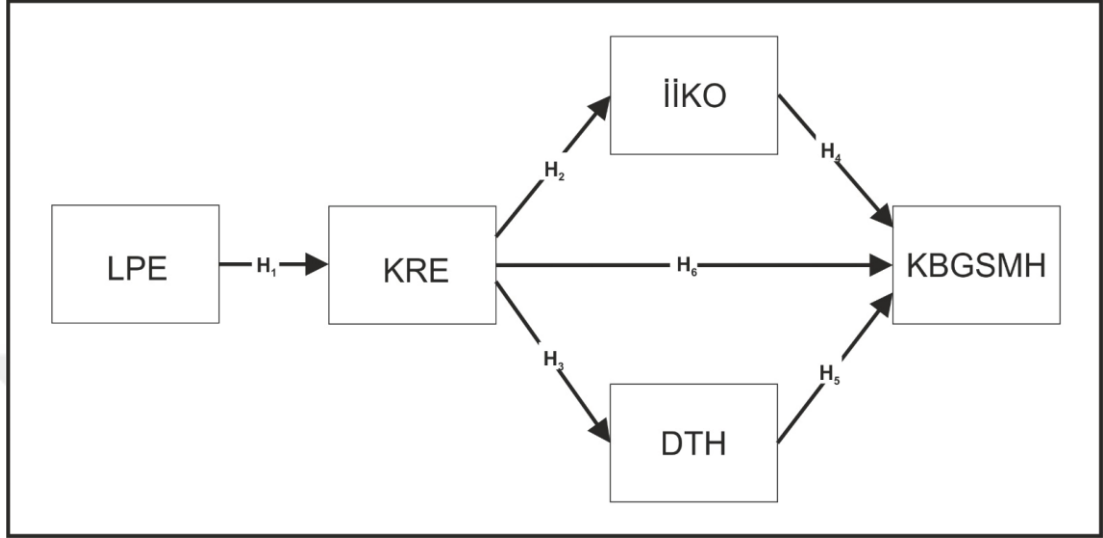
Diğer yandan Datta ve Agarwal (2004) tarafından yapılan bir çalışmada, 22 OECD ülkesi seçilerek incelenmiş, dinamik panel analizi kesit regresyon ve sabit etkiler ile analiz edilerek altyapı ile ekonomik büyüme arasında pozitif ilişki tespit edilmiştir. Aynı zamanda kişi başına düşen gelirde artış olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Bütün bu çalışmaların amacı şeffaf ve öngörülebilir küresel ticaret sistemi oluşturarak, güvenli bir ortam ile küresel ticareti serbestleştirmek ve ülke ekonomilerine katkı verecek yeni modeller geliştirmektir. Bunu yaparken de ülkelerin, toplumların bu ilişkilerden ve yaklaşımlardan kazanması muhtemel faydaları olacaktır. Dolayısıyla güvenilirliği tespit edilmiş, onaylanmış küresel endeksler kullanılarak yapılan çalışmalar, yeni modellerin gelişmesine olanak sunmakta ve de sonucunda ülkelerin gelişmesine destek sağlamaktadır.

2.2.2 Önerilen Kavramsal Model

Şekil 6'da araştırmanın kavramsal modeli gösterilmektedir. Araştırmada kullanılan ölçeklerin geçerlilik ve güvenilirliklerinin test edilmesi ve de önerilen modelin hipotez testlerinin sonuçlarından sonra model bilimsel olarak teyit edilmektedir. Kavramsal modeldeki boyutlar literatürde kabul görmüş boyutlar olup, bu modelde bütünleşik şekilde bir araya getirilmiştir. Araştırmanın hipotezleri altı adet olup, ikinci seviye gizli değişkenler arasındaki ilişkiler ve bu değişkenlerin bağımsız değişkenler ile olan ilişkilerini açıklayacak şekilde kurgulanmıştır. Kısaca bu kısımda kavramsal modeli

oluşturan boyutlar tanımlanacak ve sonunda bu boyutlar arasındaki olası ilişkiler hipotezlerle açıklanmaya çalışılacaktır.



Şekil 6. Araştırmanın Kavramsal Modeli

2.2.3 Araştırmanın Boyutları

Tezin bu bölümünde, araştırmaya konu olan boyutlardan ve bu boyutların kullanım amaçları ile ilgili yapılan kavramsal yaklaşımlardan bahsedilecektir. Çalışmada beş boyut kullanılmıştır; bunlar Lojistik Performans Endeksi (LPE), Küresel Rekabet Endeksi (KRE), Dış Ticaret Hacmi (DTH), İhracatın İthalatı Karşılama Oranı ve Kişi Başı Gayri Safı Milli Hasıla (KBGSMH) olarak sıralanmıştır.

2.2.3.1 Lojistik Performans Endeksi (LPE)

Lojistik, ilgili müşteri ihtiyaçlarını gidermek amacıyla ürün ve hizmetlerin üretilme aşamasından müşteriye sunulma aşamasına kadar akışı planlayan ve yürüten kritik bir süreçtir (Long, 2019). Başlangıçta askeri bir kavram olarak kullanılan lojistik, II.

Dünya Savaşı'ndan sonra gelişen uluslararası ticaretin iş süreçlerinde kullanılan önemli bir olgusu olarak ivme kazanmıştır. Teknolojik gelişmeler ile artan uluslararası rekabet, küresel dünyadaki önemini artırmış ve dolayısıyla lojistiği uluslararası ticaretin en önemli rekabet unsurlarından birisi haline getirmiştir. Hız, esneklik ve maliyet özellikleri ile lojistik faaliyetler küresel ticaret düzeninde belirleyici bir faktör durumuna gelmişlerdir (Koban, Fırat, & Keser, 2009). Sonuç olarak lojistik, uluslararası ticarete katkı sunan rolünden küresel ticarete yön veren rolüne dönüşmeye başlamıştır.

Her ne kadar ilk çıkış noktası müşteri ihtiyaçlarını karşılamak gibi amacı taşısa da, lojistik zaman içinde teknolojik gelişmelerin etkisiyle rekabette farklılaşma yaratan ve müşteriye değer katan bir süreç olarak da değerlendirilmiştir. Bu konuda araştırmalar yapan Michael Porter 1990 yılında yaptığı çalışmayla “Değer Zinciri” kavramını ortaya atmıştır (Porter M. , 1990). Geliştirdiği bu modeli ana faaliyetler ve destekleyici faaliyetler olarak ele almıştır. Ana faaliyetlerde giren ve çıkan lojistik, satış ve pazarlama hizmetleri yer alırken, destekleyici faaliyetlerde daha çok insan kaynakları, altyapı çalışmaları, teknolojik yatırımlar ve satın alma yer almaktadır. Aslında tüm bu yaklaşımların amacı kaliteli, hızlı ve az maliyetle lojistik sistemde taşınacak bir ürünün hem müşteriye hem de hizmet veren tedarikçiye sağlaması muhtemel rekabet avantajının önemidir. Hızın, kalitenin ve maliyetin bu kadar önemli olduğu ticaret dünyasında lojistik performansın etkisi büyüktür.

Lojistik faaliyetlerde kalitenin ve verimliliğin yakalanması, yine aynı süreçlerdeki standartların sürdürülebilir bilinir ve öngörülebilir olması, tedarik süresinin kısalması, bunun ürün birim maliyetlerine rekabet avantajı sağlayacak şekilde yansımaları, lojistik performans ölçütü olarak nitelendirilen iktisadi, coğrafi ve kurumsal şartlarla ilişkilidir. Lojistik hizmetlerin niteliği ve tutarlılığı ile söz konusu malların alıcıya vaktinde ulaştırılmasını konu eden lojistik performans, lojistik faaliyetler sonucu ortaya çıkan bir verimlilik ve yeterlilik ölçüsüdür (Bayraktutan & Özbilgin, 2015).

Günümüzde teknolojik gelişmelere paralel üretim maliyetlerinde ve kalitesinde farklılıkların azaldığı ve fiyat rekabetinin tek başına sürdürülebilir olmadığı küresel

ticaret arenasında, rekabet artık lojistik performansa ve de onun ölçütlerine kaymaktadır. Kimilerine göre lojistik performans, işletmelerin verimlilik çerçevesinde ortaya koyduğu etkinliğin bir ölçüsüdür (Erturgut, 2016). Ancak burada üzerinde önemle durulması gereken bir nokta da, bazen uluslararası ticaret yapan işletmelerin, maliyetlerini düşürerek ve kendilerine göre verimliliği artırarak lojistik performansı bir önceki dönemden daha üst seviyeye taşıdıkları fikrine kapılmalarıdır. Bu sebep ile bu noktada dikkate alınması gereken esas konu, verimlilik adı altında lojistik performans artışının müşteri tarafından da onaylanmasıdır. Kısaca müşteri algısı ya da diğer anlamıyla müşteri memnuniyeti lojistik performansı belirleyen unsur olarak ön plana çıkmaktadır. Bu sebeple uluslararası ticaret pazarında yer almak isteyen şirketlerin başarısı, bağlı bulundukları ülkelerin dış ticarete yaklaşımı ve buna uygun politikalarına bağlı olduğu kadar, yine bunları değerlendirerek iyi bir lojistik performans stratejisini öncelikle ortaya koymasına bağlıdır.

Diğer yandan küresel ticareti yaymanın yolu ticaretin önündeki engelleri kaldırmaktır. Ancak her ulusun kendi dış ticaret yapma şekli ve buna bağlı oluşturduğu kuralları vardır. Ülkelerin küresel ticaret ya da küresel rekabet denilen bu yenedünya düzeninde yer alabilmeleri, buna uygun politikaları ve uygulamaları pratiğe dökmeleri ile mümkün olacaktır.

Küresel ticarete sınırların önemini yitirmesi, uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmeti veren firmaların sayısının artması ile, üretim ivme kazanmış ve bu da tüketim iştahını artırmıştır. Böylece ulaşılabilen yeni tüketici pazarları, lojistik faaliyetlere duyulan ihtiyacın önemini ortaya çıkarmıştır. Sonucunda lojistik operasyonların ve dünya ticaretinin, birbirini geliştiren ve de büyüten bir etkileşim içinde oldukları görülmektedir (Shepherd & Shintaro, 2015).

Lojistik faaliyetlerin verimliliği ve yeterliliği, ülkelerin dış dünya ile ticaret yapmalarını kolaylaştırmakta; firmaların uluslararası pazarlarda rekabet etme becerisini geliştirmektedir (Bayraktutan & Özbilgin, 2014) .

Ayrıca Dünya Ticaret Örgütü gibi kurulan uluslararası finansal kuruluşlar, küresel ticaretin gelişmesi için altyapı çalışmaları yapmakta, ticareti kolaylaştırmaya çalışmaktadırlar. Amaçları, ithalat vergilerini düşürmek, uluslararası ticaretin önündeki riskleri azaltmak ve ticarete ayırımcı olabilecek yaklaşımları ve uygulamaları ortadan kaldırmak olarak belirlenmiştir. Daha da önemlisi, şeffaf, öngörülebilir ve güvenli bir küresel ticaret sisteminin altyapısını oluşturarak bunları uluslararası ticaretin kural ve disiplinlerine uyarlamaya çalışmaktadırlar. Yine bu amaçla kurulan ve küresel ticareti geliştirmeyi stratejisinin merkezine koyan kuruluşlardan bir tanesi de Dünya Bankası'dır.

Bu kuruluşun da en temel amaçları, küresel işbirliği düzeyinde finansal istikrarı sağlamak, uluslararası ticareti basitleştirmek, istihdamı artırmak ve ekonomik büyümeyi desteklemektir. Bu amaç çerçevesinde, çeşitli çalışmalar yapmaktadırlar. 2007 yılından beri Dünya Bankası tarafından desteklenen “Lojistik Performans Endeksi”(LPE) ise bu çalışmalardan birisidir.

Lojistik performansı ölçmek için kullanılan ve de uluslararası piyasalarda kabul gören en önemli ve en kapsamlı sayılabilecek çalışmalardan birisi olan Lojistik Performans Endeksi Dünya Bankası tarafından yürütülen bir çalışmadır. LPE, küresel ve de rekabetçi gibi iki temel özelliğiyle dikkat çeken bir saha araştırmasıdır. Küresel olması dünya üzerinde ticaret yapan 160'dan fazla ülkeyi kapsamaması, rekabetçi olması ise performanslarına göre bu ülkeleri birbirleriyle karşılaştırmasıdır. Bu endeksin en önemli çıktıları; ülkelere kendi lojistik performanslarının ilerleme kaydetmiş ya da gelişmesi gereken özelliklerini diğer ülkelerle karşılaştırarak göstermesi ve de bu ülkelere yatırım yapmayı düşünen yabancı yatırımcılara yol göstermesi, bilgi sunması yani yönlendirmesidir.

Lojistik Performans Endeksi (LPE), ülkelerin ticaret yapma kabiliyetlerini değerlendiren bir çalışmadır. Dünya Bankası'nın sponsor olduğu bu çalışma 2007 yılında ilk defa gerçekleşmiş, 2010 yılından sonra ise iki senede bir yapılarak geliştirilmiş ve güncellenmiştir. Nihai amacı, ülkeler arasındaki rekabeti niceliksel olarak ortaya koymak, ticaret ve operasyonlarında yapılacak reform ve yatırımları

belirleyebilmek ve bu doğrultuda öneriler sunabilmek amacıyla yapılmış bir çalışmadır (Arvis; 2007:7). LPE, büyük ölçüde lojistik performansı sorgulayan ve de önemli anlamda destek veren; gerek mevzuatta, gerek altyapıda, gerekse hizmetlerin verimliliğinde, ticaretin sadeleştirilmesi, uyumlu hale getirilmesi gibi konularda ülkeler veya bölgesel ekonomik gruplar tarafından değerlendirilen politika kapsamına dayanmaktadır.

LPE, ülkelerin lojistik yatkınlığını ve de bakış açısını değerlendirmeyi amaçlayan kapsamlı bir anket çalışmasına dayanmaktadır. LPE ulusların gümrük politikaları, taşımacılık stratejileri, altyapı gibi lojistikte kritik öneme sahip unsurları değerlendirmeye alan ve lojistik gelişim ile hizmet kalitesini ölçen bir endekstir. Uluslararası ticarete karşılaşılabilecek lojistik kaynaklı problemleri minimuma indirmek ve bu çerçevede nasıl olumlu katkı yapılabileceği konusunda bilgi vermeyi amaçlamaktadır (TUIK, 2014). Lojistik performansın ölçümlemesi için altı farklı lojistik ölçüt kullanılmıştır:

1. Gümrükler ve genel gümrük sürecinin etkinliğinin öngörülür olması
2. Ticaret ve ulaşım altyapılarının uygunluğu
3. Sevkiyatların piyasa şartlarına uygun maliyet ile gönderilmesinin kolaylığı
4. Lojistik faaliyetlerin seviyesi ve kalitesi
5. Sevkiyatların baştan sona izlenebilmesi ve takip edilmesi
6. Öngörülen sürede uluslararası gönderilerin alıcıya ulaşma sıklığı

Bu ölçütlerin hepsi ayrı ayrı değerlendirilmeye alınmış ve sonucunda genel bir lojistik performans skoru oluşturulmuştur. Endeks sonuçları Dünya Bankası tarafından yayınlandığı ve lojistik performansın farklı unsurlarını düzenli bir şekilde incelediğinden sebeple kamuoyu ve akademik literatür tarafından dikkatle takip edilmektedir. Devletler için küresel ticarete rekabet aracı olan lojistik performans

göstergeleri, ülkeler arası gümrükleme sürecinin etkinliği, hızı, kolaylığı, dış ticaret işlemleri ile ilgili bürokrasinin öngörülebilirliğine ilişkin karşılaştırma olanağı sağlamaktadır. Ayrıca ticaret ve ulaşım altyapısının seviyesi, sevkiyatları rekabetçi fiyat ile yapabilme kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi, gönderilerin izlenebilirliği ve takibi, planlanan ve tahmin edilen sürede yine gönderilerin alıcıya ulaşma sıklığı gibi kriterlerde diğer ülkelerle mukayese etme imkânı vermektedir. Dünya Bankası, lojistik sektörünün hacmi, iş yapış niteliği, zaman yönetimi, altyapı uygunluğu, gümrük işlemleri vs. konularında bilgi edinerek araştırma yapmaktadır. Sonrasında ise, yatırımda bulunmak isteyen yabancı işletmelerin ve politika belirleyenlerin değerlendirme aracı olarak kullanılabilmesi için lojistik performans endeksi ile ilgili “Rekabet İçin Bağlanma: Küresel Ekonomide Dış Ticaret Lojistiği” isimli bir raporu paylaşmaktadır (GGM, 2016).

Tablo 2. LPE 2012-18 yılları ortalama puanları ve sıralamaları

Sıra	Ülke	LPE Puan	Sıra	Ülke	LPE Puan
1	Almanya	4,19	16	Lüksemburg	3,84
2	Hollanda	4,07	17	Kanada	3,81
3	İsveç	4,07	18	İspanya	3,78
4	Belçika	4,05	19	Avustralya	3,77
5	Singapur	4,05	20	Norveç	3,74
6	İngiltere	4,01	21	İtalya	3,73
7	Japonya	3,99	23	Güney Kore	3,65
8	Avusturya	3,99	25	İrlanda	3,63
9	Hong Kong	3,95	30	Katar	3,50
10	A.B.D.	3,92	37	Türkiye	3,29
11	Danimarka	3,92	42	Hindistan	3,27
12	Finlandiya	3,92	44	Yunanistan	3,19
13	İsviçre	3,91	57	Bulgaristan	3,00
14	B.A.E.	3,89	64	Filipinler	2,91
15	Fransa	3,85	85	Rusya	2,69

Kaynak: Dünya Bankası

Bu çalışma, bir tarafta ülkeler arasında rekabet ortamı yaratarak onları gelişimini sağlamak, diğer yandan ise o ülkelerin lojistik performansları ile ilgili durum tespiti yapmaya çalışmaktadır. Araştırma sonuçlarına bakıldığında ise, LPE'nin en üst sıralarında yer alan ülkeler, lojistik hizmetleri bakımından gelişmiş geniş dağıtım alanlarına ve endüstrilere sahip olan ülkelerdir. Bu ülkeler aynı zamanda dış ticaret hacimlerini artırma eğiliminde ve büyük teknolojik yeniliklerin ön saflarında yer almaktadır (tablo 2).

Literatüre bakıldığında, lojistik performans ile ilgili yapılan çalışmalarda daha çok ülkeler ve bölgeler arası karşılaştırmalar yapılarak farkındalık yaratılmış ya da performansa etki eden sebepler araştırılmıştır. Buna ilave olarak sosyal faktörlerin ekonomik faktörlere olan etkisini, lojistik performans özelinde inceleyen çalışmalar da göze çarpmıştır.

2014'te yapılan bir çalışmada, Küresel Rekabet Gücü Endeksi ile LPE arasındaki ilişkiye bakılarak teknolojik altyapılarını geliştiren ve pazarını büyüten ülkelerin lojistik performansını arttırdığı görülmüştür (Erkan, 2014).

Uca ise lojistik performans, yolsuzluk algısı, dış ticaret hacmi ve küresel rekabet arasındaki ilişkilerin istatistiksel olarak anlamlı bulunduğunu ifade etmiştir (2016).

2015 yılında yapılan bir çalışmada ise, ülke olarak Türkiye'nin lojistik performansı ele alınmış ve bu performansı artırmanın sağlayacağı yararlar üzerinde durulmuştur. Yapılan çalışmanın sonucunda lojistik performansı artırmak için çözüm önerileri sunulmuştur (Erdoğan, 2015).

Yine benzer bir çalışmada, küresel lojistik performans endeksi raporları doğrultusunda 2007-2016 yılları arasında ülkelerin lojistik gelişimi incelenmiş ve Türkiye özelinde detaylandırılmıştır (Yapraklı & Ünalın, 2017).

Bazen sosyal faktörler, ekonomik faktörleri etkileyip dengeleri değiştirebilmektedir. Mesela politik riskler, demokrasi anlayışı gibi faktörler ülkelerin dış ticaret politikalarına yansımakta ve ekonomik yapıyı dolaylı dolaysız etki altında

bırakmaktadır. Konu ile ilgili yapılan bir çalışmada, sosyal ve ekonomik faktörlerin ülkelerin lojistik performansları ile ilişkisi irdelenmiş, sonucunda sosyal faktörlerin ekonomik faktörlere göre lojistik performansla daha güçlü bir ilişkisinin olduğu tespit edilmiştir (Güner & Coşkun, 2012).

Günümüzde lojistik performans seviyesinin yetersiz kalması, söz konusu ülkeler için rekabeti anlamsız kılacağından, gelişen küresel ticaret pastasından mahrum kalınacağı anlamına gelmektedir. Ülkelerin gelişmişliği, artık küresel ticaret olgunluğuyla da anlaşılmaktadır. Yetersiz lojistik performans, uluslararası ticaretten mahrum kalmaya yol açmaktadır. Diğer taraftan yetersiz lojistik performans söz konusu olduğunda, operasyonel maliyetler artmakta, ticaret yapan firmalar ve onların bağlı bulunduğu ülkeler açısından küresel uyum potansiyelinden uzaklaşmaktadır. Lojistik performans endeksi 2007'den bu yana kalkınmada, altyapıda, hizmetin gelişmesinde, küresel ticaretin kolaylaştırılması konularında lojistiğin desteklenmesi fikrini gündemde tutmaktadır.

Gerek akademik çevrede gerekse ticaret dünyasında lojistik performans olgusunun incelenmesi gereken birçok boyutu olsa da, lojistik performansı ülkeler arası bir çerçevede ele almak, karşılaştırmak kolay değildir. Altyapı kalitesi, gümrük süreçleri, sevkiyat işlemleri, maliyet, hız, şeffaflık gibi çeşitli kriterler kullanılabilir. Ancak bütün bu referans noktalarını konsolide ederek tek bir ölçütte ülkelerin rekabet gücünü belirlemek için ülkelerin ekonomik, sosyal, siyasi ve kültürel yapılarını da iyi incelemek gerekir (Arslan & Çöp, 2020).

Detaylı yapısı ve konuları ele alış şekliyle LPE, uluslararası ticaret ve lojistik altyapı arasında gelişen etkileşimi açıklamaya çalışan somut bir araç haline gelmiştir. LPE, rekabetçi ve de küresel özelliklere sahip olduğundan, devlet ve özel sektörün aynı hedefe odaklanmasını sağlayarak aralarındaki iletişimi geliştirmiştir. Bu endekste sadece ülkelerin değil, bu ülkelerdeki firmaların da ticari itibarı söz konusu olmuştur. Nihayetinde LPE, lojistik ile ilgili oluşan problemlerin giderilmesine ve önceliklerinin belirlenmesine destek olmuş, farklı ülkelerde ticaret ve ulaşımın olgunlaşmasını desteklemiştir.

Sonucunda LPE'nin mesele ettiği konu lojistik performansın farkındalığından daha çok, küresel rekabeti destekleyecek lojistik faaliyetlere uygun politikaların ülkeler tarafından uygulanması konusudur. LPE nin amacı ise, rekabetin yoğun şekilde devam ettiği günümüzde, lojistik hizmetlerin kalitesinin, bir firmanın hangi ülkede konumlanacağına, hangi tedarikçilerle çalışacağına ve hangi hedef pazarlara gireceğine ilişkin kararı vermesinde oynadığı role dikkat çekmektir.

2.2.3.2 Küresel Rekabet Endeksi (KRE)

J. Ranciere küreselleşmeden bahsederken, bu süreci dünyanın kültürel ve ticari amaçlı tek tipleştirilmesi olarak tanımlamıştır (2017). Sınırların ortadan kalkması, politikaların birbirine yakınlaşması, dünyada yaşayan ve varlığını sürdüren tüm ulusların birbirleriyle ekonomik, kültürel ve de siyasi bir etkileşime doğru yönelmesi faaliyetleri küresel düşüncenin özünü oluşturmaktadır. Bütün bu gelişmeler, ülkeler için yeni fırsatlar yaratırken, diğeryandan küresel uyumda bazı sıkıntılara yol açmıştır. Söz konusu küresel uyum, rekabetin alanını genişletmiş ve ülkeler bu yeni rekabet ortamında kendilerine yer edinmeye çalışmışlardır. Artık tüm uluslar kaynaklarına ve de yeteneklerine göre derecelendirilmektedir. Burada birçok faktör göz önüne alınmakta ve de değerlendirilmektedir. Böylece ülkelerin gelişimleri izlenmekte ve gelecekteki küresel uyumu mercek altına alınmaktadır. Uluslararası derecelendirme kuruluşları bu çok kapsamlı çalışmalara destek olmuş ve sonuçlarını periyodik dönemlerle paylaşmaya devam etmiştir. Sonuç olarak ülkelerin uluslararası veya daha güncellenmiş haliyle küresel rekabet gücü gittikçe önem kazanmaktadır.

Porter (1990) bir ülkenin geldiği rekabet seviyesini gösteren unsurları “elmas modeli” ile dört ana başlıkta ifade etmiştir:

- I- Nitelikli işgücü veya altyapıya dayalı üretim faktörlerinin konumu
- II- Lokal pazarın talep koşulları
- III- Tedarikçi ile beraber ilgili sektörlerin varlığı

IV- İşletmenin yapısı, stratejisi ve iç rekabetin dinamiğini oluşturan yerel koşullar

Küreselleşme ve teknolojik gelişmelerin ülkeler arasındaki coğrafi ve kültürel sınırları birbirine yakınlaştırması sonucu, gerek endüstri gerekse de ülke bazındaki rekabetin şiddeti artmıştır. Yoğun yaşanan rekabet, konvansiyonel üretim sistemlerin yerini bilgiye ve yeniliğe dayalı modern üretim sistemlerine bırakmasına yol açmıştır. Üretim faktöründeki bu gelişmeler, rekabetin de kapsadığı alanın değişmesine sebep olmuştur. Artık rekabet avantajı veya üstünlüğü için herhangi bir ürünü veya hizmeti daha az maliyetli üretebilmek tek başına yeterli değildir. Daha kısa sürede daha hızlı, kaliteli ve talebe hemen cevap verecek kadar esnek bir üretim yapısına sahip olmak, küresel piyasada rekabet açısından son derece önemlidir. Küresel rekabet avantajı yakalamanın yolu, bilgi ve teknolojiye dayalı üretim anlayışını hayata geçirmekten geçmektedir. Geline nokta teknolojik gelişim ve atılım süreci, ülke ekonomilerinin işleyişine destek sunan en önemli rekabet araçlarından biridir (Kırım, 1990).

Uluslararası ya da küresel rekabet gücünü ölçmeye dayalı araştırmalarda genellikle fiyat dışı faktörleri ziyade fiyata dayalı rekabet gücünü ölçmeye çalışılmıştır (Güneş, 2012). Diğer yandan küresel anlayışın etkin hale gelmesiyle birlikte, ticaretin şekli değişmiş ve yeni iş yapma modelleri, uygulamaları devreye girmiştir. Gelişen teknoloji sayesinde ülkeler arasındaki farklılıklar azalmaya başlamıştır. Artık 1980'lerin önemli rekabet gücü sayılan fiyat yerine, müşteri odaklılık ön plana çıkmıştır (Bulut, 2004). Müşteri odaklı anlayışın küresel rekabette ağırlığını iyice hissettirmesine sebep olan ana etken, müşterilerin artık birçok ürünü aynı anda ve hızlı bir şekilde, teknoloji sayesinde değerlendirme seçeneği olmasıdır. Bu yaklaşım müşterilere seçme özgürlüğünü kazandırdığı gibi, müşterinin işletmeler üzerindeki hâkimiyeti yakalamasını sağlamış ve de rekabetin odak noktasındaki yerini korumuştur. Oysa geçmişte üretici sayısının fazla olmaması sebebiyle mevcut arz kapasitesinin tüketici talebini karşılamada yetersiz kaldığı ve buna bağlı olarak rekabetin sınırlı olduğu dönemlerde, tüketici bilgi düzeyi son derece düşüktür. Özetle,

günümüzde bilgi ve teknolojiye dayalı rekabet anlayışının gelişmesi, üretim felsefesinin değişmesine sebep olmuştur.

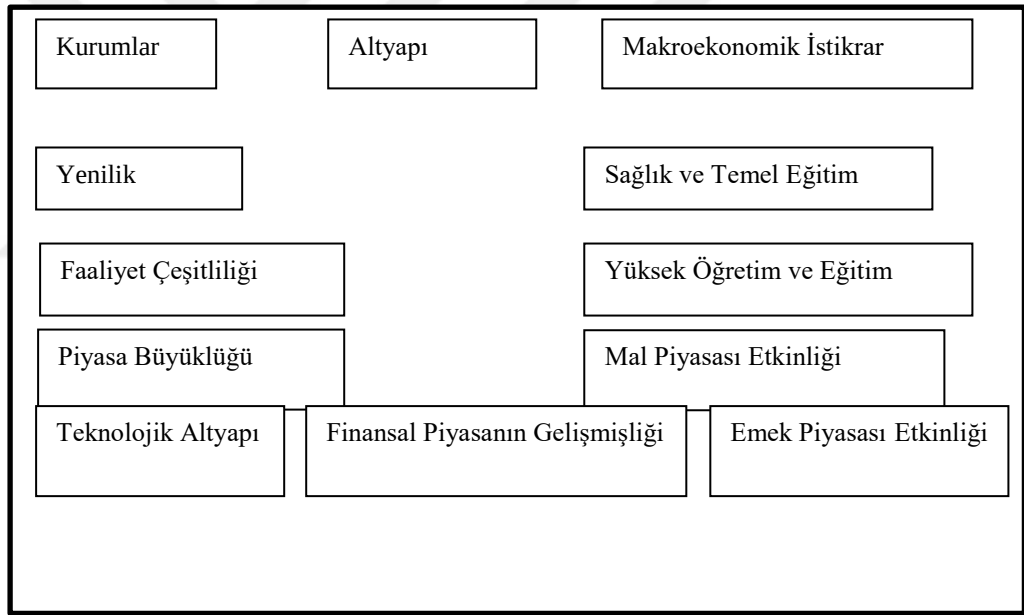
Rekabette öne çıkan bir diğer unsur ise standartlaşmadır. Standartlaşma sonucunda değişik ülkelerdeki pazarlardaki ortak kazanımlar tespit edilerek bunlara yönelik pazarlama karmaları oluşturulmaya başlanmıştır. Sonucunda ürünlerin yaşam süreleri kısalmıştır. Dolayısıyla ürün rekabetinden çok hizmet rekabeti ön plana çıkmıştır (Yorgancılar, 2011). Ayrıca ürünler ve hizmetler arasındaki farklılıklar önemini yitirmekte ve gittikçe azalmaktadır. Kimilerine göre rekabet ekonomik gelişmeye yol açıyorsa ve pratikte uygulanabiliyorsa dinamik, etkin bir süreçtir. Klasik iktisat anlayışında ise rekabet, piyasayı oluşturan ve kaynakların etkin kullanılmasını sağlayan bir süreç olarak değerlendirilirken, yeni iktisat anlayışında ise rekabet, piyasa yapısı olarak ön plana çıkmıştır (Kırankabeş, 2006).

Bütün bu gelişmeler, uluslararası rekabet ya da geniş kapsamı ile küresel rekabet kavramının tanımını değiştirmesi sonucu, ölçümü ile ilgili de çeşitli yöntemlerin oluşmasına neden olmaktadır. Geline durumda, özellikle uluslararası derecelendirme kuruluşlarının en ilgi duyduğu alanlardan birisi de küresel rekabet alanı olmuştur. Ülkelerin özne olduğu küresel rekabet konusunu en kapsamlı araştıran çalışmalardan birisi de Küresel Rekabet Endeksi'dir.

Küresel Rekabet Endeksi (KRE) sürdürülebilir ekonomik büyüme ve refahın sağlanabilmesi için, ülkeler arasında mukayese imkânı veren geniş ölçekli değerlendirme araçlarından biridir. Endeks, uluslararası araştırma enstitüleri ve önde gelen akademisyenlerin işbirliği ile üretilmiştir. Sonuçları itibarı ile fazla sayıda ve değişik seviyelerdeki ülke ekonomilerinin sahip olduğu rekabet gücü düzeylerine karşı detaylı bir veri seti paylaşmaktadır. Endekste sıralanan ülkeler, dünyada oluşan toplam yurtiçi gayri safi hasılanın yaklaşık %90'dan fazlasını kontrol etmektedir. Endeks sadece edinilen uluslararası kaynak verileri değil, aynı zamanda WEF tarafından yürütülen üst düzey yönetici görüşlerini içeren anket sonuçlarını da kapsamaktadır.

KRE, Őekil 7’de belirtildiĐi űzere kurumlar, saĐlık ve temel eĐitim, altyapı, finansal piyasanın geliŐmiŐliĐi, makroekonomik istikrar, piyasa bűyűklűĐű, teknolojik altyapı, mal piyasası etkinliĐi, faaliyet çeŐitliliĐi ve yenilik olmak űzere 12 farklı boyuttan oluŐmaktadır.

Dűnya Ekonomik Forumu, bir taraftan yıllar itibarı ile Kűresel Rekabet Raporu adı altında yayınladıĐı raporlarda, endekse dahil edilen űlkelerin kűresel rekabet gűlerini çok sayıda kriter açısından deĐerlendirmekte, űlkelerin rekabetçiliĐe etki eden gűlű ve zayıf yűnlerini karŐılıklı analiz etmekte, diĐer yandan kapsamlı ve dűzenli geliŐtirilen bir metodoloji ile űlkeler arasında sıralama yapmaktadır.



Őekil 7. Kűresel Rekabet Endeksi Boyutları

Kaynak: Schwab & Martin, 2015, s. 28

Kűresel Rekabet Raporu, 2018 yılında metodolojisinde deĐiŐikliĐe giderek gűncel ekonomik yapıya daha uyumlu hale getirilmiŐtir. Buna gűre “Kűresel Rekabet Endeksi 4.0” adı verilen yeni endeks yűntemi ile kűresel ekonomi için űnemli bir aŐama olan Endűstri 4.0 dűneminin niteliklerini de kriterleri içine almıŐ ve deĐerlendirmiŐtir.

Gelişme sonrasında yayınlanan rapora bakıldığında, ilgili endeksin dört alt başlıkta toplandığı görülmektedir. Etkinleştirici çevre, beşeri sermaye, piyasalar ve yenilik ekosistemi olarak ayrılan dört alt endeks, kendi bünyelerinde toplam on iki adet alt başlık içermektedir. Bu başlıklar referans alınarak yapılan inceleme neticesinde ülkeler alt kriterler kapsamında değerlendirmeye yani puanlamaya tabi tutulmakta ve değişik kategorilerde aldıkları puanlara göre derecelendirilmiş olarak sıralanmaktadır. Bu ölçütler ekseninde 0 ila 100 puan arasında bir değerlendirme yapılmakta ve 12 alt başlığın ortalamasına göre ülke sıralamaları hesaplanmaktadır (Hünler, 2021).

2.2.3.3 Dış Ticaret Hacmi (DTH)

Genel bir tanımla dış ticaret, mal ve hizmet ticaretinin ulusal sınırların dışına taşınması faaliyetinin ifadesidir. Dış ticaretin ithalat ve ihracat olarak iki ana öznesi vardır. Dış ticaret, diğer adıyla uluslararası ticaret, ülkeler arasında gerçekleşen mal ve hizmetin karşılıklı alınması “ithalat” veya satılması “ihracat” faaliyetidir.

İthalatta yani yurtdışından satın almada ülkeden para çıkarken, ihracatta yani yurtdışına mal ve hizmet satışında ülkeye para girişi gerçekleşmektedir. Ülkeler dış ticaret politikalarını ele alıp oluştururken bu dengelere dikkat ederler. Ülkeler bir taraftan dış ticaret potansiyellerini artırırken diğer yandan bu ticari alışverişten karlı çıkmaya çalışırlar. Dış ticaret ve ekonomik gelişme arasındaki ilişki ulus-devlet kavramının ortaya çıkmasıyla değer kazanmış ve de uluslararası iktisat biliminin doğuşuyla şekillenmeye başlamıştır.

Ülkelerin dış ticaret yapma ana hedeflerinden biri ekonomik büyümedir (Keskingöz & Karamelikli, 2015). Ekonomik büyümeyi artıran bir temel unsur olarak kabul edilen dış ticaret, klasik iktisat fikrinin ortaya çıktığı dönemden beri üzerinde tartışılan bir konu olmuştur (Durmuş & Şahin, 2018). Ancak dış ticaretin aynı zamanda oldukça rekabetçi bir özelliği vardır. Aynı ürün ve hizmetleri satmak veya satın almak isteyen

başka ülkeler olabilmektedir. Dolayısıyla dış ticaret politikaları bir ülkenin refahını oluşturmada kritik öneme sahiptirler.

Dış ticaret, küresel ekonominin ilerlemesinde önemli bir yere sahiptir. Yaşanan küreselleşme sürecinde doğal gelişmelerden biri artan ticari ilişkiler nedeniyle ülkeler arası karşılıklı bağımlılığın ve de sonucunda benzerliğin kaçınılmaz oluşudur. Küreselleşme sonucu ülkeler arası ticaret artış gösterdikçe, ulusal politikalar ve uluslararası tercihler de etkilenmektedir.

Kısaca dış ticaret, ülkeler için zenginliği ve refahı etkileyen en kritik araçlardan biri haline gelmiştir. Bir ülkenin gayri safi milli hasıllarının belirlenmesinde oldukça önemli rol oynayan bir kavramdır. Bu sebep ile ülkeler kendilerine dış ticaret hedefi koymuşlardır. Dış ticaretin gelişmesi, rekabeti artıracak gibi teknolojinin ilerlemesi sayesinde istihdamın ve işgücü verimliliğinin artmasına ve de ekonomik büyümeye katkı sunacaktır (Aytaç & Akduğan, 2012). Ülkeler, hedeflerine ulaşmak için alınan kararlar ve izlenen stratejiler ile dış ticaret politikasını hayata geçirmişlerdir. Bu yeni küresel ticaret anlayışı rekabeti körüklemiş, rakiplerine kıyasla bu yeni düzene daha kolay adapte olabilen ülkeler rekabet avantajı sağlamışlar ve aralarındaki ticari bağları kendi yeteneklerine göre geliştirerek yeni pazarlar keşfetmişlerdir.

Dış ticaretin öneminden bahsederken çok sık kullanılan ve ülkelerin dış pazarlardaki rekabet gücünü ortaya koyan, belirten başka bir gösterge daha vardır. Bu gösterge dış ticaret hacmi olarak tanımlanmıştır. İthalat ve ihracat faaliyetlerinin toplamı olarak adlandırılan dış ticaret hacmi, aynı zamanda bir ülkenin diğer ülkelerle gerçekleştirdiği tüm ticareti gösteren bir değerdir (Açiler, 2021). Bu değer, ihracattan elde edilen gelir ile ithalata ödenen giderin bileşenidir. Matematiksel olarak bir ülkenin dış ticaret hacmini ölçerken; “toplam ihracat + toplam ithalat” formülü kullanılır. Bir ülkenin dış ticarete nasıl bir gelişme kaydettiğini anlamak için en başta incelenmesi gereken ve önemli kriterlerden birisi de dış ticaret hacmidir.

Sağlıklı işleyen uluslararası ticaret, iyi planlanan kaynak dağılımı sayesinde bütün ülkelerin uzun vadede ekonomik refahını artıran önemli bir unsur olarak görülmekte

ve de değeriendirilmektedir (Özdemir, 2009). Genel olarak tüm ölkeler için hedef, ihracatlarını arttırmaktır. İthalat ise daha çok hammadde, mal ve teknoloji transferi için ve biraz da ihraç malları üretiminde kullanılmak üzere özellikle tercih edilen bir ticaret şeklidir. İthalat öngörölen iş bölümünün bir neticesi olmakla beraber, bu araştırmaya konu olan ölkelerin dış ticaret hacmi rakamları, ithalat ve ihracat hacimlerinin toplamı olarak dikkate alınmıştır.

2.2.3.4 İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (İİKO)

İhracat basit bir ifade ile bir ölkö sınırları içinde yaratılan ürün ve hizmetlerin, döviz tutarı karşılığında diğör ölkelere satılması işlemidir. Diğör bir ifade ile ihracat, “dış satım” olarak tanımlanmaktadır. İhracat sürecinde ihracatı yapılacak malların gümrük otoritesi tarafından kontrol edilip onaylanması, antrepolarda bekletilmesi ve yurtdışına çıkış işlemlerinin tamamlanması, gideceğı ölkö gümrük mevzuatına uygun yurt dışı pazara gönderilmesi ve satışının gerçekleşmesi ihracat faaliyetinin esası olarak değeriendirilmektedir. Dolayısıyla ihracat, üretilmiş mal ve hizmetlerin, dış ticaret mevzuatları çerçevesinde, ihracatçılar tarafından uluslararası pazarlarda satılması sonucu gerçekleşen ve karşılığında döviz kazandıran bir ticari faaliyettir. İhracat ölkö ekonomilerini yurtdışi pazarlara açmada kilit bir rol oynamakta, ayrıca eldeki kaynakların ihracat yaparken doğru bir şekilde kullanılması halinde, üretimde maliyetlerin düşürölmesini sağlamaktadır.

İthalat, ölkö sınırları dışında üretilmiş mal ve hizmetlerin, bunları üreten “ihracatçı” ölkelerden, döviz tutarı karşılığı satın alınması faaliyetidir. İthalatın amacı yapılan ya da hedeflenen ticaretin durumuna göre değışir. Eğer ithal edilecek ürün veya hizmet, daha sonra üretilecek nihai bir mal için yapılmışsa, ölkö ekonomisine fayda sağlar. Bir ithalatçı, üretimde faydalanmak için bir kaynağı ya da hammaddeyi ithal ediyorsa bu o ölkönin yararına olduğı söylenebilir. Zira ithal ettiğı ham durumdaki kaynağı üretime katarak, nihai mal yaratıp, bunun satışından daha fazla gelir elde edip, ölkö ekonomisine döviz kazandırmaktadır. Kısacası burada yapılan ithalat işlemini, ihracat fırsatına dönüştürebilmektedir. İthalatı bu çerçevede verimli değeriendiren ölkeler,

ekonomik olarak ilerlemiş ülkelerdir. Bunun yanında daha çok nihai mal ithal etme eğiliminde olan ülkeler ise, ekonomik olarak dışa bağımlı ülkeler olarak tanımlanmaktadır. Bu şekilde yapılan ithalat, ülke ekonomisine zarar vermektedir.

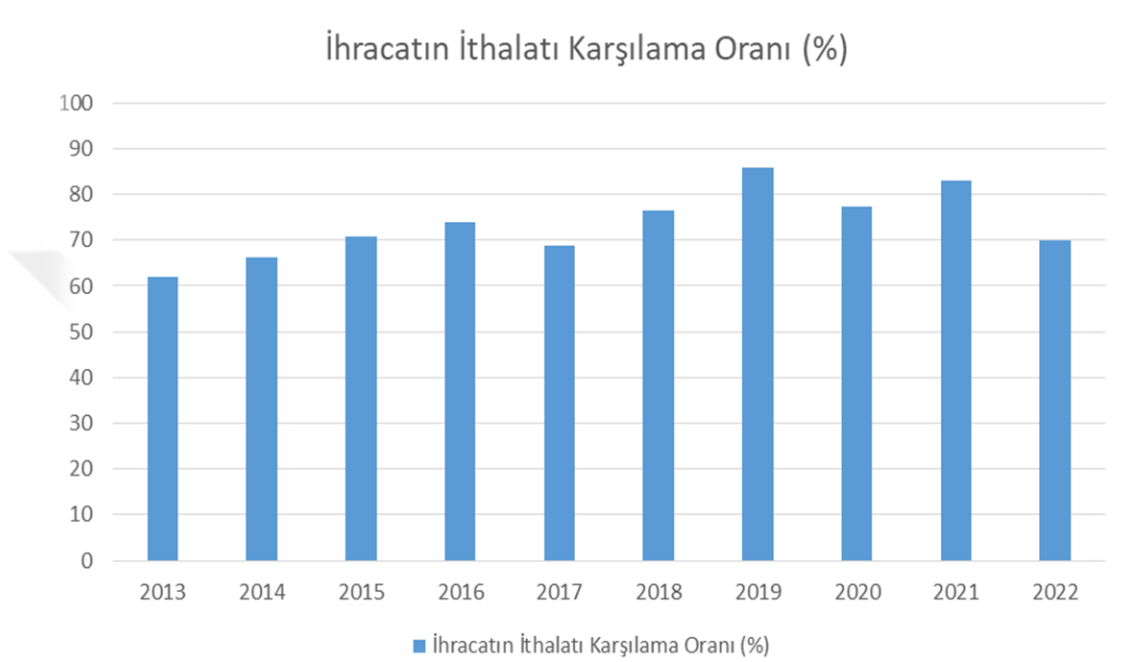
Değişen ve gelişen küresel ticaret dünyasında, bir ülkenin ekonomik olarak ilerleme sağlamasının büyük ölçüde kendisine gelir sağlayacak ihracatta göstereceği performans ile alakalı olduğu bilinmektedir. Bu sebeple, ülkelerin dış ticaret politikaları ekonomik kalkınmaları için ayrı bir önem arz etmektedir. Uluslararası pazarlarda şiddetli rekabetin yaşandığı ticaret dünyasında, söz konusu ülkeler ihracatı teşvik eden stratejiler geliştirerek gelirlerini artırmaya çalışmaktadırlar.

Bir ülke ekonomisinin dış ticarete bakış açısı, dünya ticaretine ne kadar uyum sağladığı ile değerlendirilmekle beraber, ülkenin istikrarlı büyümesi ve gelişmesi, bu ticaretten ne kadar fayda sağladığı ile de alakalıdır. Dış ticaret kısaca yabancı ülkelere ile yapılan alım satım faaliyetlerini kapsamaktadır. İhracat, dış ülkelere mal ve hizmet satışlarıdır, yani yurtiçinde üretilmiş, toplanmış, birleştirilmiş ya da bitmiş bir ürünün ticari olarak yurtdışına satışlarıdır. İthalat ise, yurtdışında üretilmiş veya hazırlanmış ürünlerin, ülkedeki alıcılar tarafından döviz karşılığında satın alınmasıdır.

Ülkeler dış ticaret stratejisi oluştururken en önem verdikleri ölçüt, ihracat ve ithalat arasındaki dengedir. Ülkelerin ithalat ve ihracatları arasındaki denge bazen bozulur. İthalat ülkenin dışarıdan alım yapmasını, ihracat ise ülkenin dışarıya satış yapmasını ifade eder. İthalat fazla ihracat daha az olursa dengesizlik oluşur. Bu dengesizlik de dış ticaret açığı olarak adlandırılır. Bu sebeple, dış ticarete ihracat ile ithalat arasındaki denge son derece önemlidir (Uzay, 2002). Ülkenin ekonomik seyri açısından sürekli raporlanan ve takip edilen bu parametrenin en dikkat çeken göstergesi ihracatın ithalatı karşılama oranıdır (Terin & Keskin, 2012).

İhracat, sınırın dışındaki ülkelere yurtiçinde üretilen mal ve hizmetin bedeli karşılığında gönderilmesi, yani yurtiçinde imal edilmiş bir ürünün ticari olarak yurtdışına satılmasıdır. İthalat ise, yurtdışında üretilmiş, ülke içinde ticari faaliyet gösteren alıcılar tarafından bedeli ödenerek yurda getirilmesi ve satın alınmasıdır. İthalatın ne kadarının ihracat tarafından karşılandığını gösteren bu oran, aynı ülkenin

farklı zamanlardaki ticaret performansının karşılaştırılmasında yararlı olabilmektedir (şekil 8). Ülkelerin yıllar içinde dış ticaret performans gelişimini yansıtmaları bakımından önemli bir kriter olarak kabul edilmektedir (Mikic & Gilbert, 2009).



Şekil 8. Türkiye'nin ihracatının ithalatını karşılama oranları(2013-22)
Kaynak: TÜİK

Bir ülkenin üretim kabiliyetini yansıtan bu gösterge aynı zamanda ekonominin sağlıklı büyümesi için önemli bir ölçüt olarak değerlendirilmektedir. Değer olarak ihracatın ithalata bölünmesi sonucu ortaya bu oran, özellikle ithalat için kullanılması gereken döviz tutarının ne kadarının ihracat satışından elde edilen dövizlerle, ne kadarının ise diğer yollarla ödenmesi gerektiğini göstermektedir.

Özetle, dış ticaret kapasitesi bir ülke için önemli bir gösterge olmakla beraber, o çıkan hacim içerisinde ülkenin üretme ve satış kabiliyeti, yani ihracatın payı, ülke ekonomisinin gelişimi açısından son derece değerli kabul edilmektedir (Özkan & Civelek, 2021).

2.2.3.5 Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla (KBGSMH)

Üretim ve dağıtım esnasında oluşan durumlar sonucu gelişen bağlantıların tümü ekonomiyi kapsar. Ülke ekonomilerinin sağlıklı bir yapıda ilerlemesi ve gelir-gider uyumunun yakalanabilmesi, sürdürülebilir ve güçlü ekonomiler oluşturmaları açısından son derece önemlidir. Ülkelerin iktisadi üretim kabiliyetleri ve ekonomik potansiyelleri hakkında fikir sahibi olmaya yarayan bazı ölçütler mevcuttur. Ekonomik gelişmenin sürdürülebilmesi ve geliştirilebilmesi için bu ölçütlerin belli aralıklarla değerlendirilmesi önemlidir. Bu ölçütlerden biri de gayri safi milli hasıladır.

Ülkeler yıl içinde ürettikleri ürünlerden, yarattıkları değerlerinden, ithalata tabi ticari eşya vergilerinden ve dış pazar faaliyetlerinden gelirler kazanırlar. Ulusal ekonomide genel olarak bir yıllık süreçteki hizmetlerin ve eşyaların toplam katma değeri, ithalat sayesinde elde edilen vergi getirisi ve dış pazar gelirleri toplamı gayri safi milli hasıla değerini ortaya çıkarır. Başka bir şekilde söylemek gerekirse gayri safi milli hasıla, üretilen tüm ürün ve hizmetler ile ülke dışında yaşayan vatandaşlarının yurt dışı yatırım kazançlarından ortaya çıkan toplam değerdir.

Gayri safi milli hasıla (GSMH) hem önemi, hem de içeriği itibarı ile ülkelerin toplam gelirlerindeki dalgalanmaların ve de ekonomik performanslarının önemli bir göstergesidir (Özsoy & Tosunoğlu, 2017). Ülkedeki üretim ile ilgili faaliyetlerin ve de bu doğrultuda izlenen politikaların anlaşılmasına ve üretim yeteneğinin doğru kullanılabilmesine imkân sağlar. Ayrıca üretim ve büyüme ilişkisini analiz ederek yeni politikalar geliştirilmesine yardımcı olur. GSMH, ulusların refah düzeyinin karşılaştırılmasında ve değerlendirilmesinde başvurulan bir ölçüttür. Bir ülkede üretim ve hizmetin yıllar içinde artış göstermesi, o ülkenin refahının da yükselmesine sebep olmaktadır. Ülkelerin refah seviyesinin yükselmesi için; milli gelirin ülke sınırları içinde eşit olarak paylaşılması gerekmektedir. Toplumun belli bir bölümünün gelirleri artış gösterirken geri kalan diğerlerinin gelirden nispi oranda düşük pay alması, o ülkedeki refah seviyesinin yeterli olmadığını göstermektedir.

Kişi başına düşen gayri safi milli hasıla (KBGSMH) ise, toplam üretilen gelirin ülkedeki toplam nüfusa bölünmesiyle elde edilen bir değerdir. Ülkelerde yaşamakta

olan kişi başına gelirlerin karşılaştırılması gibi hususlarda KBGSMH oldukça önemli bir ölçüt olarak kullanılmaktadır.

Bu temel gösterge aynı zamanda ülkenin ekonomik performansı hakkında genel bir bilgi vermekle birlikte, o ülkeyle ticaret yapmak isteyen yabancı yatırımcıya önemli bir veri referansı oluşturur. Bu ve bunun gibi kritik ekonomik veriler sayesinde, yatırım yapanlar hareket planlarını gözden geçirip pozisyon almaktadırlar (Yılmaz, Kızıltan, & Kaya, 2005).

Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği rgt'ne(OECD) göre KBGSMH, ekonomik büyümenin temel bir ölçütü olarak kabul edilmekte ve özellikle ülkelerin ortalama yaşam standartlarını ifade etmede ve ekonomik refahlarını tespit etmede kullanılmaktadır (Taşkaya, 2020).

Gelir dağılımı ise milli gelirin o lkeadaki kişiler arasındaki veya üretimi gerçekleştiren üretim faktörleri içindeki dağılımı tanımlamaktadır (Dinler, 2009). lkelerde yaşamakta olan insan sayısına göre kişi başına gelir ve bunların karşılaştırılması gibi hususlarda KBGSMH oldukça önemli bir kavram ve ölçüt olarak kullanılmaktadır. Ancak bu ölçütün, ülkenin ekonomik refah potansiyeline sahip olup olmadığı konusunda fikir vermekle beraber tek başına yeterli olmadığından bahsetmek gerekecektir. Zira elde edilen toplam gelirin ülke içinde nasıl pay edildiği ve toplam nüfusa nasıl paylaştırıldığının da incelenmesi önemlidir.

2.2.4 Araştırmanın Hipotezlerinin Geliştirilmesi

Kavramsal ereve ve boyutlar tanımlandıktan sonra, çalışmanın bu kısmında lojistik performans, rekabet, dış ticaret hacmi, ihracatın ithalatı karşılama oranı ve kişi başı gayri safı milli hasıla arasındaki ilişkiler incelenecektir.

2.2.4.1 Lojistik Performans Endeksi ve Küresel Rekabet Endeksi İlişkisi

Erkan'ın 2014 yılında yaptığı ve 133 ülkeyi kapsayan çalışmasında, lojistik performans ve küresel rekabet gücü arasında arasındaki ilişkinin varlığı regresyon analizi ile tespit edilmiştir. Bu çalışmanın daha öncesinde Puertas ve arkadaşları (2013), 26 Avrupa ülkesini dâhil ettikleri araştırmada, lojistik performansın ihracat rekabetinin önemli bir unsuru olduğunu, bunun sebebinin de öngörülebilir sevkiyatların alıcı ve gönderici arasında güven oluşturduğundan bahsetmişlerdir. Diğer yandan iyi bir lojistik performans, bir pazarı dış yatırımcı açısından cazip görmesine yol açmakta, tercih edilme noktasında ön plana çıkarmaktadır (Duman, 2012). Yine aynı şekilde, Li ve arkadaşlarının yaptıkları araştırmada, tedarik zinciri sürecinde, rekabet düzeyi ile lojistik performans arasında anlamlı bir ilişki olduğu sonucuna varılmıştır (Li, Ragu-Nathan, Ragu-Nathan, & Rao, 2006).

H1: Lojistik performans endeksi, küresel rekabet endeksini pozitif yönde etkiler

2.2.4.2 Küresel Rekabet Endeksi ve İhracatın İthalatı Karşılama Oranı İlişkisi

İhracat, yabancı pazarlara açılmak isteyen ve açılan çoğu uluslar için ilk adımdır. İhracat pazarı odaklı firmalar, faaliyet alanı olarak belirledikleri pazar ile ilgili olarak müşteri talepleri, rakipler ve tedarikçilerin durumunu araştırmakta, elde ettikleri bilgiler doğrultusunda pazar entegrasyonunu sağlamaya çalışmaktadırlar. Bunun sonucunda gösterdikleri ihracat performansı, işletmenin bulunduğu pazardaki başarısını açıklamaktadır (Kahveci, 2014) .

İhracat pazarında boy gösteren firmalar öngörülen hedeflerini stratejik performans ile yakalarken; konumlarını, küresel pazar paylarını ve rekabet durumlarını sürekli olarak güncellemektedirler (Durukan & Hamşioğlu, 2015).

H2: Küresel rekabet endeksi, ihracatın ithalatı karşılama oranını pozitif yönde etkiler

2.2.4.3 Küresel Rekabet Endeksi ve Dış Ticaret Hacmi İlişkisi

Küreselleşmenin getirdiği en önemli sonuçlarından biri, ekonomilerin rekabet edebilme yeteneklerinin uluslararası ticari alandaki ilişkilerinin en önemli unsuru haline gelmesidir. Etkileşim arttıkça dış pazarın, dolayısıyla rekabetin alanı genişlemekte ve de sonucunda dinamikleri farklılaşmaktadır. Geleneksel rekabet anlayışında etkin olan fiyat stratejisi gittikçe yerini müşteri odaklılığa terk etmektedir. Ancak şirketler gelişen bu yeni küresel rekabet anlayışında, müşteri beklentilerini tek başına karşılamada zorluklar yaşamaktadır (Jacobides, 2019). Teknoloji etkileşimi attırarak geleneksel rekabetin yapısını değiştirmekte ve yeni dış ticaret modellerinin hızla hayata geçmesini sağlamaktadır. Kısaca küresel rekabet, dış ticaret ile ilişkisini geliştirmekte ve daha da ötesinde ona yön vermektedir.

H3: Küresel rekabet endeksi, dış ticaret hacmini pozitif yönde etkiler

2.2.4.4 İhracatın İthalatı Karşılama Oranı ve Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla İlişkisi

Uluslararası ticaretin bir faktörü olan ihracat, toplam talebin de bir göstergesi olması sebebiyle ihracatla ulusal gelir arasında pozitif bir ilişki vardır. İhracata bağlı dış ticarete açık bir büyüme stratejisi öngörülürken ihracatın GSMH içindeki payının artmasıyla milli gelirin hızlı büyümesi hedeflenmektedir (Ay, Erdoğan, & Mucuk, 2004). Böylece büyümeyi destekleyen ihracat sayesinde elde edilen kazanç, aynı zamanda ülkelerin kalkınmaları için yurtdışından satın alınması gereken malları, yani dış ticaretin diğer unsuru olan ithalat hacmini de belirlemektedir.

Dış ticaret ile büyüme arasındaki ilişkiyi araştıran çalışmalarda ağırlıklı konu, ithalattan daha çok ihracatın büyüme üzerinde olan etkisi üzerine olmuştur. Bunun sebebi, verimli çalışan üretim fonksiyonu sayesinde ihracatçı bir ülkenin daha hızlı büyüme kaydetmesidir (Karabulut, 2018). Uluslararası ticaretin yaygınlaşmasıyla beraber, özellikle gelişmekte olan ülkelerin ekseriyeti ithal ikameci büyüme modeli ve politikaları yerine, ihracata dayalı dışa açık büyüme modelini ve politikalarını tercih

etmişlerdir (Uçan & Koçak, 2014). 1980’lerin sonlarından itibaren ihracat ve büyüme arasındaki nedensellik ilişkisini irdeleyen çalışmalara rastlanmaktadır. İhracata dayalı ekonomik büyüme hipotezinde, ihracattaki artışın rekabeti yoğunlaştırıp kaliteli ürünü öne çıkaracağı, ölçek ekonomisine geçiş sayesinde istihdam ve işgücü verimliliğine sebep olacağı, teknolojik yenilik sağlayarak ekonomik büyümeyi yükselteceği düşünülmektedir (Khan & Saqib, 1993). Yine ihracattaki genişlemenin ekonomik büyümeyi artıracaklarını destekleyen çalışmalar göze çarpmaktadır (Greenaway, Morgan, & Wright, 2006). Sandalcılar’a (2012) göre ihracat ile ekonomik büyüme arasında doğru yönlü ilişki bulunmaktadır.

H4: İhracatın ithalatı karşılama oranı, kişi başı gayri safi milli hasılayı pozitif yönde etkiler

2.2.4.5 Dış Ticaret Hacmi ve Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla İlişkisi

Ülkeler uluslararası rekabette kendine avantaj sağlayabildiği takdirde, yabancı sermaye ve dış ticaret bakımından cazip hale gelerek ekonomik büyüme ve kalkınma için yapılacak yatırımları finanse etme imkanını yakalayacaktır. 1990’dan sonraki dönemlerde dış ticaret ile ekonomik büyüme verileri değerlendirildiğinde, ekonomik büyümenin ve dış ticaret hacminin aynı anda yükselişe geçtiği gözlemlenmekte, tersine yavaşlama veya daralma yaşanan zaman diliminde ise dış ticaret hacminin azaldığı görülmektedir (Yılmaz, 2010). Polodoo vd .(2012) BRIC ülkelerinde – toplam 5 ülke- uluslararası ticaretin ekonomik büyüme üzerindeki etkileri üzerine yaptıkları çalışmalarında uluslararası ticaretin ekonomik büyümeyi olumlu yönde etkilediğini ortaya koymuşlardır. 2017 yılında yapılan bir çalışmada, dış ticaret ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki ele alınmış ve sonucunda, dış ticaretten ekonomik büyümeye doğru pozitif tek yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir nedensellik ilişkisi olduğu saptanmıştır (Pata, 2017).

H5: Dış ticaret hacmi, kişi başı gayri safi milli hasılayı pozitif yönde etkiler

2.2.4.6 Küresel Rekabet Endeksi ve Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla İlişkisi

Küresel rekabet ve ekonomik büyüme ilişkisi, küreselleşmenin altını çizdiği ve üzerinde çalıştığı önem atfedilen konulardan biridir. Rekabet alanı geniş olduğundan, bu seviyede güçlü kalan ülkelerin ekonomik büyüme sağlayacağı düşünülmektedir. Nitekim yapılan birçok araştırmada, rekabet gücü yüksek ülkelerin ekonomik büyüme kaydettiği görülmüştür (Çelik, Aydemir, Emsen, & Yurttañıkılmaz, 2015). Ekonomik büyümede önemli rol oynayan faktörlerden biri de işgücü verimliliğidir. Bu verimlilik, ülkeleri küresel rekabet alanında etkin kılmaktadır. İlgili bir çalışmada, Avrupa Birliği üyesi ülkelerde beşeri sermaye ve ekonomik büyüme ilişkisinin panel veri analiz tekniği ile araştırılmış, sonucunda iki değişken arasında pozitif bir ilişki olduğu tespit edilmiştir (Daşdemir, 2008).

H6 : Küresel rekabet endeksi, kişi başı gayri safi milli hasılayı pozitif yönde etkiler

Tablo 3. Araştırmanın Hipotezleri

H ₁	LPE, KRE’ni pozitif yönde etkiler
H ₂	KRE, İİKO’nı pozitif yönde etkiler
H ₃	KRE, DTH’ni pozitif yönde etkiler
H ₄	İİKO, KBGSMH’yı pozitif yönde etkiler
H ₅	DTH, KBGSMH’yı pozitif yönde etkiler
H ₆	KRE, KBGSMH’yı pozitif yönde etkiler

3. ARAŞTIRMA METODU ve VERİ ANALİZİ

Çalışmanın bu kısmında önerilen modelin yapısal eşitlik yöntemi elde edilen istatistiksel analizlerinin sonuçları değerlendirilmeye alınmıştır. Söz konusu analizlerin tamamında SPSS ve AMOS programlarından faydalanılmıştır. Önce değişkenler arasındaki ilişki boyutunu açıklayan korelasyon analizine yer verilmiş, daha sonrasında hipotez testlerinin sonuçları açıklanmış ve son olarak da yapısal model analizi çıktıları paylaşılmıştır.

3.1 Analiz Yöntemi

Çalışmada 5 değişkenin birbirleriyle olan direk veya dolaylı ilişkileri incelenmiştir. Kullanılan veri setleri tamamıyla tüm akademik çalışmalarda referans gösterilen uluslararası kuruluşlara ait ve güvenilirliği test edilmiş, 93 ülkeye ait ikincil verilerden oluşmaktadır. Lojistik Performans Endeksi, Dış Ticaret Hacmi, İhracatın İthalatı Karşılama Oranı ve Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla verileri Dünya Bankası data bankasından elde edilen veriler olup, Küresel Rekabet Endeksi verileri ise Dünya Ekonomik Forum'un her yıl düzenli olarak yayınladığı "Küresel Rekabet Raporu" çalışmasından elde edilmiştir. Elde edilen verilerin analiz edilmesinde ve de ortaya konulan teorik modelin hipotezlerinin test edilmesinde "Yapısal Eşitlik Modeli" (YEM) kullanılmıştır. Bunun sebebi değişkenlerin aralarındaki direk veya dolaylı ilişkileri tek bir model ile ölçebilme olanağı sağlamasıdır.

Yapısal Eşitlik Modeli yöntemi doğrusal regresyon analizine benzemesine rağmen pek çok farkları vardır. Bu farklılık sağlayan özelliklerden bazıları aşağıda belirtilmiştir (Civelek, 2018):

- A. Doğrudan ölçülemeyen gizil yapılar arasındaki ilişkileri ortaya çıkarır.
- B. Gözlenen değişkenlerdeki ölçümlerin olası hatalarını hesaba katar. Klasik regresyon yaklaşımı ise olası ölçüm hatası olmadığını kabul etmektedir.
- C. Çok değişkenli karmaşık modelleri analiz etmek için tercih edilmektedir. Ayrıca değişkenler arasındaki direk ve dolaylı ilişkileri ortaya çıkarmakta oldukça kullanışlı bir yöntemdir.

Burada bahsedilen gözlenen değişkenler, veri toplama sürecinde ölçülen değişkenlerdir, gizil değişkenler ise doğrudan ölçülemediği için gözlenen değişkenlere bağlanarak ölçülen değişkenlerdir. Yapısal eşitlik modellemesi dışındaki istatistik yöntemlerin çoğu veri seti üzerinden ilişkileri keşfetmeye çalışır. Yapısal eşitlik modellemesinde ise, kuramsal olarak öngörülen modelde yer alan ilişkilerin veri ile uyumu sorgulanmaktadır. Bu nedenle yapısal eşitlik modellemesinin hipotez testleri için diğer yöntemlerden daha uygun olduğu söylenebilir (Karagöz Y. , 2016).

Yapısal eşitlik modellemesi doğrusal denklemler sisteminden oluşmaktadır. Regresyon analizinde esas olan bağımlı değişkendeki değişimin ne kadarlık kısmının bağımsız değişken veya değişkenler tarafından açıklandığının belirlenmesidir. Yani geleneksel regresyon analizinde sadece doğrudan etkiler tespit edilebilmektedir. Yapısal eşitlik modellemesi yönteminde ise doğrudan ve dolaylı etkiler bir arada ortaya konulmaktadır.

3.2 Ana Kütle ve Örneklem

Çalışmanın ana kütesini tüm dünya ülkelerinin ikincil verileri oluşturmakla beraber, 2010-2018 yılları arasındaki dönemde verileri eksiksiz elde edilen 93 ülkeye ait 465 sonuç araştırmada kullanılmıştır. Verileri eksik kalan ülkeler çalışmadan çıkarılmıştır.

Elde edilen veriler ışığında dünya nüfusunun % 85'i ve dünya ticaretinin %90'dan fazlasına sahip olan ülkeler araştırmaya dahil edilmiş durumdadır. Diğer yandan

çalışmaya söz konusu olan 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 yılları verileri, 5 ayrı dönemi temsil etmektedir. Verilerin 2 yıl arayla kullanılma sebebi, 2010 yılından itibaren lojistik performans endeksi (LPE) verilerinin, ilgili çalışmayı yapan dünya bankası tarafından 2 yılda bir açıklanması ve değerlendirilmeye alınmasıdır. Bu sebeple diğer verilerde de bu zaman kriteri esas alınarak kullanılmıştır.

3.3 Korelasyon Analizi

Korelasyon iki ya da daha fazla değişken arasındaki doğrusal ilişkinin gücünü ve yönünü gösteren bir katsayı olarak ifade edilmektedir. Burada esas olan korelasyon katsayısının istatistiksel olarak anlamlı olmasıdır, zira bu katsayı istatistiksel olarak anlamlı ise iki değişken arasında bir ilişkiden söz etmek mümkündür. Bu katsayı -1 ve +1 değerleri arasında yer almakla beraber katsayının mutlak değeri ne kadar yüksekse, değişkenler arasındaki ilişki de o derece güçlüdür (Durmuş, Yurtkoru, & Çinko, 2018).

Tablo 4. Değişkenlerin Tanımlayıcı İstatistikleri ve Korelasyon Katsayıları

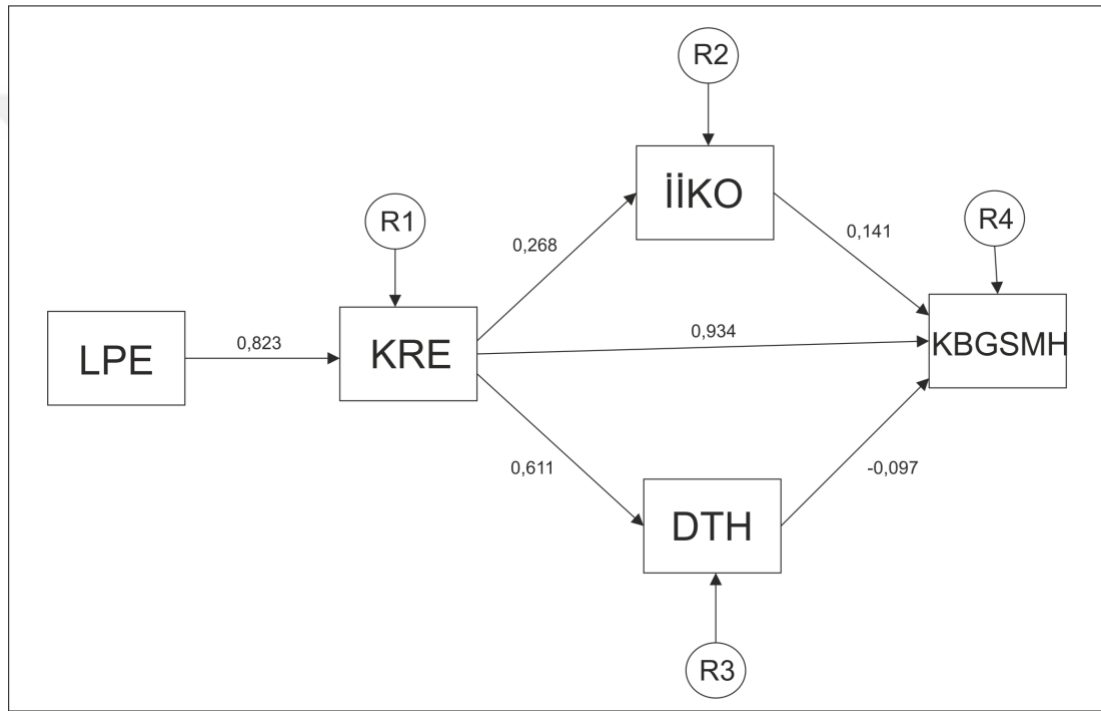
Değişkenler	Ortalama	Standart Sapma	1	2	3	4	5
LPE	3,1715	,52518	1				
KRE	4,3833	,70583	,823**	1			
DTH	355749,94	664964,85	,503**	,486**	1		
İİKO	,9256	,55261	,231**	,268**	,110*	1	
KBGSMH	21624,61	23057,97	,752**	,759**	,271**	,343**	1

**p<0.01; *p<0,05

Tablo 4 incelendiğinde, modeli oluşturan değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olduğu gözlemlenmektedir.

3.4 Hipotez Testleri ve Yapısal Model Analizi

Bu bölümde ise, çalışmanın kavramsal modelinde öne sürülen hipotezler ele alınıp kontrol edilecektir. Yapısal modele ait yol analizi sonuçları Şekil 9’da, geliştirilen hipotezlerin test sonuçları ise Tablo 5’te belirtilmiştir. Son olarak yine yapısal modelin uygunluk istatistikleri ise Tablo 6’da ayrıca gösterilmiştir.



Şekil 9. Yol Analizi Sonuçları

H1 hipotezi, lojistik performansın küresel rekabeti pozitif yönde etkilediğini öne sürmüş, yol analizi sonucunda elde edilen standart β katsayısı 0,823 değeri ile 0,01 anlamlılık düzeyinde bu hipotez kabul edilmiştir.

H2 hipotezi, küresel rekabetin dış ticaret performansına olumlu yansıdığını ve de ihracatın ithalatı karşılama oranını pozitif yönde etkilediğini varsaymış, yol analizi

sonucunda elde edilen standart β katsayısı 0,268 değeri ile 0,01 anlamlılık düzeyinde hipotez kabul edilmiştir.

H3 hipotezi ise, küresel rekabetin dış ticaret hacmini pozitif yönde etkilediğini öne sürmüş, yol analizi sonucunda elde edilen standart β katsayısı 0,611 değeri ile 0,01 anlamlılık düzeyinde bu hipotez kabul edilmiştir.

H4 hipotezi ise, ihracatın ithalatı karşılama oranının ekonomik büyümeyi yani kişi başına düşen gayri safi milli hasılayı pozitif yönde etkilediğini varsaymış, yol analizi sonucunda elde edilen standart β katsayısı 0,141 değeri ile 0,01 anlamlılık düzeyinde bu hipotez desteklenmiştir.

H5 hipotezinde, dış ticaret hacminin ekonomik büyümeyi yani kişi başına düşen gayri safi milli hasılayı pozitif yönde etkilediğini varsaymış, yol analizi sonucunda elde edilen standart β katsayısı -0,097 değeri ile 0,01 anlamlılık düzeyinde hipotez desteklenmemiştir. Hipotezde korelasyon pozitif ve anlamlı olmasına rağmen, modelde ilişki negatife dönüşmüş ve reddedilmiştir. DTH, İİKO, KRE ve KBGSMH etkileşiminde, dış ticaret hacmi kendi başına ekonomik büyümeye katkı sağlayamadığı görülmekle beraber, ihracatın ithalatı karşılama oranının önemi ortaya çıkmıştır. Zira DTH, ihracat ve ithalat hacminin toplamından meydana gelmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken bir önemli husus da, üretimin ithalata bağımlı olması sonucunda tasarruf açığına ve dış ticaret açığına neden olarak ekonomide kırılganlık yaratmasıdır (Şahin & Durmuş, 2018). Sonuç olarak dış ticaret hacmini oluşturan ihracat ve ithalat hacimlerinin dengesi, sağlıklı ve sürdürülebilir bir ekonomik büyüme için önem arz eden konuların başında gelmektedir. İhracatın ekonomi büyüme üzerinde pozitif etkileri olduğunu gösteren birçok araştırma yapılmıştır (Kurt & Zengin, 2016). İthalat açısından bakıldığında ise ithalatın milli gelir üzerinde negatif bir doğrudan etkisinin olduğu gözlenmektedir.

H6 hipotezinde ise, küresel rekabetin yine ekonomik büyümeyi yani kişi başına düşen gayri safi milli hasılayı pozitif yönde etkilediğini varsaymış, yol analizi sonucunda

elde edilen standart β katsayısı 0,934 değeri ile 0,01 anlamlılık düzeyinde hipotez desteklenmiştir.

Sonuç olarak H1, H2, H3,H4 ve H6 hipotezleri desteklenmekle beraber, H5 hipotezi desteklenmemiştir.

Tablo 5. Hipotez Testi Sonuçları

Hipotez İlişkileri	Standart β	P	Kabul/Ret
H ₁ : Lojistik Performans → Küresel Rekabet	0,823	0,000	Kabul
H ₂ : Küresel Rekabet → İhracatın İthalatı Karşılama Oranı	0,268	0,000	Kabul
H ₃ : Küresel Rekabet → Dış Ticaret Hacmi	0,611	0,000	Kabul
H ₄ : İhracatın İthalatı Karşılama Oranı → Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla	0,141	0,000	Kabul
H ₅ : Dış Ticaret Hacmi → Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla	-0,097	0,000	Ret
H ₆ : Küresel Rekabet → Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla	0,934	0,000	Kabul

Tablo 6’ da yapısal modelin uygunluk istatistikleri gösterilmektedir. Bu değerler kabul edilebilir uyum değerleri içerisinde. Bu da modelin genel anlamda istatistiksel olarak anlamlı ve de tutarlı olduğunu göstermektedir.

Tablo 6. Yapısal Model Uygunluk İstatistikleri

Uyum Ölçekleri	Model İstatistikleri
χ^2	0,542
CFI	0,997
IFI	0,998
χ^2/df	0,271
RMSEA	0,021

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde, çalışma sonucunda elde edilen bulgular değerlendirilip tartışılmış, teorik ve yönetsel açıdan araştırmanın katkılarının neler olabileceği ifade edilmiştir. Araştırmanın kapsamı bakımından kısıtlamalardan ve ileride yapılacak ilgili araştırmalar için önerilerden de yine bu kısımda bahsedilmiştir.

4.1 Araştırmanın Katkıları

Araştırmanın katkıları, teorik ve yönetsel katkılar olarak iki ana başlıkta toplanmıştır.

4.1.1 Araştırmanın Yönetsel Katkıları

Bu araştırmada özne ülkeler olduğundan, tüm veriler ülke performanslarının sonuçlarını yansıtmaktadır. Bu çalışmada lojistik yatırımların ülkelerin gelişmesinde öncül bir etken olduğu kanıtlanmıştır. Nihayetinde bu çalışma, ülkelerin dış ticaret algısına ve dış politikasına bir yön çizebilir veya farklı bir ülkenin dış ticaretinde ya da dış politikasındaki gelişme sürecini izlemeye, gidişatını anlamaya yardımcı olabilir. Lojistik altyapı ve süreçler, sonuçları itibarı ile teknoloji destekli dış ticareti fazlasıyla etkilemektedir. Çalışma sonucunda elde edilen önemli sonuçlardan biri de, ülkelerin dış ticaret politikalarını oluştururken eş zamanlı ve eş güdümlü olarak lojistik stratejilerini hayata geçirmeleri zaruretidir. Lojistik yatırımların nasıl bir vizyonla oluşturulduğu ya da işletildiği de son derece önemlidir. Zira lojistik süreçler, söz konusu ülkenin uluslararası ekonomik ilişkilere ve de ticarete bakışının önemli bir göstergesidir. Bu süreçler tek bir kamu idaresinin veya sadece özel sektörün yönetim ve sorumluluğunda olmadığından, hedef politikaların uygulanmasında kurumsal ve yapısal olarak sorunlar yaşanması olasıdır. Bu suretle kamunun kurumsal olarak, özel sektörün de kendi içinde rekabetçi dış ticaret dinamiklerine ve hedeflerine göre bütünsel bakış açısı ile hareket etmesi son derece önemlidir. Bu özellik, çalışmada

Ülkelerin kurumsal ve yapısal anlamda rekabetçi özelliklerini yansıtan KRE verileri kullanarak değerlendirilmiştir. lke ekonomilerinin hedeflerine ulaşmasında rekabetçi uyumun sağlanması önemli bir aşamadır. Burada esas olan toplumsal ve kurumsal yapının aynı vizyon doğrultusunda işbirliği ve hareket içinde işlemesi, birbirini desteklemesi ve bütün bunları bir süreç dâhilinde ele alması ve gerçekleştirebilmesidir. Sonuç olarak, lojistik performansın rekabetçi bir anlayışla beraber dış ticarete bağlı ekonomik büyüme modelinde kullanılması ve ekonomik büyümeye olumlu katkı sunmasında, kurumsal ve toplumsal odaklanmanın yanında rekabetçi uyum önemli bir yer tutmaktadır.

4.1.2 Araştırmanın Teorik Katkıları

Günümüzde lkeler dış ticaret politikalarını belirlerken, yabancı yatırımcıya cazip gelebilecek koşullar üzerinde yoğunlaşmaktadırlar. Ulaşım altyapısının gelişmiş olması, o ülkenin uluslararası ticarete hareket alanını genişletmekte ve rekabetçi yeteneğini geliştirmektedir. Dolayısıyla dışarıdan gelen taleplere daha hızlı cevap veren, daha kolay ulaşılan ve de sonucunda daha kolay ticaret yapılan bir pazar çevresine sahip olur (Korkut, Yavuz, & Zeren, 2020).

Bu çalışmada, lojistik, rekabet ve dış ticaret parametrelerinin, bir ülkenin ekonomik büyümesine olan etkileri birlikte detaylı bir şekilde incelenmiş ve değerlendirmeye alınmıştır. Bu araştırmanın sonucunda önerilen kavramsal modelin, ülkelerin ekonomik olarak büyümesine katkı sunduğu görülmüştür. Gerek lojistik performansın küresel rekabet ile birlikte değerlendirilmesi, gerekse dış ticaret hacmi ve bu hacmi oluşturan ihracat ve ithalat hacimleri olmasına rağmen, ihracatın ithalatı karşılama oranı ile birlikte ele alınması ve analiz edilmesi önemlidir. Zira tek başına dış ticaret hacminin sağlıklı bir ekonomik büyümeye katkı sunması için, üretimin yani ihracatın ithalata oranla dış ticarete daha fazla destek vermesi gerekir, aksi takdirde ekonomik büyüme sekteye uğrayacaktır (Gbe, 1997). İhracat, kısıtlı iç piyasa şartlarında hareket kabiliyeti azalan ülkeler için dış piyasa talebini öngördüğünden ve değerlendirdiğinden, üretim artışına ve sonucunda ürün birim maliyetinin düşmesine

sebepler olur. Böylece üretim maliyeti düştüğü gibi, firmaların dış pazarlarda rekabet edebilme gücü artar. Dolayısıyla ülke lojistik performansının ve rekabetçi özelliğinin dış ticarete yaptığı katkının etkili bir şekilde kullanılmasıyla, yine dış ticaret üzerinden ekonomik büyümeye olumlu yansıdığı görülmüştür. Kısaca küresel rekabetçi bir yapı içerisinde lojistik performansın ülkenin ekonomik olarak büyümesinde önemli bir paya sahip olduğu, yine bu çalışma sonucunda elde edilmiştir.

Diğer yandan, önerilen bu kavramsal model, daha önce geliştirilen modeller gibi ülkelerdeki finans politikaların oluşturulmasında ve de sürdürülmesinde bir değerlendirme aracı olarak nitelendirilebilir. Bu çalışma, öngörülen modelin ilgililenen ülkelerin dış ticaretinin gelişimi hakkında hem ticari hem de politik çıkarımlarda bulunulmasına katkı sağlayabilir. Daha da önemlisi böyle bir çalışma, ülkelerin dış ticaretine ve dış ticaret politikasına yön vermekte veya değerlendirmede aracı olabilir. Ayrıca ülkelerin genel ekonomik durumunu yabancı bir yatırımcı gözüyle daha efektif ve daha kapsamlı görebilmesi açısından, bu önerilen kavramsal modelin katkı sunacağı düşünülmektedir.

4.2 Kısıtlar ve İleri Araştırmalar

Çalışmada 93 ülkeye ait verilerden faydalanılmıştır, oysa dünya üzerinde birbirleri ile ticaret yapan 190'dan fazla ülke vardır. Bunun sebebi elde edilen verilerin doğruluğu ispatlanmış veriler olduğu ve söz konusu zaman dilimlerinde tamamen bilgisine ulaşılabilen ortak ülke verileri olmasıdır. Ancak bu 93 ülke, dünya ticaretinin %90'dan fazlasını gerçekleştirmektedir. Ayrıca bu çalışma sadece 2010-2018 yıllarını kapsamaktadır, dolayısıyla günümüz ilişkilerini açıklaması bakımından kısıtlı olabilir. Özellikle lojistik performans parametresi olan LPE, 2010 yılından itibaren düzenli olarak iki yılda bir yayınlanmaktadır. Bu çalışma, farklı veya daha geniş zaman dilimlerinde yapılırsa yeni sonuçların analizi ile birlikte güncel yorumlar yapılabilir. Ancak, 2020 yılından itibaren yaşanan pandemi süresince dünya ticaretinde ve de tedarik zincirinde yaşanan kısıtlamalar dolayısıyla sağlıklı veriler elde edilememiştir. Bu yüzden daha yakın tarihli veriler kullanılamamıştır.

Yine bu çalışmaya konu olan ülkelerin büyük çoğunluğunu geliştirmekte olan ve az gelişmiş ülkeler oluşturmaktadır. Bunun da kurulan modele etkisi olduğu söylenebilir. Bu sebeple gelecek çalışmalarda, ülkeleri iktisadi yapılarına göre kategorize edip değerlendirmek ve bu modele uygunluklarını incelemek yerinde olacaktır. Ayrıca gelecekte ortaya konulacak araştırmalarda, uluslararası ekonomik ortaklıkları da göz önünde bulundurmak gerekebilir.

4.3 Sonuç

Ekonomik büyüme modelleri, gerek ele alındıkları dönem ve gerekse örnek alınan coğrafyadaki ekonomilerin niteliklerindeki farklılıklar yüzünden tartışılmaktadır. Dış ticarete bağlı büyüme modelleri ise, bu tartışma alanını biraz daha daraltarak rasyonel ve riskleri daha hesaplanabilir ve ön görülebilir parametreler çerçevesinde ülke politika yapıcılarına önemli bir alternatif oluşturmaktadır. Ülkelerin sahip oldukları ihracat ve ithalat anlayışına ilave olarak dış ticareti etkileyen diğer faktörleri de analiz etmek gerekir. Bu yaklaşımlar dış ticaretin ekonomi üzerindeki konumuna atıf yaparken, ithal veya ihraç edilen tüm eşyalar lojistik hizmetin konusu olarak ele alınmaktadır. Küreselleşme ile özellikle dış ticaret ve rekabet anlayışında gelişmeler sonucu farklılaşmalar yaşanmış, rekabet daha geniş bir alanda kendine yer bulmuştur. Dolayısıyla lojistiğin, rekabet ve ticaret parametrelerinin birlikte değerlendirildiği bir ekonomik büyüme modelinde, dış ticaretin artması ve ekonominin dünya piyasalarıyla eş güdümlü bir refah seviyesini yakalaması bakımından önemli bir araç olduğu söylenebilir.

Diğer yandan, artık bir ülkenin gelişmişlik düzeyi, lojistik performansta ulaştığı seviyeyle de belirtilmektedir. Uluslararası ticaretin basitleştirilmesi ve rekabetin önem kazanması, lojistik performansı dış ticaretin vazgeçilmez unsurlarından biri yapmıştır. Kısaca lojistik performans, ülke ekonomilerinin gelişmesine önemli katkı sağladığı gibi, küresel üretimin artış göstermesi sonucu artık “stratejik rekabet avantajı” sağlamanın önemli bir fonksiyonu durumuna gelmiştir. Ülkelerin lojistik performanstaki başarıları sadece lojistik yatırımları ön görmesiyle değil, onları nasıl

bir vizyonla işleteceği ile de alakalıdır. Zira ülkeler için uluslararası ticaret her zaman rekabete açık olduğundan, dolayısıyla lojistik performansın da bu rekabetin önemli bir parçası olduğunu kabul etmek gerekir.

Bir ülke için, lojistik performansta yapılan iyileştirmelerin dış ticarete olumlu yansması beklenmektedir. Lojistik sisteminin etkili bir şekilde kullanımı, ulusların rekabet avantajlarının gelişmesine yardımcı olmaktadır. Ancak diğer rakip ekonomilerin kendi adlarına dış ticaretlerini geliştirmesi ya da lojistik performanslarını daha da ileriye götürmesi sonucu o iyileştirmeler istenilen sonuca ulaşmak için yetersiz kalabilir. Dolayısıyla bir ekonomi için rekabet, sadece o ülkenin kendi şartlarını geliştirmesi yanında diğer rakip ekonomileri de takip edip, kendi dış ticaret politikalarını sürekli güncellemesi ile de alakalıdır. Zira rekabet olgusu küreselleşme sayesinde oldukça geniş, hızla yayılan ve dinamikleri değişen bir hareket alanı bulmuştur, bu nedenle rekabetçi politikaların da sürekli güncellenmeye ihtiyacı vardır. Bu çalışmada elde edilen bulgulara göre, lojistik performansın güncellenen küresel rekabetçi bir politikayla birlikte ele alındığında dış ticarete, dolayısıyla dış ticarete bağlı ekonomi büyüme modelinde olumlu katkılar verdiği görülmüştür.

KAYNAKÇA

- Açiler, S. (2021, Temmuz 04). *Dış Ticaret Hacmi Nedir?* Kasım 02, 2021 tarihinde İstanbul İşletme Enstitüsü: <https://www.iienstitu.com/blog/dis-ticaret-hacmi-nedir> adresinden alındı
- Aktan, C. C., & İstiklal, V. (2004, Mart). Rekabet Gücü ve Rekabet Stratejileri. *TİSK Rekabet Dizisi*. Ankara, Türkiye: TİSK.
- Ambastha, A., & Momaya, K. (2004). “Challenges for Indian Software Firms to Sustain their Global Competitiveness”. *Singapore Management Review*, 65-78.
- Apak, S., & Uçak, A. (2007). Ekonomik Büyümenin Anlamlılığı ve Gelişmişlik: Türkiye Ekonomisi Üzerine Bir İnceleme. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 1(34), 57-65.
- Arslan, K., & Çöp, S. (2020). Küresel Değer Zincirleri İle Uluslararası Rekabet Gücü Arasındaki Nedensellik. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 55(3), 1700-1723.
- Arslan, Ü. (2014). Uluslararası Ticaret ve Kültürel Yakınlık: Asya Örneği. *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 36(1), 89-101.
- Arslanlı, H. (1960). *Kara Ticareti Hukuku Dersleri*. İstanbul: Fakülteler Matbaası.
- Arvis, J., Saslavsky, D., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, C., Raj, A., & Naula, T. (2016). *Connecting to compete 2016. The logistics performance index and its indicators*. Washington, D.C.: World Bank.

- Ay, A., Erdoğan, S., & Mucuk, M. (2004). Türkiye'de İhracata Dayalı Büyüme Üzerine Bir nedensellik Sınaması (1980-2003). *Selçuk Üniversitesi Karaman İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(1), 107-117.
- Aydın, R. (2018). Ulus, Uluslaşma ve Devlet: Bir Modern Kavram Olarak Ulus Devlet. *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, 229-255.
- Aytaç, A., & Akdoğan, U. (2012, Haziran 01). Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme Üzerine Bir Nedensellik Analizi: 2001-2011 Türkiye Örneği. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(2), 55-70.
- Babacan, M. (2005). "Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu". *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 8-15.
- Balcı, M., & Göcen, C. E. (2017). Uluslararası Ticaret ve Üretimin Tarihsel Gelişimi ve Bu Bağlamda Türkiye nin Politik Ekonomi Analizi. A. Al, M. Balcı, & B. İmam içinde, *Uluslararası Politik Ekonomi 1* (s. 175-213). Ankara: Savaş Yayınları.
- Ballı, M. (2015). Türk Ticaret Kanunu'na Göre Haksız Rekabet Kavramı ve Unsurları. *Gümrük Ticaret Dergisi*(5), 62-72.
- Bayat, M. (2011). Uluslararası Ticarete Rekabet Gücü Elde Etmede Küçük ve Orta Boy İşletmelerin Rolü ve Önemi. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 569-570.
- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2014). *Lojistik Merkez Kocaeli*. Kocaeli: Kocaeli Ticaret Odası.
- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2015). Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri. *Maliye Araştırmaları Dergisi*, 95-112.
- Bowersox, D. (1974). *Logistical Management: A System Integration of Physical Management*. New York: McMillan Press.

- Bozdağlıoğlu, E., & Keşir, B. (2022). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Dış Ticarete Etkis. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 10(1), 1-17.
- Bulut, Z. A. (2004, Mart). Küresel Rekabet. *Mevzuat Dergisi*, 7(75), 5-7.
- Christopher, M. (1998). “*Logistics and supply chain management : strategies for reducing cost and improving service*. London: Finanacial Tmes: Pitman Publishing.
- Chu, Z. (2012). Logistics and Economic Growth: a panel data approach. *The Annals of Regional Science*, 87-102.
- Civelek, M. E. (2018). *Yapısal Eşitlik Modellemesi Metodolojisi*. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- Civelek, M. E., Uca, N., & Çemberci, M. (2015). The Mediator Effect of Logistics Performance Index on the relation between Global Competitiveness Index and Gross Domestic Product. *European Scientific Journal*, 11(13), 370.
- Çakmak, H. K. (2004). Stratejik Dış Ticaret Politikaları. *Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi*, 48-66.
- Çancı, M., & Erdal, M. (2007). *Lojistik Yönetimi*. İstanbul: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD).
- Çivi, E., & Erol, E. D. (2008). Ulusal Rekabet Gücünü Arttırma Yolları: Literatür Araştırması. *Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F. Yönetim ve Ekonomi*, 15(1), 100-114.
- Daşdemir, A. M. (2008). *AB Üyesi Ülkelerde Beşeri Sermaye ve Ekonomik Büyüme Analizi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi/ Yüksek Lisans Tezi.
- Datta, A., & Agarwal, S. (2004). Telecommunications and economic growth: a panel data approach. *Applied Economics*, 36(15), 1649-1654.

- Demsetz, H. (1989). Efficiency, Competition and Policy. *The Organization of Economic Activity*, 91-111.
- Dinler, Z. (2009). *İktisada Giriş*. Bursa: Ekin Basım.
- Duman, A. (2012). *Lojistiğin Uluslararası Pazarlamada Rekabet Üstünlük Sağlamadaki Önemi ve Bir Uygulama*. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler/İşletme, İzmir.
- Durmuş, B., Yurtkoru, E., & Çinko, M. (2018). *Sosyal Bilimlerde SPSS ile Veri Analizi*. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş.
- Durmuş, S., & Şahin, D. (2018). Türkiye’de Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme İlişkisinin Analizi. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 11(60), 1114-1122.
- Durukan, T., & Hamşioğlu, A. B. (2015). Pazar Yönlülük, Pazarlama Yeteneklerinin Rekabet Avantajı Elde Etmede İhracat Performansı Üzerine Etkileri: Ankara İli İhracat İşletmelerinde Bir Uygulama. *Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 1(2), 1-19.
- Erdil, E. (2012). *Haksız Rekabet Hukuku*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Erdoğan, A. (2015). "Performance of Turkey in Logistics and Suggestions For Solutions to Improve Performance". *Social Sciences Research Journal*, 4(1), 1-7.
- Erkan, B. (2014). TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE REKABET GÜCÜ. *Assam Uluslararası Hakemli Dergi*, 44-65.
- Erturgut, R. (2016). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi*. Ankara: Nobel Akademi Yayıncılık.
- Field, J. (2008). *Sosyal Sermaye*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

- GGM. (2016). *Rekabet İçin Bağlanma: Küresel Ekonomide Dış Ticaret Lojistiği*. Ankara: T.C. Ticaret Bakanlığı, Gümrükler Genel Müdürlüğü.
- Greenaway, D., Morgan, W., & Wright, P. (2006, September 28). Exports, Export Composition and Growth. *The Journal of International Trade & Economic Development*, 8(1), 41-51.
- Gübe, Y. (1997). *İktisadi Büyüme ve İhracat Performansı*. Halle (Almanya): Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt.
- Güleş, H. K., Ergen, Z., & Karaboğa, K. (2013). A Mixed Integer Linear Programming Model Proposal for Network Design of a Multi-Phase, Environmental and Flexible Closed Loop Supply Chain. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 586-593.
- Güner, S., & Coşkun, E. (2012). "Comparison of Impacts of Economic and Social Factors on Countries' Logistics Performans: A Study With 26 OECD Countries". *Research in Logistics and Production*, 329-343.
- Güneş, S. (2012). Rekabet Düzeyi ile Büyüme Arasındaki İlişki: Panel Analizi. *Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 43-54.
- Gürak, H. (2016). *Ekonomik Büyüme ve Kalkınma*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Haçerlioğlu, O. (1993). *Ekonomi Sözlüğü*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Hünler, A. (2021, Ocak 27). *Küresel Rekabet Endeksi ve Türkiye*. İzmir Kalkınma Ajansı: <https://kalkinmaguncesi.izka.org.tr/index.php/2021/01/27/kuresel-rekabet-endeksi-ve-turkiye/> adresinden alındı
- Jacobides, M. (2019). In the Ecosystem Economy, What's Your Strategy? *Harvard Business Review*, 128-137.

- Jones, L., Kobza, C., Lowery, F., & Peters, C. (2020). The Rising Role of Re-exporting Hubs in Global Value Chains. *Journal of International Commerce and Economics*, 1-42.
- Joseph, T. (2015, February 18). Globalization & International Business. India: Scribd.
- Kahveci, E. (2014). İşletme Stratejileri ve İhracat Performansı İlişkileri. *Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 4(6), 2-34.
- Kara, M., Tayfur, L., & Basık, H. (2009). Küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Türkiye. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11), 70.
- Karabulut, Ş. (2018). Türkiye’de Dış Ticaret ve Milli Gelir İlişkisinin Ampirik Analizi. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 425-439.
- Karagöz, B., & Gülenç, F. (2008). E-Lojistik ve Türkiye’de E-Lojistik Uygulamaları. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enst. Dergisi*, 77.
- Karagöz, Y. (2016). *SPSS ve AMOS 23 uygulamalı istatistiksel analizler*. Ankara: NOBEL.
- Kararaslan, A., & Tuncer, G. (2010). “Uluslararası Rekabet Gücünün Artırılmasında Temel Devlet Politikaları”. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23-45.
- Keskin, A. (2011). Ekonomik Kalkınmada Beşeri Sermayenin Rolü ve Türkiye. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 25(3-4), 125-153.
- Keskingöz, H., & Karamelikli, H. (2015). “Dış Ticaret-Enerji Tüketimi ve Ekonomik Büyümenin CO2 Emisyonu Üzerine Etkisi”. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*,.

- Khan, A., & Saqib, N. (1993). Exports and Economic Growth: The Pakistan Experience. *International Economic Journal*, 7(3), 53-63.
- Kinsey, J. (1981). The economic impact of the port of Liverpool on the economy of Merseyside—using a multiplier approach. *Geoforum*, 12(4), 331-347.
- Kırankabeş, M. C. (2006). Küresel Rekabet Gücü Boyutunda AB Ülkeleri ile Türkiye'nin Karşılaştırmalı Analizi. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*(16), 23-253.
- Kirby, C., & Brosa, N. (2011). *Logistics as a Competitiveness Factor for Small and Medium Enterprises in Latin America and the Caribbean*. Santo Domingo: IDB Inter-American Development Bank.
- Kırım, A. (1990). *Türkiye İmalat Sanayiinde Teknolojik Değişim*. Ankara: T.O.B.B.
- Koban, E., Fırat, Z., & Keser, H. Y. (2009). Küresel Rekabette Lojistik Olgusunda Yeni Yaklaşımlar ve Türkiye'de' Lojistik Hizmet Sunan İşletmelerin Yapısal Özellikleri. *Oneri*, 113-124.
- Koca, M. (2021). Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Gelişimi Üzerine Etkisinin İncelenmesi: Türkiye Örneği. *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 40-62.
- Koçak, D. (2020). Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askeri Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci. *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 15(58), 246-258.
- Korkut, Y., Yavuz, S., & Zeren, F. (2020). Uluslararası Ticaret ve Lojistik Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: G20 Ülkeleri Örneği. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 78-88.

- Kurt, B., & Zengin, H. (2016). İthalatın Ekonomik Büyüme Üzerindeki Doğrudan ve Dolaylı Etkileri: Feder-Ram Modeli. *Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 2(4), 67-86.
- Lambert, D., Cooper, M., & Pagh, J. (1998). Supply Chain Management: Implementation Issues and Research Opportunities. *International Journal of Logistics Management*, 1-19.
- Li, S., Ragu-Nathan, B., Ragu-Nathan, T., & Rao, S. (2006). The impact of supply chain management practices on competitive advantage and organizational performance. *Omega*, 34(2), 107-124.
- Lipsey, R., Steiner, P., & Purvis, D. (1989). *Economics*. New York: Harper&Row Publishers.
- Long, D. (2019). *Uluslararası Lojistik*. (M. Tanyaş, & M. Düzgün, Çev.) Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Malhotra, G., & Mishra, S. (2019). Effect of Economic Growth on the Logistics Sector in India. *Theoretical Economics Letters*, 210-222.
- Mikic, M., & Gilbert, J. (2009). *Trade Statistics in Policymaking*. United Nations publication: New York.
- Munim, Z. H., & Schramm, H. J. (2018). The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. *Journal of Shipping and Trade*, 3(1), 1-19.
- Murshed, S. M., & Serino, L. A. (2011). The Pattern of Specialization and Economic Growth: The Resource Curse Hypothesis Revisited. *Structural Change and Economic Dynamics Review*, 22(2), 151-161.
- Navickas, V., Sujeta, L., & Vojtovich, S. (2011). Logistics Systems as a factor of Country's Competitiveness. *Economics and Management*, 234.

- Örs, H. F. (1970). *Türk Hususi Hukukunda Haksız Rekabet, Hukuki Mahiyeti ve Rekabet Hakkının Himayesi*. Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Yüksek Okulu.
- Özdemir, S. (2009). Küreselleşme ve Refah Devletleri Üzerindeki Etkileri. *Sosyal Siyaset Konferansları*(57), 55-86.
- Özkan, A., & Civelek, M. E. (2021). The Effect of Export Import Ratio on Economy. *Journal of International Trade, Logistics and Law*, 7(1), 90-96.
- Özsoy, C. E., & Tosunoğlu, T. (2017). GSYH'nin Ötesi: Ekonomik Gelişmenin Ölçümünde Alternatif Metrikler. *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 26(1), 285-301.
- Pata, K. (2017). Türkiye’de Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme İlişkileri: Toda-Yamamoto Nedensellik Analizi (1971-2014). *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 31(1), 119-134.
- Porter, M. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: Free Press.
- Porter, M. (1990). *Competitive Advantages of Nations*. Newyork: The Free Press.
- Portugal-Perez, A., & Wilson, J. S. (2012). Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure. *World Development*, 40(7), 1295-1307.
- Ranciere, J. (2017). *Uzlaş Çığına Notlar*. (D. Tuna, Çev.) İstanbul: SEL Yayıncılık.
- Redding, S., & Venables, A. (2004). Economic Geography and International Inequality. *Journal of International Economics*, 62(1), 53-82.
- Rice, J. B., & Hoppe, R. M. (2001). Supply Chain vs Supply Chain; The Hype and The Reality. *Supply Chain Management Review*, 47-54.

- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2016). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Sandalcılar, A. R. (2012). Bric Ülkelerinde Ekonomik Büyüme ve İhracat Arasındaki İlişki: Panel Eşbütünlük ve Panel Nedensellik. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 17(1), 161-179.
- Sandberg, E., & Abrahamsson, M. (2011). Logistics Capabilities for Sustainable Competitive Advantage. *International Journal of Logistics Review*, 14(1), 61-75.
- Schwab, K., & Martin, X. S.-i. (2015). *The Global Competitiveness Report*. Geneva: World Economic Forum.
- Seyidoğlu, H. (2001). *Ekonomi ve İşletmecilik Terimleri Açıklamalı Sözlük*. Ankara: Güzem Yayınları.
- Shepherd, B., & Shintaro, H. (2015). Overcoming Trade Logistics Challenge: Asia-Pacific Experiences. *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*, 1-23.
- Smith, A. (1776). *The Wealth of Nations*. New York: The Modern Library.
- Şahin, D., & Durmuş, S. (2018). Türkiye'de Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme İlişkisinin Analizi. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 11(60), 1115-1122.
- Tanyeri, İ. (2000). David Ricardo'nun İktisadi Analizi Üzerine. *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18(2), 1-15.
- Taşkaya, S. (2020). İllerin Kişi Başına Düşen Gayrisafi Yurtiçi Hâsılasının Daha İyi Yaşam Endeksi Üzerine Etkisi: İller Düzeyinde Bir Analiz. *Sosyoekonomi*, 88.

- Tekin, M., & Çiçek, E. (2005). İşletmelerde Rekabet Üstünlüğü Sağlamada Farklı Bir Yaklaşım: Değer Temelli Pazarlama. *V. Ulusal Üretim Araştırmaları Sempozyumu* (s. 63-68). İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi.
- Terin, M., & Keskin, A. (2012). Gümrük Birliği'nin Türkiye-Avrupa Birliği Tarım Ürünleri Dış Ticareti Üzerine Etkileri. *Atatürk Üniv. Ziraat Fak. Dergisi*, 43(2), 133-139.
- Timurçin, D. (2011, Şubat 01). Kümelenme Kavramı ve KOBİ'lerde Rekabet Gücüne Etkisi. *Çankaya University Journal of Humanities and Social Sciences*, 8(1), 21-56.
- Topçuoğlu, M. (2001). Rekabet Hukuku Uygulamasında Teşebbüs Birlikleri. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 50(4), 129-171. doi:10.1501/581
- Topuz, H., & Coşkun, A. E. (2018). Ricardo'nun Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi: Türkiye, Kolombiya ve Güney Kore Üçlüsünün Sektörel Bazda Uygulamalı Bir Analizi. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 673-685.
- Uca, N. (2016). *Ülkelerin Yolsuzluk Algısının, Lojistik Performansının Dış Ticaret Hacminin ve Küresel Rekabet İlişkisinin Yapısal Eşitlik Modeli ile İncelenmesi/Doktora Tezi*. İstanbul: Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Uca, N., Civelek, M. E., & Çemberci, M. (2019). Yolsuzluk Algısının Gayrisafı Yurt İçi Hasıla Üzerine Etkisinde Lojistik Performans ile Küresel Rekabetin Ara Değişken Rolü: Türkiye Değerlendirmesi. *Opus Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 10(17), 1229-1261. doi:10.26466/opus.522497
- Uçan, O., & Koçak, E. (2014, Ağustos 01). Türkiye'de Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki. *Niğde Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 7(2), 51-60.

- Utkulu, U., & Aydemir, İ. (2013). Türkiye de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulaması; Teoriden Pratiğe. U. Utkulu içinde, *Türkiye'de Dış Ticaretin Gelişimi ve Yapısal Değişim* (s. 1-24). Ankara: Gazi.
- Uzay, N. (2002, Mart). Türkiye'de İhracatın Gelişimi. *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 181-198.
- Ülgen, H., & Mirze, K. (2004). *İşletmelerde Stratejik Yönetim*. İstanbul: Mart Matbaacılık.
- Whish, R., & Bailey, D. (2012). *Competition Law*. New York: Oxford University Press.
- 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.
- Yılmaz, Ö., Kızıltan, A., & Kaya, V. (2005). İKTİSADİ KRİZ KURAMLARI, FİNANSAL KÜRESELLEŞME VE PARA KRİZLERİ. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 77-96.
- Yılmaz, M. (2010). Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Üzerine Bir Deneme. *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(1), 241-260.
- Yorgancılar, F. N. (2011, haziran 11). Sürdürülebilir Rekabet Anlayışı Olarak Yenilik Yeteneği. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 11(21), 379-426.
- Yurdakul, E. M. (2020). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin VAR Analizi İle İncelenmesi. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 20(40), 174-185. doi: 10.30976/susead.707425