

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

**YÖNETİM VE İNOVASYON BAĞLAMINDA LOJİSTİK
PERFORMANSIN EKONOMİK BÜYÜMEYE ETKİSİ**

Parvin BAYRAMLI
2502180491

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. Halim KAZAN

İSTANBUL - 2023

ÖZET

YÖNETİM VE İNOVASYON BAĞLAMINDA LOJİSTİK PERFORMANSIN EKONOMİK BÜYÜMEYE ETKİSİ

Parvin BAYRAMLI

Ülkeler ekonomik büyümelerini gerçekleştirmelidirler. Bunun için ise farklı yaklaşımlar desteklenmektedir. Lojistik sektörü de ülkelerin gelişmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Bu bağlamda lojistik sektörünün gelişimi için gerekli faktörlerin incelenmesi gerekmektedir. Burada da inovasyonun önemi ortaya çıkmaktadır. Son yıllarda lojistik sektöründe teknolojik inovasyonlardan çok aktif oranda yararlanılmaktadır. Burada da ülke yönetimi mevcut durumu etkileyen temel faktörlerden biri olarak görülmektedir. Ülke yönetimleri de işletmelerin hem bu teknolojileri elde etmeleri hem kullanabilme yetenekleri kazanmaları hem de gerekli koşulların sağlanması açısından temel belirleyici faktörlerdendir.

Bu bağlamda araştırmanın amacı yönetim kalitesi kapsamında inovasyon gelişmişliğin lojistik performansın ve ülke ekonomilerinin büyümesi üzerindeki etkisinin tespit edilmesidir. Araştırmanın ana kütlesi, dünya üzerinde bulunan ve resmi olarak devlet statüsüne sahip olan tüm ülkeler oluşturmaktadır. Araştırma modelini test etmek için kullanılan değişkenlere ait veriler ikincil verilerden oluşmaktadır. Bu veriler uluslararası örgüt ve kurumlarca toplanan ve dünyaca kabul gören indeksler kapsamında yayınlanan ikincil verileridir. Araştırma verilerinin ayıklanması sonucunda sadece 121 ülkenin verileri araştırma analizine tabi tutulmuştur.

Bu çalışmada önerilen teorik model Yapısal Eşitlik Modellemesi ile test edilmiştir. Yapılan analizlerin ve çıkarılan sonuçların daha sağlıklı olması açısından ilgili değişkenlere dair veriler 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yılları olarak 5 ayrı kategoride toplanmış ve her yıl için ayrı-ayrı analizler gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra bu 5 yıl tümüyle ele alacak şekilde genel bir ortalamalar alınarak da ilgili analizler yapılmıştır.

Araştırma sonucunda ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik de artırdığı, yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda da lojistik performans

olumlu olarak etkilendiđi tespit edilmiřtir. Diđer taraftan űlkelerin inovasyon geliřmiřlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkilendiđi ve lojistik performans düzeyindeki bu geliřim sonucunda da űlkelerde kiři bařında dűřen GSYH'da geliřim gűzlendiđi bulgusuna varılmıřtır. Ayrıca inovasyon geliřmiřliđin yűnetiřim kalitesi ve lojistik performans arasındaki iliřkide kısmı aracılık rolű tespit edilmiřtir.

Ayrıca arařtırmada ilgili deđiřkenler arasındaki iliřkilerin yapılan geliřmiř (35 űlke) ve geliřmekte (121 űlke) olan űlke grupları ačíısından da anlamlı olarak farklılařtıđı tespit edilmiřtir. Geliřmiř űlkelerdeki inovasyon geliřmiřliđin yűnetiřim kalitesi ve lojistik performans arasındaki iliřkide tam aracılık rolű olduđu, geliřmekte olan űlkelerdeki inovasyon geliřmiřliđin yűnetiřim kalitesi ve lojistik performans arasındaki iliřkide kısmı aracılık rolű olduđu bulgusuna ulařılmıřtır.

Anahtar Kelimeler: Yűnetiřim Kalitesi, İnovasyon, Lojistik Performans, Ekonomik Geliřmiřlik

ABSTRACT

THE EFFECT OF LOGISTICS PERFORMANCE ON ECONOMIC GROWTH IN THE CONTEXT OF MANAGEMENT AND INNOVATION

Parvin BAYRAMLI

Countries must achieve their economic growth. For this purpose, different approaches are supported. The logistics sector is also of great importance in the development of countries, and the factors necessary for the development of this sector need to be examined. Here the importance of innovation becomes evident. In recent years, technological innovations have been used very actively in the logistics sector. Governance is seen as one of the main factors affecting the current situation. Governance of the country is the most fundamental determining factor in terms of businesses both acquiring and using these technologies and providing the necessary conditions.

In this context, the aim of the research is to determine the impact of innovation development within the scope of governance quality on logistics performance and the growth of country economies. The main population of the research consists of all countries in the world that have official state status. The data for the variables used to test the research model consist of secondary data. These data are secondary data collected by international organizations and institutions and published within the scope of globally accepted indexes. After sorting the research data, the data of 121 countries that constitute the sample of the research were subjected to research analysis.

The theoretical model proposed in this study was tested with Structural Equation Modeling. In order to make the analyzes and conclusions more accurate, the data on the relevant variables were collected in 5 separate categories as 2010, 2012, 2014, 2016 and 2018, and separate analyzes were carried out for each year. In addition, relevant analyzes were made by taking general averages to cover all 5 years.

As a result of the research, it was determined that the governance quality of the countries increased their innovation and development, and the logistics performance was positively affected as a result of the improvement in the level of governance

quality. On the other hand, it has been found that the increase in the innovation development level of the countries positively affects their general logistics performance levels, and as a result of this development in the logistics performance level, there is an improvement in the GDP per capita in the countries. In addition, a partial mediating role of innovation development in the relationship between governance quality and logistics performance was determined.

In addition, it was determined that the relationships between the relevant variables in the study differed significantly in terms of developed (35 countries) and developing (121 countries) country groups. It has been found that innovation development in developed countries has a full mediating role in the relationship between governance quality and logistics performance, and innovation development in developing countries has a partial mediating role in the relationship between governance quality and logistics performance.

Keywords: Governance Quality, Innovation, Logistics Performance, Economic Development

ÖNSÖZ

Bu tezin başından itibaren hazırlanmasında yoğun iş temposu içerisinde benimle her zaman ilgilenen, bütün deneyim ve bilgilerini benimle paylaşan, sürekli olarak değerli vaktini bana ayıran, bana duyduğu güveni her zaman hissettiren tez danışmanım İktisat Fakültesi İşletme Bölüm Başkanı değerli Hocam Sayın Prof. Dr. Halim KAZAN`a sonsuz minnet ve teşekkürlerimi sunarım. Tezimin oluşmasında ve gelişmesinde her zaman değerli bilgilerini bana sunan ve beni doğru yönde yönlendiren, desteklerini esirgemeyen Prof. Dr. Mahmut HIZIROĞLU ve Doç. Dr. Mehmet Şahin GÖK hocalarıma derin şükranlarımı sunar ve teşekkür ederim. Doktora eğitimim sürecinde her zaman gösterdikleri destekleri için Prof. Dr. Volkan ÖNGEL`e, Doç. Dr. Hatice Anıl DEĞERMEN`e ve Dr.Hasan Sadık TATLI`ya sonsuz teşekkür ederim.

Ayrıca bu zorlu süreçte her zaman yanımda olan, her konuda sonsuz desteklerini sunan, sabır ve anlayışını esirgemeyen eşim Sevinc Aliyeva`ya, annem, babam, abim, tüm sevdiklerim ve yakınlarıma teşekkürü borç bilirim.

Parvin BAYRAMLI

İstanbul, 2023

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	ii
ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ	vi
TABLolar LİSTESİ	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ	x
KISALTMALAR LİSTESİ	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM YÖNETİŞİM KALİTİSİ

1.1. Yönetişim Kavramı.....	9
1.2. İyi Yönetişim Kavramı	11
1.2.1. İyi Yönetişimin Aktörleri.....	14
1.2.2. İyi Yönetişimin Temel İlkeleri	16

İKİNCİ BÖLÜM İNOVASYON

2.1. İnovasyonun Tanımı ve Kavramsal Çerçevesi.....	29
2.2. İnovasyonun Önemi.....	35
2.3. İnovasyon Türleri	38

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM LOJİSTİK

3.1. Lojistik Kavramı ve Lojistik Yönetimi.....	42
3.2. Lojistiğin Amacı ve Önemi.....	45
3.3. Lojistik Unsurlar.....	48
3.3.1. Tedarik Lojistiği.....	49
3.3.2. Üretim Lojistiği.....	50
3.3.3. Dağıtım (Çıkış) Lojistiği	51
3.3.4. Tersine lojistik	52
3.4. Lojistik ve İnovasyon	54

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DEĞİŞKENLERARASI İLİŞKİLER

4.1. Yönetişim Kalitesi ve İnovasyon Arasındaki İlişki.....	58
4.2. Yönetişim Kalitesi ve Lojistik Arasındaki İlişki.....	61
4.3. İnovasyon ve Lojistik Arasındaki İlişki.....	64
4.4. Lojistik ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki.....	68

BEŞİNCİ BÖLÜM

UYGULAMA

5.1. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi	73
5.1.1. Araştırma Modeli ve Hipotezleri.....	74
5.1.2. Araştırmanın Ana Kitle ve Örneklemi.....	75
5.1.3. Araştırmanın Yöntemi	76
5.1.4. Araştırma Ölçekleri	76
5.2. Araştırmanın Metodolojisi ve Uygulaması	85
5.2.1. Araştırmaya Konu Olan Ülkelerin Özellikleri	86
5.2.2. Açıklayıcı Faktör Analizi ve Güvenilirlik Analizi	87
5.2.3. Yapısal Eşitlik Modellemesi	94
SONUÇ	131
KAYNAKÇA	144
EKLER	176
Ek 1. Analize dahil edilmiş ülke isimleri	176
Ek 2. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülke grupları.....	177
Ek 3. Özgeçmiş.....	178

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. Küresel İnovasyon Boyutları	77
Tablo 2. Dünya Yönetişim Göstergeleri Endeksi Boyutları.....	82
Tablo 3. Lojistik Performans Endeksinin Boyutları	84
Tablo 4. Küresel İnovasyon Endeksine İlişkin Açıklayıcı Faktör ve Güvenilirlik Analizi Sonuçları.....	88
Tablo 5. Yönetişim Kalitesi Endeksine İlişkin Açıklayıcı Faktör ve Güvenilirlik Analizi Sonuçları.....	90
Tablo 6. Lojistik Performans Endeksine İlişkin Açıklayıcı Faktör ve Güvenilirlik Analizi Sonuçları.....	92
Tablo 7. İç Tutarlılık ve Yakınsak Geçerlilik	95
Tablo 8. Fornell-Larcker Kriteri	97
Tablo 9. HTMT Kriteri.....	98
Tablo 10. Faktör Yükleri	99
Tablo 11. VİF Değerleri	104
Tablo 12. Modelin Yol Katsayıları	106
Tablo 13. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri.....	107
Tablo 14. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi.....	108
Tablo 15. Modelin Yol Katsayıları	110
Tablo 16. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri.....	110
Tablo 17. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi.....	111
Tablo 18. Modelin Yol Katsayıları	112
Tablo 19. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri	113
Tablo 20. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi.....	114
Tablo 21. Modelin Yol Katsayıları	115
Tablo 22. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri	116
Tablo 23. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi.....	116
Tablo 24. Modelin Yol Katsayıları	118
Tablo 25. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri	119
Tablo 26. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi.....	119
Tablo 27. Modelin Yol Katsayıları	121

Tablo 28. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri	121
Tablo 29. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi.....	122
Tablo 30. Anova Sonuçları.....	123
Tablo 31. Modelin Yol Katsayıları	126
Tablo 32. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri	126
Tablo 33. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi.....	127
Tablo 34. Modelin Yol Katsayıları	129
Tablo 35. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri	129
Tablo 36. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi.....	130

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Teknolojik Değişim Süreci	32
Şekil 2. Lojistiğin Unsurları.....	49
Şekil 3. Araştırma Modeli.....	75
Şekil 4. Araştırma Modeli.....	103
Şekil 5. 2010 yılı için model sonuçları	105
Şekil 6. 2012 yılı için model sonuçları	109
Şekil 7. 2014 yılı için model sonuçları	112
Şekil 8. 2014 yılı için model sonuçları	114
Şekil 9: 2014 yılı için model sonuçları.....	117
Şekil 10. 2014 yılı için model sonuçları	120
Şekil 11. Model sonuçları	125
Şekil 12. Model sonuçları	128

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşmiş Devletleri
AB	: Avrupa Birliği
AFA	: Açıklayıcı Faktör Analizi
AVE	: Average Variance Extracted (Elde Edilen Ortalama Varyans)
CGG	: Global Governance Commission (Küresel Yönetişim Komisyonu)
CR	: Composite Reliability (Bileşik Güvenilirlik)
CSCMP	: Council of Supply Chain Management Professionals (Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetim Organizasyonu)
DB	: Dünya Bankası
DFA	: Doğrulayıcı Faktör Analizi
HTMT	: Heterotrait-Monotrait Ratio
KMO	: Kaiser-Meyer-Olkin
MENA	: Middle East and North Africa (Orta Doğu ve Kuzey Afrika)
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development (İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı)
PLS	: Partial Least Squares
PLS SEM	: Partial Least Squares Structural Equation Modeling
Sig.	: Singificant (anlamlılık)
SPSS	: Statistical Package for the Social Sciences (Sosyal Bilimler için İstatistik Paket Programı)
STK	: Sivil Toplum Kuruluşları
vd.	: Ve Diğerleri
VIF	: Variance Inflation Factor
YEM	: Yapısal Eşitlik Modellemesi

GİRİŞ

Ekonomik büyüme, gelişmişlik düzeyi ne olursa olsun tüm ülkelerin en önemli amaçlarından biri ekonomik büyümeyi sağlamaktır. Ekonomik büyüme ile birlikte ülkede toplumsal refah düzeyinin artıracığı beklenmekte, ülke gelişmekte, yaşam standartları artmakta, toplumda daha iyi yaşam koşulları sağlanmaktadır. Bu açıdan ülke ekonomilerinin gelişim düzeyi üzerinde etkili olan faktörler daima araştırma konusu olmuş, derinlemesine ilgili konular ele alınmıştır.

Günümüzde ekonomik gelişimin temel belirleyicilerinden biri olarak lojistik sektörü görülmektedir ve bu konuda çalışmalar yapan araştırmacılara göre lojistik performansın ülkelerin ekonomik kalkınması ve rekabet edebilirlik faktörleri üzerinde önemli bir etkiye sahiptir (Fawcett vd., 2011; Chen ve Novy, 2011; Slovaki vd., 2012; Fawcett ve Waller, 2013; Martí vd. 2017; Ma vd. (2021). Fawcett vd. (2011), “modern lojistik, küresel ticaret ve ekonomik kalkınmayı mümkün kılar” ifadesini kullanmıştır. Çünkü lojistik, ürün, hizmet ve bilgilerin istenilen noktaya güvenli, kesin ve izlenebilir bir şekilde taşınmasını sağlarken, aynı zamanda da maliyet etkinliği sağlamaktadır. Böylece lojistik, firma veya organizasyonun her hücresine dokunmakta ve mal, hizmet ve bilgi üreten tüm sektörler ve genel olarak ülke ekonomisine önemli ölçüde destek sağlamaktadır.

Ülke ekonomilerinin kalkınmasında ve gelişmesinde önemli destek kaynağı olarak bilinen lojistik sistem üretim, dağıtım, kabul ve teslim süreçlerindeki işlerin organize edilmesi ve yürütülmesi, finansal akışların planlanması ve uygulanması gibi birçok adımı kendinde barındırmaktadır. Bu anlamda ekonominin temel taşlarından biri olan lojistik faaliyetlerin hedeflerine ulaşması için kaynakların rasyonel dağılımı sağlanmalıdır ki, bu da ekonomik büyüme açısından çok önemlidir (Navickas, Sujeta ve Vajtovich, 2011: 232).

Küresel ticarete önemli değeri bulunan lojistik alanı ülke ekonomilerinin büyümesi ve finansal gelişmesi açısından derin etkiye sahiptir (Martí vd., 2017:208). Wang (2010)`a göre, lojistik sektörü ülkenin hem ulusal hem de uluslararası açıdan ekonomik büyüme ve gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Arabacı ve Yücel (2020)`e göre lojistik sektörü geliştikçe istihdam olanaklarının ortaya çıktığını, doğrudan

gerçekleşen yatırımların olumlu bir etkiye sahip olduğunu ve artan ticaretin de ekonomik büyümeyi teşvik ettiğini belirtmişlerdir.

Günümüz dünyasında küreselleşmenin en üst boyutlara ulaşması, ticaretin bu bağlamda küresel bir boyut alması, uluslararası ekonomik entegrasyonların ve dış ticareti destekleyen mevzuatın uygulanması gibi nedenlere bağlı olarak lojistik operasyonlar, uluslararası ticaret ve ekonomik ilişkilerde yoğun ve dinamik bir yapıya sahip, önemi giderek artan bir sektör olmuştur (Koban ve Keser, 2008:32; Beysenbev ve Dus, 2020:36). Günümüz kuruluşları, modern iş dünyasının zorlukları karşısında faaliyetlerini devam ettirmek ve uluslararası pazardaki rekabette esnek davranmak için lojistik faaliyetleri stratejik bir araç olarak görmektedirler (Mentzer vd., 2001:82).

Lojistik sektörü ticaretin belkemiği olarak görülmekte ve dünya tarihi boyunca ticaretin gelişimi lojistik sektörünün gelişimi ile paralellik göstermiştir. Bu açıdan Kleindorfer ve Visvikis (2007) gibi akademisyenler, iç ve dış ticaret için lojistiğin önemine işaret etmiş, lojistiğin, bölgesel veya küresel pazarlardaki üretim kaynaklarını birbirine bağlamada ticareti kolaylaştıran kilit bir faktör olduğunu belirtmişlerdir. Lojistik, yerel ve küresel pazarlarda üretici ve tüketicileri birbirine bağlayarak, toplum için yüksek düzeyde verimlilik ve refah elde edilmesine yardımcı olur. Üretilen mal, hizmet ve bilgiler müşteriye veya pazara güvenilir, ucuz ve zamanında taşınmıyorsa, düşük üretim maliyetinin veya verimli üretim stratejilerinin bir anlamı yoktur. Bu nedenle, ülkenin stratejik sektörü olarak sunulan ve toplam maliyetlerin düşmesine neden olan lojistik sektörü (Sharif vd., 2019:108; Mariotti, 2015:17; Hesse ve Rodrique, 2006:501) mal, hizmet veya bilgi üreten endüstrilerin başarısı için temel faktördür (Arvis vd., 2016:54).

Dolayısıyla küresel rekabet ortamında lojistik sektörü olmadan üretimde, pazarlamada ve dış ticarete başarılı olunması mümkünsüz duruma gelmiştir (Hausman vd., 2013:239). Bu gelişmelere ayak uyduran ve etkin lojistik ve ulaşım ağları kuran kuruluşların ve bu bağlamda ülkelerin, küresel rekabette başarılı olduğu görülmektedir (KPMG, 2019). Yani uluslararası ticaretin liberalleşmesi sonucunda ortaya çıkan yüksek kaliteli ve değer yaratan ticaret lojistiği, ticaret hacminin

büyümesinde önemli bir etkiye sahip olmakta hem ülke ekonomisi hem de firmalar için ayrı bir önem arz etmektedir (Hausman vd., 2013:239).

Bu gelişmeleri anlayan ülkeler, altyapı sorunlarını gidermek ve sürekli değişen çevre koşullarına adapte olmak için lojistik altyapıya yatırım yapmalıdır. Bu yatırımlar ise lojistik kapasite, güvenilirlik, etkinlik, katma değer ve hizmet kalitesi gibi konularda çok önemli çıkarımlar getirmektedir. Lojistik altyapının gelişmesi için yapılan yatırım ve faaliyetler, ülkelerin üretim kapasitelerinin genişletilmesini, rekabet avantajı kazanmalarını ve dolayısıyla ekonomik olarak büyümelerini teşvik etmektedir (Navickas vd., 2011:235) ki, lojistik sektörü önemli bir politik araç olarak görülmeye başlamıştır.

Ancak lojistik sektörü, nakliye, değişim, kargo ve ödeme riskleri, altyapı verimsizliği, depolama ve envanter, yatırımların gerçekleşmesi için sermaye ihtiyacı, vb. gibi sayısız risk, tehdit, gereksinim ve belirsizlik ile karşılaşmaktadır (Zhen vd., 2016:52). Ayrıca artan ve karmaşık uluslararası ticaret ve küreselleşme nedeniyle lojistik endüstrisi daha da karmaşık hale gelmiş (Goldby ve Zinn, 2016:81), üretimin küreselleştiği, ürün yaşam döngülerinin kısaldığı, müşteri ihtiyaçlarının sürekli geliştiği ve teknolojilerin daha entegre hale geldiği bir dünya düzeni kurulmuştur (Shepherd ve Ahmed, 2000:101). Artan müşteri talebi ile pazara yeni rakiplerin girmesi lojistik hizmet alıcıların seçim yapmasını zorlaştırmaktadır (Hülsmann vd., 2010:18). Kısacası tüm bu değişimler lojistik sektörü için risklerin, tehditlerin ve belirsizliklerin sayısını ve büyüklüğünü artırmaktadır.

Prof. Donald J. Bowersox, 1990'ları "Lojistik Rönesansı" olarak tanımlamış ve son zamanlarda lojistik sektöründe baş veren değişimlerin endüstri devriminden bu yana kadar olan değişimden daha fazla olduğunu savunmuştur (Goldby ve Zinn, 2016:81). Tüm bu değişimler de lojistik sektörü için risklerin, tehditlerin ve belirsizliklerin sayısını ve büyüklüğünü artırmıştır. Ancak kabul edilen ve uygulanan inovatif yaklaşımlar ile lojistik sektörünün riskler, tehditler ve belirsizliklerle başa çıkabilmesi için çeşitli çareler aranmaktadır. Bu açıdan günümüzde inovatif yaklaşımlarının lojistik sektörünün büyümesi, gelişmesi ve karşılaştığı sorunları etkili ve verimli şekilde çözebilmesi bağlamında herkes için farklı bir konumdadır.

Daha iyi lojistik ve tedarik zinciri yönetimi için etkili inovatif yaklaşımların izlenmesi önemlidir. Araştırmalar genellikle şirketlerin veya ülkelerin daha iyi lojistik operasyonları için inovatif süreçlerin önemi üzerinde durmaktadır. Bu anlamda inovatif yaklaşımlar ile lojistik faaliyetlerde halihazırda kullanılan süreçlerden daha farklı ve faydalı fikirler, uygulamalar veya prosedürler kullanılmaya çalışılmaktadır (Chu vd., 2018: 292:2).

Sürdürülebilir büyüme ve gelişim isteyen tüm kurum ve kuruluşlar için bilgi, teknoloji ve malzeme transferini etkin bir biçimde yönetecek yeni yöntemlerin geliştirilmesi, araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin yaygınlaştırılması önemlidir (Curtis, 2016:9). Doğru inovasyonlar rekabet ve finans alanlarındaki olumlu etkiye sahiptir (Gronhaug ve Kaufmann,1988:529). Bu bağlamda inovatif yaklaşımları teknolojik ve organizasyonel yenilikleri uygulayan firmaların faaliyetlerini daha esnek yönetme imkanı bulundukları ve dolayısıyla pazar değişikliklerine ve müşteri gözlemlerine daha çabuk tepki göstererek rakiplerinden daha önde oldukları görülmektedir (Deshpande vd.,1993:28).

Uluslararası alanda faaliyette bulunan işletmelerin, zor olan rekabet ortamına ayak uydurmaları ve daha iyi finansal sonuçlar elde etmeleri için kaynaklarını ve becerilerini etkin bir biçimde kullanmaları önemlidir. Bu amaçla da sürekli inovatif yaklaşımla izlenen ve gelişen lojistik süreçlere odaklanmak gerekmektedir (Daugherty vd., 2011:31). Lojistik süreçlerde inovatif yeteneklere odaklanmaya dayalı bakış açısının bir şirketin en önemli kaynağı olduğu ve sürdürülebilir bir rekabet avantajı yaratmada etkili olduğu düşünülmektedir (Grant, 1996:111).

Lojistik süreçlerindeki kullanılan teknolojik, pazarlama ve organizasyonel odaklı inovasyonlar, ithalat ve ihracat süreçlerinde olumlu bir etki doğurmaktadır. Bu da ülkelerin hem ticari açıdan hem de finansal açıdan gelişimi noktasında hayati önem taşımaktadır (Fonchamnyo ve Wujung, 2016:127). Lojistik süreçlerdeki yenilikler ile operasyonel performansı artırma amaçlanmaktadır ki, bununla da şirketin rekabet gücünün arttığı, faaliyet alanındaki diğer şirketlerden farklılaştığı görülmektedir (Zawawi vd., 2017:328)

Teknolojilerin gelişmesi, lojistiğin temel operasyonlarında ortaya çıkan yeni yöntemler, ticaret hacimlerinin büyümesi ve rekabet gibi birçok önemli konu müşteriye inovatif bir yaklaşımla ulaşmanı gerektirmektedir. Lojistik faaliyetler de bu teknolojiler rekabetçi olmayı ve uluslararası ticarete verimlilik ve etkinliğin sağlanması için kilit araç konumundadır (Baumgarten ve Walter, 2000:2; Keskin, 2012:55).

Ayrıca ürün yaşam döngüsünün günü-günden kısalması sonucunda lojistik hizmet verenlerin bu koşullara ayak uydurması için müşterilerine daha iyi ve inovatif çözümler sunması gerekmektedir. Bu zorluklar, lojistik organizasyonlarını inovatif odaklı stratejiler, ürünler ve faaliyetler geliştirmeye zorlamaktadır (Soosay ve Hyland, 2004:43).

Günümüzde başarılı bir şekilde yönetilen bir lojistik sektörünün inovatif düşünceden uzak olacağı düşünülemez (Choi vd., 2016:5; Zhen vd., 2016:53). Bu bağlamda hem yönetim açısından yeni fikir ve düşüncelerin kullanılmaya başlanması hem de yeni teknolojik gelişmelere ayak uydurulması ve tüm operasyonel süreçlerde malların fiziksel hareketini, depolanmasını, işlenmesini, gösterilen hizmetlerin en üst düzeye ulaşılmasını, müşteri odaklı hizmet anlayışının kabul görmesini, kayıp, hasar veya teslim edilmemiş mal teminatı gibi konuları olumlu şekilde etkilemekte ve büyük oranda gelişim sağlamaktadır (Shcramm, 2012).

İşletmelerde inovasyonu teşvik ederek ekonomik kalkınma sağlanabilir. Bu politikalar ile devamlı olarak inovatif ürün ve hizmetler üretmek ve geliştirmek imkanı olmakta ve bununla da mikro ölçüde organizasyonların ve buna bağlı olarak makro ölçüde ülkelerin uzun vadede büyümesi mümkün kılmaktadır (Oerlemans ve Pretorius, 2006:590). Bu bağlamda bilgi ve ulaşım teknolojilerindeki değişim ve gelişim lojistik faaliyetlerin gelişimini hızlandırmakta, karşılaşılan sorunlar ve belirsizlikler ile daha iyi başa çıkmakta, süreçlerdeki maliyetleri düşürmekte ve hizmetlerinin kalitesini artırmaktadır.

Ayrıca ülkelerdeki yasal düzenlemeler, hükümet politikaları, devletin teşvik ve kısıtlamaları, yönetim şekli gibi faktörler lojistik sektörünün işleyişinde önemli etkenlerden biri olarak görülmektedir (Demirdöğen vd., 2015).

Ülkelerin küresel rekabet gücü için üst düzey lojistik performansının önemi, lojistik ve inovatif gelişme arasındaki zincir bağlantıdan kaynaklanmaktadır. En azından teorik olarak, kabul gören inovatif yaklaşımlar üretkenliği artırır, ticareti kolaylaştırır yönündeki görüştür (Levine, 2005:869). Bununla birlikte, lojistik verimlilik ve performans ülkeler arasında farklılık göstermektedir. Bu farklılıklar zaman, maliyet ve bürokratik yükteki farklılıklar, politikalar, prosedürler ve kuruluşların işleyişindeki farklılıklar, altyapı hizmetlerinin kalitesi ve maliyetindeki farklılıklardan kaynaklanmaktadır (Hausman vd., 2005:16). Yani ülkelerdeki yasal düzenlemeler, hükümet politikaları, devletin teşvik ve kısıtlamaları, yönetim şekli gibi faktörler lojistik sektörünün işleyişinde önemli etkenlerden biri olarak görülmektedir (Demirdöğen vd., 2015). “Doing Business” 2018 Raporunda ihracat ve ithalat süreçlerindeki malların sınırlardaki geçiş süresi, gerekli belgeler, maliyetler gibi konularda ülkelerin istatistiksel bilgileri yer almıştır ve bu göstergeler ülkeler açısından farklılık göstermektedir.

Fakat bu inovasyonları, en önemlisi de teknolojik inovasyonları gerçekleştirmek hem finansal açıdan büyük maliyetler ve zaman gerektirmektedir hem de nitelikli kadrolar gerektirmektedir. Son yıllarda lojistik sektöründe teknolojik inovasyonlardan çok aktif oranda yararlanılmaktadır ki, burada da ülke yönetimi mevcut durumu etkileyen temel faktörlerden biri olarak görülmektedir. Çünkü işletmelerin bu teknolojileri elde etmeleri ve bunları kullanabilme yeteneğine de sahip olmaları gerekmektedir. Ülke yönetimleri de işletmelerin hem bu teknolojileri elde etmeleri hem kullanabilme yetenekleri kazanmaları hem de gerekli koşulların sağlanması açısından en temel belirleyici faktördür.

Bu nedenle de inovasyon gelişmişlik, lojistik performans ve ekonomik büyüme arasındaki bağlantıyı anlamak için ülkelerin yönetim kalitesi faktörünü de dikkate almaktayız. İnovatif yatırımların orta ve uzun vadede gelişmeyi için istikrarlı, sağlam, sosyal ve politik bir ortam gerektirdiğinden, iyi işleyen demokratik ve politik hükümet

sistemlerine ait ülkeler de bu yatırımların iyi sonuçlar doğurduğu düşünülmektedir. Tüm bu yatırımlar, sermaye yoğun bir sektör olması ve operasyonel, finansal ve doğal riskler gibi çeşitli risklere maruz kalması nedeniyle lojistik sektörüne önemli bir değer sağlamaktadır. Sonuç olarak, iyi yönetilen ve sürekli olarak gelişen inovatif yaklaşımlar lojistik performansı teşvik eder ki, bu ad yeni pazarlara girerek, rekabeti teşvik ederek ve sonuç olarak toplumun küresel rekabet gücünü artırarak ekonomik büyümeyi sağlar.

Bu bağlamda araştırmanın ana problemi olarak “İnovasyon kullanmanın lojistik performansın ve ekonomik büyümenin artmasına yol açıp-açmadığı ve burada yönetişimin nasıl bir rolünün olduğunu tespit etmek” ana problem olarak görülmektedir”. Araştırma sorunsalından hareketle araştırmanın amacı “Yönetişim kalitesi kapsamında inovasyon gelişmişliğinin lojistik performansın ve ülke ekonomilerinin büyümesi üzerindeki etkisinin tespit edilmesi” olarak belirlenmiştir.

Bu tezin birinci bölümde, yönetim kavramından yola çıkarak, günümüzde önemi büyük ölçüde artan “iyi yönetim” kavramı ile ilgili bilgiler açıklanmaya çalışılmış ve temel ilkeleri açıklanmıştır.

İkinci bölümde, inovasyon kavramı ele alınmıştır. İnovasyonun tanımı verilmiş ve kavramsal çerçevesi açıklanmıştır. Ayrıca bu kısımda inovasyonun önemi ve türleri ile ilgili bilgilere yer verilmiştir.

Tezin üçüncü bölümünde lojistik kavramı ve lojistik yönetime dair bilgiler yer almıştır. Burada lojistiğin amacı ve önemi, lojistiğin unsurları üzerinde durulmuş ve lojistik ve inovasyona birlikte değinilmiştir.

Dördüncü bölümde ise tezin ilgili değişkenleri arasındaki ilişkiler üzerinde durulmuştur. Bu amaçla daha önce gerçekleştirilmiş çalışmalara bakılmış ve bu çerçevede “Yönetişim kalitesi ve inovasyon”, “Yönetişim kalitesi ve lojistik”, “İnovasyon ve lojistik” ve “Lojistik ve ekonomik büyüme” arasındaki ilişkilere teker-teker bakılmıştır.

Tezin son bölümü olan beşinci bölümde ise, araştırmanın amacı ve yöntemi açıklanmış, metodolojisine ve uygulanmasına geçilmiştir. Bu kapsamda, öncelikle güvenilirliği geçerliliğini test etmek için gerekli analizler gerçekleştirilmiştir. Araştırmada öne sürülen hipotezleri test etmek için çoklu regresyon analizi metodu olan Yapısal Eşitlik Modellemesinden yararlanılmıştır. Önerilen teorik modelin ölçümü amacıyla ise Yapısal Eşitlik Modellemesinin aşaması olan Yol Analizinden yararlanılmıştır. Ayrıca bazı ölçüm grupları arasındaki farkları belirlemek için ise fark testleri gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın sonuç kısmında ise, elde edilen bulgular değerlendirilerek çalışma sonuçları, kısıtlar ve öneriler sunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

YÖNETİŞİM KALİTİ

1.1. Yönetişim Kavramı

20. yüzyılın son yıllarında kamu yönetimi anlayışında küreselleşme, demokratikleşme ve bilgi toplumuna geçiş sürecinde siyasi, kültürel ve ekonomik sorunların çözüm kavuşturulması için yeni bir anlayışa ihtiyaç duyulmaktaydı (Gündoğan, 2010:15). Bu bağlamda yeni bir kavram olan yönetim anlayışı ortaya çıkmaya başladı ve kavram ilk defa Dünya Bankasının 1989'da yayımlanan Sahra Altı Afrika raporunda ifade edildi (Löffler, 2009:216). Gelişmekte olan birçok ülkede yoksulluğu azaltmak ve sürdürülebilir ekonomik gelişmeyi desteklemek için yapılan yardım ve programların başarısız olmasının temel nedeni, bu ülkelerdeki yaygın yolsuzluk ve projeleri yönetebilecek kapasite eksikliği olarak görülmekteydi (Sumarto vd., 2004: 3). Aynı görüş Dünya Bankası'na hazırlanan raporda belirtilmiş ve Afrika ülkelerinin gelişimindeki sorunlarda “yönetişim krizi”nin çok etkili olması ifade edilmiştir (Güler, 2003: 102).

Yönetişim ve hükümet anlayışları Fransızca olarak bilinen “governance” ve “management” kelimelerinden gelmektedir (Tripathi, 2017:16). Yönetişim kelimesi Türkçede “yönetim” ve “iletişim” kelimelerinin toplamından oluşmaktadır (Fidan, 2011:6). Günlük konuşmada, yönetim terimi yönetim kavramının yerine de kullanılmaktadır. Konuşma dilinde birbirinin yerine kullanılabilen bu iki anlayış, aslında farklı anlamlar taşımaktadırlar.

Hükümet etme anlamını taşıyan yönetim, hiyerarşik ve bürokratik bir yapıyı temsil etmektedir. Diğer taraftan yönetim ise yönetim süreçlerindeki faaliyetleri etkileme gücüne sahip aktörler ve kuruluşlar arasında etkileşimi sağlayan, resmi veya gayri resmi taraflar ile hükümet dışı tarafları da içeren bir yaklaşımdır (Batal, 2010:4; Kooiman, 1993:2).

Dünya Bankası'nın tanımına göre yönetim, ülkelerin ekonomik ve sosyal kaynaklarının kontrol edilmesinde idari gücün kullanılma biçimidir. Bu tanıma göre yönetim; siyasi idare biçimi, kalkınmayı teşvik eden kaynakların yönetimine yetki

verme süreci, hükümetlerin politikalarını planlama, formüle etme ve hayata geçirme kapasitesidir (World Bank, 1994:14). Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) tarafından yönetim, sosyal ve ekonomik kalkınmayı sağlamak için kaynakların yönetiminde siyasi güç ve kontrol uygulaması olarak ifade edilmiştir. OECD tarafından yapılan bu tanımlamada, ekonomik aktörlerin çalışma ortamlarının sağlanmasında, yöneten ve yönetilen arasında bulunan ilişkinin içeriğinin belirlenmesinde kamu gücünün etkisi üzerinde durulmaktadır (OECD, 1995:14). Yönetişim kavramını, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) tarafından şu şekilde tanımlamıştır: “Yönetişim, devlet işlerinin idaresinde ekonomik, siyasi ve idari gücün kullanılmasıdır”. Bu tanımlamaya göre yönetim, vatandaşların ve grupların çıkarlarını gözetebilecekleri, yasal haklarını kullanabilecekleri ve sorumluluklarını yerine getirebilecekleri kurum, süreç ve mekanizmaları içermektedir (UNDP, 1997: 12). Küresel Yönetişim Komisyonu (CGG), yönetişimi, bireylerin ve kurumların kamusal ve özel işlerini yürütme biçimlerinin toplamı olarak göstermektedir. Yönetişim, çatışmaların ve çıkarların işbirliği yoluyla gerçekleştirilebildiği bir süreçtir. Yönetişim, bu süreci en iyi biçimde yürütmek amacıyla yetkilendirilmiş resmi kuruluşlar ve düzenlemeleri içerir (CGG, 1995: 2).

Bu tanımlardan hareketle yönetişimin ortaya koyduğu önermeler şöyle özetlenebilir (Stoker, 1998:18);

- Yönetişim, hükümetlerden gelen, ancak aynı zamanda da hükümetlerin ötesine geçen birtakım kurum ve düzenlemeleri içermektedir.
- Yönetişim, sınırların ve sorumlulukların taraflar arasında paylaşılması ile sosyal ve ekonomik problemlere çözüm bulmaktır.
- Yönetişim, kurumların birlikte hareket edebilmesini sağlayan güç birliğidir.
- Yönetişim, özerk, kendi kendini yöneten aktör ağları ile ilgilidir.
- Yönetişim, hükümetin yetkisini yönetme veya kullanma gücüne dayanmayan işleri gerçekleştirme yeteneğidir. Hükümetin, toplumu yönlendirebilmesi ve rehberlik edebilmesi için kullanabileceği yeni araç ve teknikler bütünüdür.

Bursens ve Helsen, yönetişimi “kamusal ve özel aktörlerin hiyerarşik olmayan etkileşim ağıları tarafından yönetilen, ayrı ama iç içe geçmiş siyasi düzeylerden oluşan bir siyasi sistem” olarak tanımlamıştır. (Bursens, 2001, akt. Özer, 2006:61). Joerges`e göre yönetişim kavramı hem faaliyetlere hem de aktörlere atıfta bulunur ve ne yalnızca belirli makamların ve mahkemelerin faaliyetleri ile, ne de yalnızca yaşam ve yürütme ile özdeşleştirilemez. Çünkü yönetişim, tüm bu faaliyetleri içeren bir anlam ifade etmektedir (Joerges, 2006, akt. Özer, 2006:61).

Günümüzde ise yönetişim kavramı ile ilgili farklı sınıflandırmalar yer almaktadır (Bariletti ve Zoli, 2006: 316). Buna örnek olarak ulusal ekonominin idaresi ile ilgili olarak “ekonomik yönetişim”; uluslararası veya çok ortaklı şirketlerin yönetimi ile ilgili olarak “kurumsal yönetişim”; çevre sorunlarının yönetimi ile ilgili olarak “ekolojik yönetişim” (Çukurçayır, 2003: 261), uluslararası kuruluşların faaliyetleri ile ilgili olarak “küresel yönetişim”; okul yönetimi ile ilgili olarak “okul yönetişimi” gibi sayısız örnek verilebilir (Bariletti ve Zoli, 2006: 315).

1.2. İyi Yönetişim Kavramı

Dünya siyasetindeki hakim eğilim, hantal hareket eden hükümet yapılarının eleştirilmesi ve yatırımların devletin özel sektöre doğru kaydırılması yönündedir (Fukuyama, 2012:17). Devlet ile vatandaş arasındaki ilişkilerin gelişme sürecinde, yönetimin sunduğı hizmetler daha çok sosyal ve hukuki özellikleri açısına göre değerlendirilmektedir. Ancak zaman içinde bireysel ve toplumsal değerlerin de değışmesi ile kamudan beklenen hizmetler değışmiş ve bu bağlamda gösterilen hizmetlerin hem kalitesi hem de başarısı açısından daha dikkate alınmaya başlanmıştır (Mengi, 1997:508). Bu süreçlerin sonunda artık vatandaşlar, idari makamların kararlarının kalitesinden daha fazlasını istemiş ve karar alma süreçlerinde söz hakkı elde etmeyi başarmışlar. Bu gelişmeler sonucunda da iyi yönetişim kavramı ortaya çıkmaya başlamıştır.

Genel olarak literatüre göre bir yönetişim şekli olan iyi yönetişim, ideal bir yönetişim tipi veya olması gereken yönetişim tarzını ifade etmektedir (Doornboms, 2001:99; Ökmen vd., 2004:43). Yönetişimde insan hakları, açıklık, katılım, şeffaflık,

hesap verebilirlik gibi ilkelerin önemini vurgulamak için yönetişimin önüne “iyi” kelimesi koyulmuştur (Weiss, 2000:801). Asıl amaç olan yönetişimin iyi bir hale gelmesi için ise ilgili ilkelerin iyi bir şekilde uygulanmasına bağlıdır.

Yönetişim, kamu, özel ve sivil toplum kuruluşlarını da kapsayan ve bunların ilişkilerini ve etkileşimlerini içeren karmaşık bir sistemi ifade etmek için kullanılır. Bu kavram, merkezi ve yerel yönetimden başka hem de sivil toplum örgütleri, özel kesim ve kar amaçlı olmayan kuruluşlar gibi birçok aktörü içermektedir ve bu aktörlerin yönetim sistemine dahil olmasını, dolayısıyla toplumun yönetimindeki sorumluluk dengesinin devletten sivil topluma doğru değiştiğini ortaya koymaktadır (Eryılmaz, 2009:27).

Kamu, özel ve sivil toplum kuruluşlarının ortaklığında devlet, daha çok oyunun kurallarını belirleyerek ekonominin ve kamu hizmetlerinin etkinliğini sağlamayı amaçlamaktadır. Önceleri hem hakem hem de esas aktör olmaya çalışırken, bu anlayış ile daha çok hakemlik yapma konumuna gelmiştir (Aktel, 2003:162). Kısacası yönetişim, devlet ile toplum arasındaki mesafeyi kapatacak bir mekanizma geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu amaçla da gücün sadece bürokrasi tarafından kullanılmasını önlemek için üçlü bir yönetim düzlemi oluşturmuştur. Birincisi kamu çıkarlarını gözeten bürokrasi, ikincisi toplumun kalkınma lokomotifleri olan özel sektör, üçüncüsü ise, özel sektör tarafından temsil edilmeyen toplumun diğer çok renkli kesimleri, yani sivil toplum kuruluşları ve ülke vatandaşlarıdır. Bu üç aktör birbirleriyle aynı haklara sahiptir ve kar ve zararı paylaşırlar (Güler, 2005:38-39).

Punyaratabandhu (2004), iyi yönetişimi; “insanlar tarafından yönetilen toplum” veya “devlet işlerinin ve kaynaklarının yönetiminde gücün denetimi” veya “hesap verebilirlik, açıklık, şeffaflık ve katılım” değerleri şeklinde tanımlamıştır.

İyi yönetim ya da katılımcı yönetim kavramı, vatandaşa daha iyi hizmet vermeyi ve memnuniyetini artırmayı amaçlayan “vatandaş merkezli yönetim” anlayışını benimsemiştir. Dolayısıyla iyi yönetişimin altında yatan ilkeler, vatandaş odaklı yönetim olarak değerlendirilmesi mümkündür (Karataş, 2007:83). Vatandaş merkezli bir yönetim görüşü ile kamu yönetim anlayışında, kırtasiyeciliğin arttığı,

kamu hizmetlerini sunarken vatandaşların ihtiyaç, beklenti ve düşüncelerinin dikkate alınmadığı, kaynakların ve zamanın gereksizce kullanıldığı ve bürokrasinin arttığı yönetim bakış açısından, vatandaşların ihtiyaçlarını esas alan bir yönetim sistemine geçiş istenmektedir (Kutlu ve Kocaoğlu, 2008:221).

Vatandaş merkezli yönetim, iş hayatındaki “müşteri odaklı yönetim” anlayışının benzer şekilde kamu yönetiminde kullanılmasıdır. Kamu sektöründeki geleneksel bakış açısı olarak bilinen bürokratik kültürün yerini almayı hedefleyen bu bakış açısı, teorik ve pratik olarak özel sektörden ilham almakla birlikte, kar amacı olmamasından kaynaklı olarak hem de bağımsız bir disiplin olarak da görülmektedir. (Karataş, 2007:83-84).

Yönetim sürecinde, yöneten ve yönetilen olarak iki taraf vardır. Aralarındaki ilişkide yönetilenin yöneteni etkileme gücü sınırlıdır (Güler, 2005:23). Yönetişim ile birlikte yönetim, yöneten ve yönetenden oluşan geleneksel bir yönetim biçimi olmaktan çıkmış, yerini tüm tarafların bu yönetim sürecine eşit olarak katıldığı katılım ve ortaklık bakış açısına dayalı olan yeni bir anlayışa bırakmıştır (Torlak ve Özen, 2005:653).

Yöneten ile yönetilen arasındaki insani ilişkilerin oluşturulması, yönetenlerin vatandaşlar ile olan ilişkilerine daha çok önem vermeleri, yönetime her kesin katılım imkanının sağlanması, vatandaşların istek ve beklentilerine göre mal ve hizmetlerin üretilmesi ve bunun sonucunda hizmet alanların hem maddi hem de manevi olarak tatmin olmaları yeni bir yönetim modelinin bir dizi özelliği olarak görülebilir (Tortop vd., 2017:298). Yönetim alanındaki bu değişim ve gelişim bir zorunluluk ve tercih değil, kaçınılmaz bir sonudur (Aykaç, 1999:9). Bu yönetim modeli, yönetimi hem de değişen çevresel faktörlere uyum sağlamaya çalışan doğal bir organizmaya da benzemektedir (Tutum, 1994:5).

Yukarıdan aşağıya doğru tek yönlü bir süreci ifade eden geleneksel yönetim modeline karşın, yönetişimde, yöneten ile yönetilen arasında karşılıklı, sürekli ve çok yönlü bir etkileşim vardır (Başaran, 2006:47). Bu çerçevede geleneksel yönetim yaklaşımında dikey örgütlenme, merkezilik, otoriter yapı, hesap verme, gizlilik ve s.

gibi özellikler hakimken, yönetişimde ise yatay örgütlenme, merkezden uzaklaşma, demokrasi, hesap verme ve katılım, açıklık ve şeffaflık ve s. gibi özellikler hakimdir (Coşkun, 2006:14)

İyi yönetim, yönetim sürecini devlet dışı alana yaymak olarak yorumlanabilir (Güzelsarı, 2003:19). Günümüzde geniş yayılmış küreselleşme de yönetimin sadece bir aktörün, yani merkezi gücün elinde bulunamayacağını göstermektedir (Roüsenau, 1992:3). Bu bağlamda günümüzün ihtiyaç ve değerleri göz önünde bulundurularak; yönetim sürecinde demokrasi, hukukun üstünlüğü, insan hakları ve katılım gibi iyi yönetim ilkelerinin sağlanması gerekmektedir.

Yönetim biliminde bir paradigma değişimine neden olan iyi yönetişimde, sivil toplum kuruluşları, devlet ve özel sektörü arasındaki sınırlar ve ilişkiler tanımlanmaktadır (Kooiman ve Vilet, 1993:64). Yönetim faaliyetlerinin belirli ilkelere göre yürütüldüğü ve bu değişimi teşvik eden faaliyetler iyi yönetim çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu anlamda iyi yönetim, yönetim anlayışından daha geniş bir anlama sahiptir (Güler, 2003: 100). Öte yandan iyi yönetim ilkeleri, yönetim sürecinde herkesin uyması gereken kurallar olarak da ifade edilebilir (Yılmaz, 2010:84). İyi yönetişimin sağlanması için, ekonomik ve finansal yönetimin daha da geliştirilmesi, hukukun üstünlüğünün olması ve yönetimde halkın katılımının sağlanması gerekmektedir (Sobacı, 2007:221).

İyi yönetişimin araçları toplumda ne kadar çok kabul görüyorsa, o oranda da meşru sistemin varlığından söz edebiliriz. Diğer bir deyişle, iyi yönetişimden söz edebilmek için, yerel halkın kendilerini ilgilendiren karar alma süreçlerine katılabilecekleri bir ortamlarının olması ve merkezi yönetimin böyle bir ortamı yaratmaya gönüllü olması gerekmektedir (Karaman, 2000:37-38). Bireylerin sadece “yönetilenler” olarak algılanmadığı, aynı zamanda idari ve siyasi meseleleri de etkilediği ve kaybedilecek bir değer olarak görüldüğü toplumlarda iyi yönetişimden bahis edilebilir (Çukurçayır ve Sipahi, 2000:49-50).

1.2.1. İyi Yönetişimin Aktörleri

Yönetişimin aktörleri şu şekilde sınıflandırılmaktadır (Uzel, 2006):

- Devlet
- Sivil toplum kuruluşları
- Özel sektör
- Bireyler

Devlet – Yönetişim konusundaki tartışmaların ana eksenini belirleyen temel konulardan biri de devletin rolü ile ilgilidir. Giderek farklılaşan ve karmaşıklaşan siyasal sistem ile çok merkezli devlet yapıları ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda devletlerin rolü sosyo-politik etkileşimi sağlamak, sorunları çözme amaçlı olarak gerekli düzenlemeleri desteklemek ve çeşitli taraflara hizmet dağıtmak olarak görülmektedir (Samsun, 2003:2).

Sivil toplum örgütleri - Bu kuruluşlar, doğrudan kar amacı gütmeyen, ortak bir amaç için toplanan bir grup olarak tanımlanmaktadır. Bu kuruluşlar, kamu ile özel sektör arasında bulunan özerk kuruluşlardan oluşmuş ara sektördür ve toplumun önemli bir parçasıdır (Yıldırım, 2004:13).

Sivil toplum örgütleri, yönetim faaliyetlerin güvenilirliğini artırmakta önemli rol oynamaktadırlar ve özellikle de devletler ve uluslararası düzenleyici sistemler arasındaki oluşan çatlaklarda çok mühim bir sorumluluk üstlenmektedirler (Hirst ve Thompson, 2007:226).

Özel sektör - Yönetişim modelinde en çok tartışılan aktör olarak özel sektör kuruluşları görülmektedir. Yönetişim görüşüne göre, özel sektörün hem sosyal hem de ekonomik çevre açısından sorumluluk alan kuruluşlar olmasından dolayı, yönetimin karar alma süreçlerine katılmaları çok önemlidir (Samsun, 2003:3)

Bireyler/Vatandaşlar – Argüden`in (2002) görüşüne göre, iyi yönetim ilkelerinin uygulanmasında bireylere önemli sorumluluklar düşmektedir. Her bir birey, bir taraftan tüketici, diğer taraftan vatandaş, bir diğer taraftan ise toplumsal açıdan sorumlulukları olan kişidir. Bu sorumlulukları her bir birey yerine getirirken şeffaflık, hesap verebilirlik, açıklık, katılım gibi iyi yönetim unsurlarını destekleyerek STK`lar da dahil olmakla tüm kurum ve kuruluşların gelişimine ve toplumsal refahın artmasına katkıda bulunacaktır. Çünkü bu şekilde kaynaklar daha verimli kullanılmış olur ve bu

nedenle herkes birer vatandaş olarak devletten, birer müşteri olarak işletmelerden ve hem de birer birey olarak sivil toplum kuruluşlarından daima iyi yönetim talep etmeli ve bu ilkeleri çevresindekilere umut veren bir örnek olarak yaşamaya çalışmalıdır.

1.2.2. İyi Yönetişimin Temel İlkeleri

Ülkede iyi yönetişimin olması, uygun kurumların varlığı (Méndez-Picazo vd., 2012:866), kurumların hedeflerine ulaşmak için paydaşlarıyla etkileşim biçimi (İzci ve Sarıtürk, 2017:182), temelde sağlam bir ekonomi (Dünya Bankası, 1992:5), ülkenin kalkınması için gerekli bir çevre yaratma ve sürdürme ve kamu yararını maksimize eden yönetim (Keping, 2018:4) olarak görülebilir. İyi yönetim, demokratik hükümet yapısının, evrensel hakların, sürdürülebilir kalkınma bakış açısının, katılımcı kalkınmanın, serbest ticaretin ve diğer birçok arzu edilen koşulların sağlanmasında ilgili tarafların kararlılığının bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır (Grindle, 2004:527).

Bu durum, kamu faaliyetleri süreçlerinde ve paydaşlarla olan ilişkilerde iyi yönetim, şeffaflık, dürüstlük, verimlilik ve hesap verebilirlik gibi temel ilkelerin uygulanması gerekliliğini göstermektedir (İzci ve Sarıtürk, 2017:182).

Dünya Bankası tarafından yayınlanan raporlarda (1989, 1992, 1994, 1997) iyi yönetim kavramının ayrıntılı olarak tanımlanan sekiz temel ilkesi olduğu vurgulanmaktadır:

- ✓ Şeffaflık,
- ✓ Hukukun üstünlüğü,
- ✓ Katılımcılık,
- ✓ Hesap verebilirlik,
- ✓ Eşitlik,
- ✓ Etkililik ve etkinlik,
- ✓ Cevap verebilirlik,
- ✓ Stratejik vizyon.

1.2.2.1. Şeffaflık (Açıklık İlkesi)

Şeffaflık, yönetimdeki bilgilerin herkese açık olması ve alınan kararların açıklığı ve netliği olarak ifade edilmektedir (Bundschuh-Rieseneder, 2008:29). Bu ilkeye göre, yetkililer kararlarını ve faaliyetlerini açık bir biçimde yürütmeli ve tüm bilgileri diğerleri ile paylaşımları gerekmektedir (Toksöz, 2008: 18-19). Başka bir anlatımla, şeffaflık ilkesi kamu kurum ve kuruluşlarının bilgi ve belgelerini vatandaşların erişebileceği şekilde paylaşmasını gerektirmektedir (Özer, 2006: 79). Bu ilke hem de kamu hizmetlerinin kalitesini artırma yönünden önem taşımaktadır (Bundschuh Rieseneder, 2008: 29).

Bu ilke çerçevesinde kamu kurumlarının çevre ile “bilgi paylaşımı ve açık bir biçimde hareketi” gerçekleşmektedir. Daha geniş anlamda şeffaflık anlayışı, kamu sektörü paydaşlarının suistimalleri tespit etmek ve kendi çıkarlarını korumak için ihtiyaç duydukları kritik bilgilere sahip olmaları anlamına gelir. Dolayısıyla kamu yönetiminin şeffaflığı, ilgili tüm aktörlerin (vatandaşlar, çalışanlar, yöneticiler, özel sektör ve sivil toplum kuruluşları) arasında bilgi alışverişinin istenilen düzeyde sağlandığı açık iletişim kanallarının varlığı ile mümkün olmaktadır (UNDP, 1997: 60).

Demokrasi ilkelerini kabul etmiş birçok ülkede yürütülen reform çalışmalarının ana temalarından biri de yönetimde şeffaflığın sağlanmasıdır. Bu ilke uygulandığında yönetim kabuğundan çıkıp çevre ile bütünleşecektir (Şengül, 2008:1). Şeffaflık ilkesi, yönetimdeki aktörler arasındaki ortaklık bakımından çok önemlidir (Johnston, 2015:5). Kamu politikasını yönlendiren veya şekillendiren aktörlerin, genel bir güven ortamı yaratmaları ve demokrasiyi güçlendirmeleri için şeffaf davranmaları gerekmektedir (Akgün ve Bilgihan, 2011:21). Şeffaflık yönetimde katalizör görevi üstlenmektedir (Bingham ve O'leary, 2008:267). ABD, Almanya, İngiltere ve Fransa gibi gelişmiş ülkelerde yönetim bu ilke esasında tasarlamıştır ki, bu ülkeler iyi yönetişim uygulamaları alanında büyük başarı elde etmişler (Gündoğan, 2013:46).

Yürütülen faaliyetlerin şeffaflığı, iyi yönetişimin en olmazsa-olmaz gerekliliklerinden biridir. Hesap verebilirlik, bilgi edinme hakkı, katılım gibi iyi yönetişimin birçok ilkesinin şeffaflık ilkesi olmadan uygulanması zordur (TASAM, 2007). Halkın çalışanlara olan güveni açısından yönetimin kamuoyuna bilgi vermesi

veya süreçle ilgili doğru bilgileri paylaşması kritik öneme sahiptir. Aslında bilgiyi paylaşmak kolaydır, zor olan doğru ve güvenilir bilgiyi sağlamaktır (Black, 2002:786).

1.2.2.2. Hukukun Üstünlüğü İlkesi

İyi yönetim sürecinin meşruiyeti açısından hukukun üstünlüğü, yasallık ve hukuka uygunluk çok önemlidir (Göksu, 2007:64). Hukukun üstünlüğü ilkesi, genel olarak adil ve özgür bir siyasi sisteme, etkili sivil toplumun varlığına, insan haklarının korunmasına, ülke vatandaşlarının mahkemelere ve kolluk kuvvetlerine duyduğu güvene, hükümetin hesap verebilirliğine, hukukun üstünlüğüne ve adil olarak uygulanmasına ve uluslararası insan haklarına bağlılık ile ilgilidir (Berge, 2012:21). Kavram, tüm kamu kararlarının ve eylemlerinin, yönetenler ile yönetilenler arasındaki bir toplumsal sözleşmeye dayanan yasal bir çerçeve içinde yürütüldüğünü varsaymaktadır (Karabakak, 2003:63).

Hukukun üstünlüğü, devletin hukuka uygun ve objektif kararlar kabul ettiğini ve bu kararların hukuki yollarla denetlendiğini belirtmektedir (Toksöz, 2008:19). Yönetişim modelinde hukukun üstünlüğü bir tür kontrol mekanizması işlevi görmektedir. Hükümetlerin uyguladığı politikaların siyasi iradenin çıkarları yerine vatandaşların menfaatlerine uyması ve bu uygulamaların mevcut yasalar tarafından sürekli olarak kontrol edilebilir olması hukukun üstünlüğü ilkesi çerçevesinde değerlendirilmektedir.

Hukukun üstünlüğü, iyi yönetime duyulan güven açısından da çok önemlidir. Hukukun üstünlüğü, iyi yönetimi baltalayabilecek keyfi uygulamaların önlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır (Göksu, 2007:64).

Hukuk devleti anlayışı evrensel hukuk normlarıyla paraleldir ve kuvvetler ayrılığı, yönetimin denetimi, anayasa mahkemesi, yargının bağımsızlığı, eşitlik, temel hakların varlığı ve korunması, yönetimin mali sorumluluğu gibi birçok önemli kavramı içerir (TASAM, 2007). Bireyin kendisi ile ilgili konularda karar verebilme yeteneğinin olması hukuk devletinin sahip olması gereken özelliklerden biridir. Hukukun üstünlüğünün güçlü olduğu ülkelerde, vatandaşların alınan kararların veya gerçekleştirilen eylemlerin doğruluğuna dair güçlü bir inanca olur (Johnston, 2015:4).

Hukukun üstünlüğü, liberal, çoğulcu ve modern bir demokratik yapının mutlak ön koşuludur. Hukukun üstünlüğünün güvence altına alındığı, yönetimde keyfi davranışlara izin verilmediği, hukuka bağlı devlet yapısının olduğu, yargı sisteminin bağımsız hareket edebildiği, siyasi baskı ve müdahale olmaksızın hukuk normlarının eşit olarak uygulandığı, hak ve özgürlüklerin güvencede bulunduğu ve bireylere yasal koruma sunulduğu bir sistem hukuk devleti anlayışını ifade etmektedir (Metin, 2008:557).

1.2.2.3. Hesap Verebilirlik İlkesi

Geleneksel kamu yönetimi görüşüne göre, vatandaşla karşı sadece siyasi görevliler hesap vermelidir. Buna karşın kamu yöneticileri ise yalnız mevcut kurallar çerçevesinde davranmakla görevlidir. Ancak kamu yönetimindeki değişim sonucunda ve şeffaflık ilkesi nedeniyle kamu sektörü görevlilerinin sadece siyasetçilere karşı değil, aynı zamanda halka karşı da sorumlu oldukları vurgulanmaktadır. Kamu çalışanlarının faaliyetlerinden sorumlu olmaları “hesap verebilirlik” ilkesi ile açıklanabilir. Hesap verebilirlik, kamu çalışanlarının siyasilere olduğu kadar halka da hesap vermeleri gerektiği anlamına gelir. Kamu yönetiminde bu ilkenin büyük oranda benimsenmesi, mevcut kamu kaynaklarının kamu ve hukuk değerlerine uygun kullanılmasını sağlamak ve kamu gücünün kötüye kullanılmasını önlemektir (Eken, 2005).

Hesap verebilirlik, vatandaşların beklentilerini yerine getirmek, sürekli olarak görev ve sorumluluklar ile ilgili açıklamada bulunmayı ifade etmektedir (DPT, 2007:13). Hesap verebilirlik, gerekli olduğunda kamu görevlilerinin kamuya ait kaynakları nasıl kullandıklarına ilişkin sorumluluklarını göstermektedir (Toksöz, 2008:18). Hesap verebilirlik, hükümetin yönetime karşı olan sorumluluklarını ve ayrıca halkın hükümet üzerindeki etkisini uygulayabileceği mekanizmadır. Kişilerin davranışlarının sorumluluğunu alabilme sürecidir (Ebrahim, 2003:195). Hesap verebilirlik ilkesi karşılıklı işbirliğinde olan tüm taraflara karşı sorumluluk ve yükümlülüklerin yerine getirilmesidir (Kaynak ve Avcı, 2014).

Hükümetler veya kurumlar genel olarak aldıkları kararlardan veya eylemlerden etkilenenlere karşı sorumludur. Hesap verebilirlik, tüm yönetim üyelerinin aldıkları

kararları ve yürüttükleri eylemlerinden hesap verebilir ve sorumlu olarak görülmesini sağlar. Ayrıca şu da bilinmelidir ki, hukukun üstünlüğü ve şeffaflık olmadan hesap verebilirliğin uygulanması zordur (Berge, 2012: 22-23). Hesap verebilirlik, yönetim seçimi süreci, halkın kamu karar verme süreçlerini ve sonuçlarını incelemesine ve geri bildirimde bulunmasına izin vermesine olanak tanımaktadır (Bundschuh-Rieseneder, 2008:30).

Hesap verebilirliğe işletmeler açısından bakıldığında ise yönetim kurulu üyelerinin hisse ve pay sahiplerine karşında hesap verme yükümlülüğüdür. Burada önemli nokta, işletme yönetimi ile ilgili olarak kural ve sorumlulukların açık bir biçimde tanımlanmış olması ve şirket pay sahiplerinin ortak çıkar ve menfaatlerinin şirket yönetim kurulunca korunması, kollanması ve gözetilmesidir. Bu ilkeye göre, sorumlu kişiler aldıkları kararlarının ve eylemlerinin hesabını vermek zorundadırlar (Demirbaş ve Uyar, 2006).

Hesap verebilirlik ilkesi, şirket hakkında kararlar alan ve onu işleten tüm kişilerin kararlarından ve eylemlerinden sorumlu olmaları ve hesap vermeleri gerektiği anlamına gelir. Hesap verebilirlik ile, şirket adına karar alan ve operasyonlardan sorumlu kişilerin beklenmedik kararlar verme eğilimini sınırlar ve bununla da tarafların alınan kararlara olan güveni zedelenmez (Tuzcu, 2004:24).

Hesap verebilirliğin veya korkunun olmadığı durumlarda, iktidardakiler verimsiz, gereksiz ve uygunsuz işler gerçekleştirebilirler (World Bank, 1989:60-61). Hesap verebilirlik, devlet kuruluşlarının çalışmalarının meşruiyeti açısından kritik öneme sahiptir ve ayrıca, bilgi yayılımının artmasıyla bağlantılı olarak alınan kararların toplum tarafından kabul edilmesi daha kolaylaşmaktadır (Dore ve Lebel, 2010:124).

1.2.2.4. Katılımcılık İlkesi

Katılım, vatandaşların temsil yoluyla veya doğrudan siyasi karar alma ve yönetim sürecine katılımı anlamına gelir. Günümüzde katılımcılık ilkesi, vatandaş hakları, yolsuzlukla mücadele, demokratik yönetişim ile eşit kullanılabilir. Bireylerin protesto yürüyüşleri ve yapılan grevler gibi etkinlikler olumsuz katılıma, oy kullanma

ise olumlu katılıma birer örnektir (Kösekahya, 2003: 35). Erkekler ve kadınlar topluma katılma bakımından eşit haklara sahip olmalıdır. İyi yönetişime işaret eden temsili bir demokrasi, en savunmasız kişilerin de karar verme sürecinde hesaba katıldığı için çok önemlidir (Berge, 2012: 21).

Katılımcı yönetim ile vatandaşların politikaların oluşturulmasına aktif katılımı ile farklı çıkarlar arasında uzlaşma sağlanır (Özer, 2006:80). Katılımcılık ilkesi, vatandaş ile sivil toplum örgütlerinin kamu iradesinin karar verme, uygulama ve denetleme süreçlerine katılımıdır (DPT, 2007:14). Katılımcılık, karar alma sürecinin birinci aşamasından son aşamasına kadar birey, halk ve sivil toplum kuruluşları dahil olmakla herkesin aktif katılımı anlamına gelir (Toksöz, 2008:19). Daha iyi katılımın sağlanması, politika oluşturan kurumlara karşı olan güveni artırır (Bundschuh-Rieseneder, 2008:28). Acar'ın (2007) örneğine göre ise katılımcı yönetim bakış açısında, yurttaş ile devlet arasındaki ilişki, yöneten-yönetilen ilişkisinden çok, ortaklığa dönüşür.

Her bireyin, sivil toplum kuruluşunun, özel sektörün veya kamu kuruluşunun, karar alma süreçlerine tam olarak katılabilmesi için tartışılan konu hakkında eksiksiz ve tam bilgiye sahip olması gerekir. Aksi takdirde müzakere edilecek konu ile ilgili bilgi ve birikimler tüm çıkar gruplarına aynı anda, tam ve yeterli kalitede sunulmayacak ve böylelikle de çıkar gruplarının karar alma süreçlerine katılımı eşit olarak sağlanmayacaktır (Kalaycıoğlu, 2003:11).

1.2.2.5. Eşitlik İlkesi

Kamu iradesinin kararlarının toplumun tüm kesimlerine eşit olarak yansıtılması ve vatandaşların uyması gerekli yasa ve kuralların açık ve net olarak belirlenmiş olması devlete olan güveni güçlendirmektedir (Toksöz, 2008:18). Eşitlik ilkesini devlet yönetiminin aldığı veya alacağı tüm kararlarda, toplumdan olan herhangi bir kesimini veya bireyin kayırılmaması ve ülke vatandaşlarının tabi oldukları kural ve yasaların açık ve net şekilde belirlenerek tüm kesime aynı uygulanmasıdır (TESEV, 2008:18).

Eşitlik kavramı, olayların gündelik, toplumsal ve hukuki ilişkiler açısından tarafsız ve adil bir şekilde değerlendirilmesidir (Köktaş, 2001). Eşitlik ilkesinin temel koşulu, mevcut yasaların tüm toplumsal sınıflara aynı şekilde uygulanmasıdır. Bu durumun varlığı yetkililerin adalet anlayışını yansıtmaktadır. Çünkü vatandaşlar kanun uygulayıcılarının genellikle adaletsiz davrandıklarından şikayet etmektedirler (Serim, 1994:15). İyi yönetim söz konusu olduğunda, yöneticiler kararlarında ve uygulamalarında tarafsız ve kapsayıcı olmalıdır. Yani sorunların çözümü için toplumun her kesimi karar alma süreçlerine dahil edilmelidir (Kara Yıldırım, 2018: 282).

Eğer eşitlik ilkesine hukuki bakış açısı ile bakarsak, bu ilkenin hukukun temel amaçlarından biri olduğunu görürüz. Burada amaç eşit statü ve şartlara sahip olanları eşit şekilde değerlendirmektir. Meşru bir sebep olmaksızın renk, dil, din, cinsiyete dayalı ayrımcılık eşitsizliğe yol açmakta, bu da doğal olarak hukukta eşitlik ilkesiyle çelişmektedir. (Anayurt, 2002:44). Bu bağlamda eşitlik ilkesine göre benzer olaylara karşı objektif ve adil bir şekilde muamele edilmesinden asla taviz verilmemelidir (Özer, 2006: 81).

Yönetim anlayışına göre, toplumun sağlıklı bir şekilde yaşayabilmesi, başta savunmasız ve dezavantajlı kesimler olmak üzere toplumun tüm kesiminin kendilerini hayatın akışının haricinde hissetmemesine ve kendilerini her türlü sosyal kararlar ve süreçlere etkide bulunan ve bu olaylardan etkilenen konumunda görmelerine bağlıdır (UNESCAP, 2010). Bu bağlamda yönetim yaklaşımı, tüm vatandaşlara fırsat eşitliği ve sosyo-ekonomik eşitlik sağlamanın nasıl mümkün olabileceği sorusuna yanıt aramaktadır (Cheema, 2004:3).

1.2.2.6. Etkinlik ve Etkililik İlkesi

Kamu yönetimi için etkinliğin önemli bir ilke olmasının yanı sıra, bu ilke şeffaflık ve hukukun üstünlüğü gibi geleneksel ilkelere kıyasla daha yenidir. Günümüz dünyasında birçok ülkenin içinde bulunduğu mali zorluklar nedeniyle kamu yönetiminin hizmet sunumundaki etkinliği ve verimliliği daha fazla araştırılmaktadır. (OECD/SIGMA PAPER, No:27).

Etkinlik ilkesi, hükümetin ya da kurum ve kuruluşların elindeki kaynakları, toplumun ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılayabilmek için verimli bir şekilde kullanmasıdır. Etkinlikle birlikte politika yapıcının sunduğu hizmetlerin niceliği kadar niteliğinde de artışlar meydana gelebilmektedir. Etkinlik ilkesi, etkili ve verimli bir sürecin çıktısı olarak düşünülebilir. Etkinlik ilkesi, devletin kurum ve kuruluşlarının kaynaklarını toplumun ihtiyaçlarını en iyi biçimde karşılamaları için en uygun şekilde kullanmasıdır. Bu ilke ile birlikte karar vericinin sunduğu hizmetlerin miktarı kadar kalitesinde de artışlar oluşmaktadır (Bevir, 2006:361).

Özel sektöre kıyasla kamu sektöründe gösterilen hizmetlerin etkinliğini ölçmek daha zordur. Kamu hizmetlerinde girdi ve çıktıları tanımlamak kolay değildir ve çıktıların parasal değerini ölçmek daha zordur. Bunun nedeni, kamu sektöründe ucuz ve kaliteli hizmet sunumunun finansal beklentilerden önce gelmesi, sunulan hizmetin etkinliğinin ve karının değerlendirilmesini zorlaştırmaktadır (Özer, 2005:115). Kamusal alanda etkinlik ile ilgili olarak yaşanan bir diğer konu, etkinlik ve verimlilik ile örgüt büyüklüğü arasındaki yakın ilişkinin olmasıdır. Büyüyen organizasyonlarda koordinasyon ve kontrol giderek zorlaşmakta, israf ve kaynakları gereksizce kullanmak gibi negatif durumlar artmakta ve verimliliğin düşmesine neden olmaktadır. Bu nedenle dünya genelinde özel sektör, çalışan sayısını azaltmak veya en optimal sayıya getirmek, dış kaynak kullanımı, yeniden yapılanma gibi yeni yönetim anlayışlarını kullanarak küçülmeye gitmektedir (Özer, 2005: 115).

Yönetişim bağlamında etkinlik kavramı, toplumun ihtiyaçlarının karşılanması sürecinde kaynakların sürdürülebilir kullanımı, çevrenin korunması olarak tanımlanmaktadır (UNESCAP, 2010). Ancak şu belirtilmelidir ki; etkinliğin ortak tanımı ile ilgili tam anlaşma sağlanmamıştır. Bazıları etkinliği “bir kuruluşun amaç ve hedeflerini gerçekleştirme düzeyi” olarak, başkaları ise “eldeki araçlarla (ekonomik, teknolojik, politik vb.) çıktıların en yüksek düzeye çıkarılması” olarak ifade etmişlerdir (Öztoprak, 2011:47).

Etkinlik ilkesi ile bürokrasi yükünün daha da azaltıldığı, hizmetlerin üretimi ve yönetimi aşamasında vatandaş talep ve isteklerinin ihmal edilmediği, hizmetlerin herkes tarafından kolayca erişilebilir olduğu, eşit ve tarafsız bir ortamın sağlandığı ve

hizmet gösterirken k t kaynakların en verimli şekilde ve en düşük maliyetle kullanıldığı bir yapının do du unu söyleyebiliriz (www.tbd.org.tr).

Etkililik ilkesi kurumların kendi kaynaklarını kullanırken toplum ihtiyaçlarına yönelik sonuçlar üretmesi ile ilgilidir (Bevir, 2006: 361). Etkililik, belirlenen hedeflere varılması için gerekli olanların zamanında ve doğru bir biçimde yapılmasıdır (DPT, 2007: 15).

Etkililik ve etkinlik kavramları birbirinin yerine kullanılabilen ve bu anlamda da birçok zaman karıştırılan terimlerdir. Etkililik, hedeflere ulaşılmasını hem çıktı hem de etki bakımından tanımlayan anlayıştır. Etkinlik ise hedeflere ulaşmak için kaynakların en uygun şekilde kullanılması ile kaynak ve zamandan tasarruf edilmesidir (DPT, 2007:15). Etkinlik, bir kurumun amaçlarına ne ölçüde ula ı ını belirleyen en önemli performans göstergesi olarak ifade edilmektedir (Akal, 1998). Etkin yönetişim ile kamu kurum hizmetlerinden yararlanan vatandaşları pasif tüketiciler olmaktan çıkararak, daha aktif tüketicilere ve sorumlu vatandaşlara dönüştürmek amaçlanmaktadır ( mamo lu, 2021:147).

Etkinlik uzun yıllardır verimlilik terimi ile e  anlamlı olarak kullanılmıştır. Bunun temel nedeni hem özel hem de kamu olmak üzere tüm kurumların kendi çevrelerin izole edilmiş bir biçimde mal veya hizmet üretmeye çalıştıkları varsayımıdır. Ancak tüm özel veya kamu kurumları, toplumsal ve etik normlara uygun bir biçimde i  ve dış çevrenin farklı beklentilerini karşılamak zorundadırlar ( ge, 2005:15). Bu açıdan verimlilik, “girdi/çıktı” sonucuna bakarak eldeki kaynaklardan ne kadar iyi şekilde yararlanıldı ını gösteren ve bir kurumun i  i leyi ini ifade eden bir kavramdır. Diğer taraftan etkinlik ise, örgütün tüm i  ve dış çevresi ile ilgili olarak tüm amaçlarını hangi düzeyde ger ekle tirildi i ile ilgilidir (Ekinci ve Yılmaz, 2002:37). Buradan hareketle toplumsal istek ve taleplerin sürdürülebilir ve kapsamlı bir şekilde çevreye zarar vermeden karşılamayı amaçlayan ve kar amacı gütmeyen kamu kurum ve kuruluşlarında verimlilik anlayışının yerine etkinlik kullanılmaktadır (Ekinci ve Yılmaz, 2002:35).

1.2.2.7. Cevap Verebilirlik İlkesi

Cevap verebilirlik, iyi yönetişimin temel unsurlarından biri olarak kabul edilir ve vatandaşların hükümet veya devlet kurumları tarafından dinlenilerek, sorularının yanıtlanacağı anlamına gelir (Acar, 2003:51). Cevap verebilirlik hükümetlerin veya politika yapıcılarının, vatandaşların talep ve beklentilerine hassas bir şekilde yanıt verme kapasitesi ile nitelenmektedir. Yönetim bağlamında, vatandaşların taleplerine duyarlı olmak, hükümetlerin temel yönetim işlevlerinden biridir. Hükümetlerin vatandaşların beklenti ve taleplerini karşılamak için uygun tutum ve davranışlar sergilemesi, iyi yönetişim anlayışının bir unsuru olarak kabul edilmektedir.

Özer (2006) tarafından tanımlanan cevap verebilirlik, yurttaşların yöneticiler tarafından dinleneceği bilincinde olmaları anlamına gelmektedir. Yönetim ve vatandaşlar arasında ortaya çıkan sorunların çözüme kavuşturulması bilmesi için, hassas bir yönetim anlayışının benimsenmesi gerekir (Kara-Yıldırım, 2018:282).

Cevap verebilirlik, özel sektör veya kamu sektörü yetkililerinin vatandaşların neden, nasıl, ne zaman ve nereye gibi sorularını yanıtlanmasıdır. Bu ilke, iyi yönetişim sürecine katkıda bulunur, çünkü sürecin şeffaf ve güvenilir olmasına yardımcı olur. Bu ilkeye uygun olarak, taraflara süreç hakkında mantıklı ve makul bir süre içinde bilgi verilmelidir. Sivil toplum kuruluşları, cevap verebilirlik mekanizmasının daha hızlı çalışmasını sağlamada etkili bir rol oynayabilirler (Emini, 2013: 43). Ancak sivil toplum kuruluşları, cevap verebilirlik ilkesinden faydalanmalarının bürokratik dil ve süreçler nedeniyle zorluklarla karşılaşabilecekleri konusunda endişelerini dile getiriyorlar (Kadirbeyoğlu, 2010). Cevap verebilirlik ilkesinin uygulanmasında yaşanan sorunlar, yönetişim sürecinin etkinliğini olumsuz yönde etkileyebilir.

Cevap veren yönetimin temel prensibi, vatandaşların öncelikli olduğudur. Bu prensiple, daha fazla insanın vatandaşlık sorumluluklarını yerine getirmesine ve hükümetlerin vatandaşların taleplerine duyarlı hale gelmesine odaklanılır. Vatandaşlar ve yönetim arasındaki ilişki, vatandaşların karar alma süreçlerine katılım taleplerini artırarak, zamanla daha fazla sorumluluk almasını sağlar. Devletin yapması gereken ise, vatandaşların bu imkanı elde etmesine olanak sağlamaktır. Bu nedenle, tüm kamu görevlileri, toplumun sorunlarını ortaya çıkarmak ve vatandaşların ihtiyaçlarını

anlamak için çaba sarf etmelidir (Acar, 2003:53). Verilen cevap, vatandaşların yönetimin bir paydaşı olarak kendilerini hissetmelerini sağlayarak sorumluluk almalarını teşvik edecek ve katılımcılıkla birlikte daha isabetli kararlar alınmasına katkıda bulunacaktır.

Bununla birlikte, cevap verebilirlik ilkesine daha yakından bakıldığında, kavramın aslında bir hizmet sağlayıcının istenen eylemlere veya bilgilere ne kadar hızlı ve doğru yanıt verdiğiine atıfta bulunduğu ortaya çıkar. Burada hız, vatandaşın talebinden kamu kurumunun talebi yerine getirmesine kadar geçen süreyi ifade ediyor. Hem misyon ve vizyon hem de bulundukları çevre itibarıyla kamu kurumları özel kurumlardan farklıdır. Bu sebepten de cevap verebilirlik, müşteri her zaman haklıdır (vatandaş memnuniyeti) gibi özel sektörün temel ilkelerine benzemekle birlikte bir yandan da kamu kurumları tarafından sunulan hizmetlerin gerçekleştirilmesine vurgu yapmaktadır (Vigoda, 2002:529).

1.2.2.8. Stratejik Vizyon

Stratejik vizyon, kalkınma için gerekli faktörleri belirleyerek kamu yönetimi için hedefler belirlemektedir (Özer, 2006: 81). Ekonomik ve sosyal kalkınmanın sürekliliğini sağlamak için karar vericilerin yönetim sürecini iyileştirme konusunda geniş bir ufka ve uzun vadeli bir vizyona sahip olması gerekmektedir (Bevir, 2006:361). Özer'e (2006) göre, tarihsel, kültürel ve sosyal bağlamda uzun vadeli, geniş tabanlı stratejik vizyon, iyi yönetim ve insani gelişme anlayışı olarak anlaşılmaktadır. Kamu yöneticileri, iyi yönetim ve kalkınma için etkili bir vizyona ve bunları gerçekleştirmek için ise gerekli unsurlara sahip olmalıdır.

Stratejik yönetim, stratejiyi planlamak için gerekli araştırma, test etme, değerlendirme ve seçme çabalarının planlanması ve stratejinin uygulanması için örgüt içinde tüm yapısal ve motivasyonel önlemlerin alınması ve stratejinin amaca uygunluğunun gözden geçirilmesidir. Uygulama sonrası ise hedeflerle ne kadar uyumlu olduğunu görmeye yarayan önemli süreçlerden oluşmaktadır (Eren, 2005:25). Eryılmaz (2009), stratejik yönetimi “zaman ve fırsatları doğru kullanma, geleceğe yönelik olma, olumsuz çevre koşullarına doğru şekilde karşı koyabilme ve değişimlere ayak uydurma” olarak ifade etmiştir.

1980`lerin başından beri özel sektörde yaygınlaşmaya başlayan stratejik yönetim anlayışı kamu alanında 1990`ların başından itibaren kullanılmaya başlanmıştır (Bircan, 2003:399). Kamu sektöründe stratejik yönetim arayan ülkelere örnek olarak İsveç, Birleşik Krallık ve Yeni Zelanda gibi OECD ülkeleri verilebilir (Çevik, 2004: 238). Stratejik yönetim anlayışı, değişime cevap vermek, sorunlara çözüm bulmak, hareket etmek, gelecek odaklı ve proaktif olmak için kamu yönetimine yenilik getirmek fikri ile uygulanmaya başlanmıştır. Bu yeni yönetim yaklaşımı, hükümetlere vizyon, sağlam orta ve uzun vadeli hedefler, performansa dayalı operasyonlar ve objektif ve ölçülebilir hesap verebilirlik anlayışı sağlar (Eryılmaz, 2009:5-6). Diğer bir ifadeyle kamu yönetiminde stratejik planların uygulanması, yönetim kalitesinin artırılması açısından oldukça önemlidir.

Stratejik yönetim, kurumun çevresel tehditlerini ve fırsatlarını ve kurumun kendisinin güçlü ve zayıf taraflarını öğrenerek kurumun tüm kaynaklarının en iyi şekilde kullanılmasını içerir. Bu, elde edilen sonuçların sürekli olarak gözden geçirilmesi ve alınan geri bildirimlere dayalı olarak durumun yeniden değerlendirilmesi sürecini içerir. Kamu kurumlarında stratejik yönetimin tam olarak işlemesi ancak toplumsal kalkınma düzeyinde hareket edilmesi ve kurumların sorumlu yönetimi; aynı zamanda tarihsel, kültürel ve karmaşık sosyal geçmişi iyice anlama ile mümkündür ve bunun için de uzun vadeli ve oldukça geniş bir bakış açısına ihtiyaç vardır (UNDP, 1997:15). Bu yüzden de kamu yönetimleri yönetim faaliyetlerini hayata geçiren veya bundan etkilenen herkesin kısa, orta ve uzun vadeli ihtiyaçlarını, belirlemek için stratejik vizyon geliştirmeli ve bu vizyona dayalı faaliyet gösterilmelidir (Gündoğan, 2007:153). Bu sürecin en önemli faydası, hükümetlerin varoluş nedenlerini sorgulamasına ve netleştirmesine olanak sağlamasıdır (Öztoprak, 2011:50). Değişemezlerse zaman içinde yok olmaları beklenir ve buna mahkumdurlar (Özdemir, 2003:125).

Kamu yönetimi alanında yeni yapıların uygulanmasıyla, mevcut stratejik açıkların giderilmesi ve toplumun taleplerinin karşılanması hedeflenmektedir. Yeni yapılanma, sert bir bürokrasi yerine daha esnek ve vatandaş odaklı bir yönetim sistemine geçişi gerektirmektedir. Bu dönüşüm sürecinde, olası problemlerle başa

ıkabilmek için stratejik planlama yaklaşımının kullanımı önemlidir ve yeni yönetim anlayışına uygunluğu sağlayacaktır (ukurayır ve Eroğlu, 2003:254)



İKİNCİ BÖLÜM

İNOVASYON

2.1. İnovasyonun Tanımı ve Kavramsal Çerçevesi

Günümüz dünyasında kurumların sunduğu hizmetlerin birbirlerine daha çok benzemesinden kaynaklı olarak kurumlar daha yüksek düzeyde rekabet etmektedirler. Kurumların hayatta kalabilmeleri ve gelişebilmeleri için benzer hizmetler göstermekten daha çok rekabet güçlerini artıracak hizmetler göstermeleri gerekmektedir. Genel olarak kabul olan görüşe göre, bunu yapmak kurumların ne kadar inovatif olması ile ilgilidir. Bu açıdan inovasyon kavramı günümüzün en önemli araştırma konulardan biri haline gelmiştir.

Latince “innovatus” sözünden gelen inovasyon, “kültürel, toplumsal ve idari ortamda yeni yaklaşım ve yöntemlerin kullanılmasını” ifade etmektedir (Elçi vd., 2008:25). İnovasyon en geniş yayılmış anlamıyla, eldeki bilginin ekonomik ve toplumsal faydaya dönüştürülmesidir (Elçi, 2006:42). Küreselleşme bilgiye ulaşmak ve yeni pazarların ortaya çıkmasında kolaylık sağlamış ve rekabetin uluslararası düzeyde artmasına, yeni organizasyonların ortaya çıkmasına katkı sağlamıştır. Teknolojik artım ve sürekli yeni bilgiye ulaşmak sonucunda bilgi, ekonomik büyüme ve inovasyonun ana etmeni olmuştur (European Commission, 2005:10).

Bilgi ekonomisi inovasyon temeline dayanmaktadır. İnovasyon hem süreci hem de sonucu ifade eden bir kavramdır (Kavak, 2009:617-618). İnovasyon, kullanışlı ve yeni bir ürünü yaratmak ve pazara sunmak için gerekli deneyim ve bilginin kullanımıyla ilgilenen yenilikçi bir süreçtir (Luecke, 2008:31). Kavram, yeni bir süreci (yenilemeyi/yenilenmeyi) ifade ettiği gibi hem de yeni bir sonucu (yeniliyi) ifade etmektedir (Kavak, 2009:618).

Avusturyalı iktisatçı Joseph Schumpeter, inovasyonu ilk kez bir asır önce "ekonomik kalkınmanın temel gücü" şeklinde ifade etmiştir. Schumpeter girişimcilerin stratejik avantaj kazanmaları için daima inovasyon yönümlü olmaları gerektiğini, inovasyonun kapitalist sistemlerde değişimin ve verimliliğin kaynağı olduğunu öne sürmüştür (Tidd vd., 2005:5). Schumpeter kitabında inovasyon kavram

ile ilgili olarak aşağıdaki beş durumu ifade etmiştir (Schumpeter, 1934:67; Godin, 2008:35):

- Tüketiciler tarafından henüz bilinmeyen bir ürün veya mevcut ürünün daha kalitelisinin piyasaya sürülmesi.
- Yeni bir üretim metodunun bulunması.
- Ülkenin daha önce girmediğı yeni bir pazara çıkması. Yani yeni pazara çıkılması veya pazarlama metdonun bulunması.
- Hammadde ve malların tedarigi için yeni tedarik kaynaklarının bulunması.
- Sektörde yeni bir örgütlenme biçiminin yaratılması.

Schumpeter kalkınmanın statik bir süreç değıl de dinamik bir süreç olduğunu ve bu sürecin gerçekleşmesi için temel itici gücün inovasyon ola bileceğini ifade etmiştir (Schumpeter, 1939: 103).

İnovasyon konusundan önemli görüşleri bulunan Avusturyalı yönetim uzmanı Peter F. Drucker: inovasyonu “zenginlik yaratan yeni kaynakların bulunması veya eldeki kaynakların zenginlik doğurma potansiyelinin daha da artırılmasının aracı” olarak ifade etmiştir (Drucker, 2003:121). Yeniliğin değıer ortaya koyabilmesi için pazara yöneltilmesi lazımdır ve bu değıer oluşturulduğı taktirde inovasyondan söz edilebilir. Bu yüzden inovasyon, pazar yönümlü olmalıdır (Drucker, 1972:788). Eğıer işletmeler sürekli inovasyon çabasında bulunmazlarsa, devamlı değıişen tüketici istek ve tercihleri, gelişen teknolojiler karşısında hayatlarını sürdürme şanslarını kaybederler. Dolayısıyla inovasyon, girişimci olmanın koşuludur (Dinler, 2014:185-186). İnovasyondan yararlanan girişimci topluluklar zenginleşir ancak inovasyon ile yenilik anlayışlarının karıştirılması bu olumlu durumu negatif etkiler (Elçi vd., 2008:13).

İnovasyon, yeni fikir ve düşüncelerin geliştirilmesini ve yaratıcılık ile ilişkili olmasına rağmen, inovasyon ile yaratıcılık anlayışları tamamen birbirinin yerine geçemez. İnovasyondan bahsetmek için yaratıcı süreçten bahsetmek gerekir ancak her yaratıcı süreç ticari bir değıer haline gelmez. Yaratıcılık, bireysel bir düşünmenin sonucu olsa da o yaratıcı fikrin hayata geçirilmesi finansal ve tekniksel olarak bir ekip

çalışması, çabası gerektirir. Yani inovasyon süreci sosyal bir süreç olarak görülmektedir (Keleşoğlu ve Nurdan Kalaycı,2017:75; Yiğit, 2014:3). Yaratıcılık bir alanda yeni ve gerekli fikirlerin ortaya çıkmasıdır ve inovasyon sürecinin bir aşamasıdır. Yani inovasyon yaratıcılık sonucunda gelişmiş olan bir fikrin uygulanmasıdır. Buna göre de inovasyon sürecinin ilk adımı olarak yaratıcılık görülebilir (Amabile vs., 1996:1155). Dolayısıyla inovasyon tek başına bir etkinliği ya da basit bir yenilenme sürecinden ziyade, bilimsel ve teknolojik faaliyetleri kapsayan kapsamlı ve karmaşık bir süreç anlamına gelir (Kavak, 2009:618).

İktisat teorisi içerisinde sık sık anlam karmaşasına yol açan icat ile inovasyon arasındaki ayrım Schumpeter tarafından açıklığa kavuşturulmuştur. Eğer bir icat (buluş) hayata geçirilmemişse, yenilik değildir. Yani icat, üretim faaliyeti ile sonuca ulaşıyorsa, yenilik sayılır. Schumpeter'e göre, entelektüel çaba ve çalışma sonucu olan buluş, girişimci tarafından inovasyona dönüştürülmektedir (Schumpeter, 1939:84). Bir icat, “yeni geliştirilmiş, üretim süreçleri, ürünler, üretim sistemleri ile ilgili fikir, çizim veya modeller” olarak da tanımlanmaktadır. Bu icatlar büyük oranda patentle koruma altına alınmaktadır. Ancak bunların çoğu inovasyona neden olmamaktadır (Freeman ve Soete, 2003:7). Ayrıca buluşun inovasyon sayılabilmesi için pazarlanabilir olması gerekir. Bu bakımdan inovasyon teknolojik kavram olmayın yanı sıra, hem de iktisadi kavram olarak bilinmektedir (Rothwell ve Wissema, 1986:99).

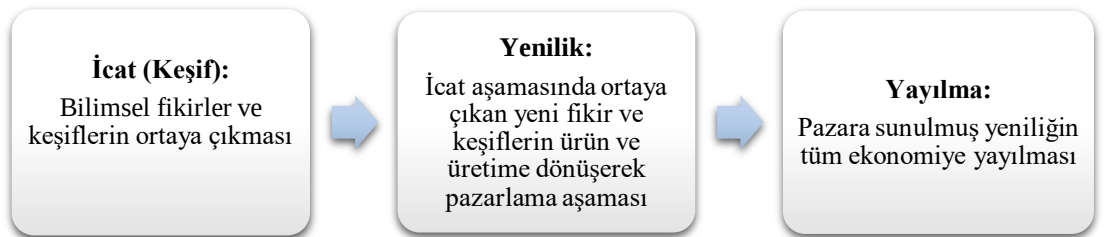
OECD ve Avrupa Komisyonu'nun ortaklaşa hazırladığı Oslo Kılavuzu, inovasyon tanımının en çok kabul gören kaynaklarından biridir. Kılavuza göre inovasyon; işletme içi ve dışı faaliyetlerde yeni veya önemli ölçüde iyileştirilmiş yeni bir ürün (mal veya hizmet), sürecin, yeni bir pazarlama metodu ya da yeni bir organizasyonel yöntemin uygulanmasıdır (Oslo Kılavuzu, 2006:50). İnovasyon genellikle buluşlar sonucunda yeni bir ürünün pazara sunulması anlamına gelse de kılavuzda ifade edildiği üzere yeni bir ürün olabilir, mevcut ürünlerin geliştirilmesi sonucunda ortaya çıka bilir, üretim veya pazarlama sürecinde yeni yöntemlerin kullanılması, işletme iç organizasyonu ve dış yapısında yeni düzenlemelere gidilmesi gibi teknik ve teknik olmayan nitelikte olabilir (Dinler, 2014:186).

Halihazırda piyasada bulunan bir ürünü geliştirmek inovasyona örnek olabilir, çünkü yeni bir ürün kadar mevcut bir ürünün de daha kullanışlı hale getirilmesi bir inovasyon olarak kabul edilmektedir (Dam, 2017: 45). Firmaların pazardaki rakiplere karşı rekabet avantajı elde edebilmesi için yeniliklerin sürekli sürdürülmesi gerekmektedir (Özer, Cığır ve Gök, 2005:4639). Şirketler yeterince inovasyon yapmazlarsa bu onların iflası ile sonuçlanabilir (Dosi, 1988:1125).

İnovasyonun en önemli faydaları kuruluşun performans artımı, işçilerin becerilerini geliştirmek, iş yükünü azaltmak, işçilerin motivasyonunu ve coşkusunu arttırmak, işçilere özgürlük, keşfetme, öğrenme ve kişisel gelişim fırsatları sağlamasıdır (Clair, 2008:75). Başka bir anlatımla inovasyon kuruluşların büyümesi ve finansal olarak gelişmesi açısından çok önemlidir (Altındağ ve Öngel, 2021:1). Bir zamanlar bilim adamlarının, mühendislerin ve sanatçıların uğraşı olarak düşünülen yaratıcılık ve yenilikçilik, artık işini iyi yapan ve kendini gerçekleştiren herkesin odak noktası haline gelmiştir (Yavuz vd., 2009:67; Kelley: 2007:29).

Alan yazında inovasyon daha çok teknolojik yenilik bakımından ele alınmaktadır ve teknolojik değişim süreci olarak görülmektedir (Niosi vd., 2000:103). Bu değişim süreci ise icat, yenilik ve yayılma süreçlerinin toplamından oluşmaktadır (Albeni ve Murat, 2003:192).

Şekil 1. Teknolojik Değişim Süreci



Kaynak: Albeni ve Murat, 2003:193.

Pierre Lionnet inovasyonu; farklı ufuk ve motivasyonlara sahip insanların etkileşimi sonucunda yeni bir fikrin geliştirilerek nihayetinde bunun parasal bir değere

dönüştürülmesi süreci olarak ifade etmektedir (Gerguri ve Veland, 2019:3). Fischer'e göre inovasyon kavramı; Yeni düşünme, işleri yapmanın yeni yollarının arandığı, denendiği, kullanıldığı ve benimsendiği faaliyetlerin biri veya tamamıdır (Fischer, 2001:210). Taş'a (2017), göre inovasyonun yenilik süreci olmasına karşın, ancak her yenilik inovasyon değildir. İnovasyon daha çok girişim ve yeniliğin birleşimi olup bunun sonucunda da ekonomik ya da sosyal bir fayda üretmek istenmektedir.

İnsel ve Sarıdoğan (2009), ekonomik birimlerin refahında büyüme yaratan inovasyonun ana bileşenlerini şöyle tanımlıyor; Bir teori oluşturmak, bu teoriyi teknik buluşa (teknolojiye) dönüştürmek ve katma değer oluşturmaktır. Burada inovasyon ile hem ulusların zenginliği ve refahının artırılması hem de insanların daha önce hiç yapılmamış yeni şeyleri yapabilmeleri için yol aranmaktadır (Ansal, 2004:52).

İnovasyonun tarihçesinde bir diğer yaklaşım öncülüğünü Freeman ve Lundwall tarafından yapılan sistem yaklaşımı inovasyon tarihindeki bir diğer öncü yaklaşımdır. İnovasyonu oluşturan tüm faktörlerin birbirleri ile karşılıklı sürekli etkileşimi sonucunda ancak inovasyon ortaya çıkmaktadır. Ekonominin inovatif olması için inovasyonları yaratan organizasyonlar kadar toplumun ve onu destekleyen çevrenin varlığı da önemlidir (Oğuztürk, 2003: 258).

Damanpour (1991), inovasyonu işletmenin başarısı için yeni fikir ve düşüncelerin uyarlanması, geliştirilmesi ve üretilmesi olarak tanımlamıştır. Edwards tarafından ise örgütün kurumsal yapısı içinde bulunan insanlar tarafından yeni fikir ve girişimlerin hayata geçirilmesi inovasyon olarak ifade edilmiştir (Edwards, 2000:451). Daha kapsamlı bir değerlendirme sunan Trott (2002), kavramı teknolojik gelişme, fikir, bütünüyle yeni veya geliştirilmiş ürün veya hizmetin üretimi ve pazarlanması da dahil olmak üzere bütün süreçlerin yönetilmesi olarak tanımlamıştır. Trott'a göre inovasyon örgüt yöneticilerinin sorumluluğundadır. Dolayısıyla inovasyon, sorunları çözme kavuşturmak, yönetim süreçlerini daha da iyileştirmek ve aynı zamanda organizasyonel performansı artırmak amacıyla neler yapılabilir sorusuna cevap aramaktadır.

Edquist ve Johnson inovasyonu, yeni bilgi veya mevcut bilginin yeni kombinasyonlarının ekonomiye girişi olarak görmüşler. Bu durumda, inovasyonlar interaktif öğrenme süreçlerinin bir çıktısı olarak görülmektedir. Ekonomideki etkileşimler yoluyla farklı bilgi parçaları yeni şekillerde birleştirilmekte ve yeni bilgiler, ürünler ve süreçler oluşturulmaktadır. Bu etkileşim sadece Ar-Ge ile bağlantılı olarak değil, aynı zamanda tedarik, üretim ve pazarlama gibi normal ve günlük ekonomik faaliyetlerle de ilgili olarak gerçekleşmektedir. Etkileşim firmalar içi, firmalar ve tüketiciler arasında, firmalar ve kamu kurumları gibi birçok kuruluş arasında gerçekleşmektedir (Charles ve Johnson, 2006:41).

İnovasyonun özelliklerini kısaca şu şekilde sıralamak mümkündür:

- İnovasyon, tek başına, çevresinden kopuk ilerleyen bir süreç değil. İnovasyon, araştırmacının Ar-Ge laboratuvarında tek başına gerçekleştirdiği bir ürün değil, aksine çeşitli aktörler arası etkileşimin ön plana çıktığı bir süreç olarak tanımlanmaktadır.
- İnovasyon, belirli bir coğrafyada yoğunlaşmaktadır. İnovasyon hem yerel hem de tarihsel olarak yığılma kümelenme göstermektedir. Sadece yerel olarak değil, belirli bir toplumda da yoğunlaşma göstermektedir.
- İnovasyon, bağımlı bir yapı göstermektedir. İnovasyonun gelişim sürecinde hem mevcut olan teknolojinin yapısı hem de toplumsal yapı etkili olmaktadır. Bir pazarın gelişim sürecinde birçok inovasyon kendiliğinden gelişim gösterebilmektedir. Aynı zamanda geliştirilen ürünün kullanıcı sayısının artması, piyasa kabulü ve ortaya çıkan geri bildirimler sayesinde ürünün geliştirilmesi bakımından çok önemlidir. Bu özelliği ile inovasyonun aynı zamanda sosyal ağ yapısı ortaya çıkmaktadır.
- İnovasyon, özü itibariyle yeniden birleşim özelliği taşımaktadır. Ortaya çıkan her yeni inovasyon ürünleri, aslından daha önceden var olan bilginin değişik bir yapıda yeniden sunulması anlamına gelmektedir. Radikal inovasyonlar bile, daha önceden var olan teknolojik bilgi temeline dayanmaktadır. Öz itibariyle inovasyon sistemi içerisinde ne kadar çok çeşitli teknolojik bilgi düzeyi varsa o kadar çok çeşitli inovasyon

kombinasyonları yapmak mümkün olmaktadır. İnovatif yapının sürdürülebilmesi için teknolojik çeşitlilik büyük önem taşımaktadır.

- İnovasyon süreci, belirsiz bir süreç olarak kabul edilmektedir. İnovasyon sürecinde hem meydana getirilen ürün veya üretim sürecinin piyasada kabul görüp görmeyeceği hem de inovasyonun Ar-Ge aşamasının başarı ile sonuçlanıp sonuçlanmayacağı belirsizliği bulunmaktadır. Bu süreçlerin sonucunu önceden tahmin etmek mümkün değildir. Aynı zamanda belirli amaç veya ürüne yönelik yapılan Ar-Ge yatırımları sonucunda bambaşka bir ürün, hizmet veya üretim süreci oluşturulabilmektedir (Ozman, 2016: 320-323).

2.2. İnovasyonun Önemi

Dünyanın değişim hızının arttığı, insanların yaşam tarzı, istek ve tercihlerinin farklılaştığı günümüzde yenilik doğura bilme, inovatif olma, teknoloji geliştirme yeteneği olan kurum ve kuruluşlar ayakta kalmaktadır (Özşahin, Cığırım ve Gök, 2005:143). Bu anlamda yeni ürün veya üretim süreçlerini içeren maliyet düşürücü inovasyon, işletmeler için yüksek verimlilik artışlarının temel yapı taşı olarak görülmektedir (Kılıçaslan ve Aytun, 2016:275). Hem ülkeler tarafından hem de şirketler tarafından gerçekleştirilen inovasyon yatırımları sonucunda yüksek ürün inovasyonları ortaya çıkmakta ve bu da kendisi ile beraber yüksek verimlilik getirmektedir. Verimlilik ise ekonomik büyümenin gerçekleşmesinde temel itici güç olarak görülmektedir (Department for Business Innovation and Skills, 2011:7).

Bir ülkenin inovasyon faaliyetlerinin sürekliliği, ihracat faaliyetlerinin sürekliliğini etkileyerek, pazar gücü ve üretim maliyetlerinde avantaj yaratmaktadır (Vernon, 1961:192). İnovasyon ve dış ticaret arasındaki ilişkiye dair gerçekleştirilen birçok çalışma, inovasyonun fiyat dışı rekabet gücü üzerindeki etkisinin önemi üzerinde durmaktadır. Aynı zamanda pazar payının artması sadece fiyat rekabet gücüne değil aynı zamanda ürün kalitesine, yeni ürün ve pazarlar yaratmaya ve bu süreçleri yönetmeye de büyük oranda bağlıdır. (Freeman ve Soete, 2003: 388).

Rekabet avantajı elde etmek için birçok ülke, bilgi ve iletişim teknolojisinin kullanımını artırmak, şirketlerin daha yenilikçi olmalarını sağlamak ve katma değerli ürün geliştiren şirketlerin oluşmasını kolaylaştıran dikkatli ve yapıcı inovasyon politikaları uygulamaktadırlar (Atkinson, 2012:3). Bu bağlamdan inovasyon, ülke ve işletmeler için ulusal ve uluslararası alanda rekabet gücünü ve verimliliği artırmanın, ekonomik kalkınma ve büyümeni sağlamanın ve neticede refah ve yaşam kalitesini artırarak refaha ulaşmanın en önemli unsuru olarak görülmektedir (Soyak, 2011:213; Greenstone, 2011:240). Yani ülke yönetimleri istihdam olanaklarını ve yaşam düzeyini artırmak için inovasyondan büyük ölçüde yararlanmaktadırlar (Piva ve Vivarelli, 2005: 66).

Son yıllarda inovasyonun eşitsizliği ortadan kaldırmanın en önemli araçlarından biri olması da dikkat çekmektedir. Birleşmiş Milletler tarafından tasarlanan ve yürütülen araştırmalarda eğitim, sağlık ve çevre gibi alanlarda kalkınmanın sağlanması için toplumsal düzeyde etkin bilim, teknoloji ve inovasyon politikasının olması gerektiği vurgulanmaktadır (UNESCO, 2016: 33-70).

İnovasyon ülke ekonomilerinin dinamizmini ve büyümesini desteklemektedir ki, birçok OECD ülkesinde, firmalar fiziksel sermaye (makineler, ekipman veya binalar) ve yazılıma, veri tabanlarına, araştırma ve geliştirme (Ar-Ge) çalışmalarına, bilgi tabanlı varlıklara yatırımlar yönlendirmektedirler. Ayrıca, günümüzde dünya çapında sayısız insan internet bağlantılarına sahip olmakta, bu da bilginin yayılmasını ve daha fazla yeniliğin ortaya çıkmasını mümkün kılmaktadır (OECD, 2006:3).

Müşteri sadakatini sağlamak, pazar payını korumak, toplam gelir ve karlarda artım sağlamak, maliyetleri düşürmek, rekabet gücünü artırmak gibi somut olumlu performans göstergeleri nedeniyle işletmeler inovasyona büyük ölçüde önem vermektedirler (Kazan, 2005:175-176; Safran, 2020:131-132). Kuruluşların finansal olarak gelişmesinde büyük oranda katkı sağlayan inovasyon uygulamaları, ayrıca çevresel performans üzerinde de olumlu etki doğurmaktadır. Yani işletmeler inovatif yaklaşımlar ile çevresel kirliliği önleye bilmekte ve bununla da kaynak tasarrufu sağlayarak maliyet üstünlüğü sağlaya bilmektedirler (Yurdagül ve Kazan, 2023; Külahi ve Kazan, 2023:85).

İş dünyası açısından inovasyonun temel üç ana hedefi vardır (Örücü vd., 2011:62):

- Firmaların pazarda ayakta kalması, varlığını sürdürmesi: Günümüzde yüksek teknoloji, ürünlerin ömrünü kısaltmaktadır. Bu nedenle bu ürünlerin pazarda kalabilmesi için daima inovasyona ihtiyaç duyulmaktadır.
- Pazarda lider konuma gelmek: Tüketicilerin ihtiyaç ve beklentilerini tam olarak anlayan, bu doğrultuda çalışan ve gelişen firmalar rekabet avantajı sağlamakta ve pazardaki lider konumlarını korumaları için inovasyona ihtiyaç duymaktadırlar.
- Genel karlarda artış: Firmaların temel oluşum amaçları kar elde etmektir. İnovasyonun da temel hedefi satışları artırırken maliyetleri düşürmekle karlılığı artırmaktır.

Bir inovasyonun büyük bir başarı, yoksa ticari anlamda yenilik ortaya koyacağı tahmin edilemez, ancak her durumda inovasyonun amacı yeni standartlar belirlemek, yeni teknolojiyi kullanmak, pazarın yeni bir yönünü belirlemek, her zaman önde olan ve lider konumunu koruyan bir şirket yaratmaktır. (Drucker, 2002:99).

Dolayısıyla işletmelerin inovasyon gerçekleştirme nedenleri aşağıda genel hatları ile sıralanmaktadır (Safran, 2020:131-133):

- Üretim süreçlerini farklı kılmak ve yeni üretim metotları edinmek,
- Ürünlerin sunum formasını farklılaştırmak,
- Satış metotlarını farklılaştırmak,
- Mevcut pazar payını korumak ve yeni pazarlara girmek,
- Maliyetleri düşürmek,
- Üretim ve dağıtım verimliliğini artırmak,
- Pazarlama performansını geliştirmek,
- Ürün yelpazesini farklılaştırmak,
- Yeni ürünlerin pazara sunuş süresini kısaltmak,
- Bilgi teknolojilerinin artan etkisine uyumlaşmak,

- Değişen teknolojiye uyum sağlamak,
- Ürün kalitesini ve işlevselliğini yükseltmek,
- Yenilikçi bir şirket olarak kurumsal imajı geliştirmek,
- Daha yeşil ürünler veya süreçler geliştirmek,
- Müşteri portföyünü genişletmek,
- Genel karları artırmak.

2.3. İnovasyon Türleri

Oslo Kılavuzu tarafından inovasyon, dört türe ayrılmıştır ki, bu da bilimsel literatür ile çoğunlukla benzerlik göstermektedir (Oslo Kılavuzu, 2006:50-55):

1. Ürün
2. Süreç
3. Pazarlama
4. Organizasyonel

Ürün inovasyonu – Bu inovasyon türü genel olarak yeni bir ürünün geliştirilmesi veya mevcut bir ürünün iyileştirilmesidir (Trott, 2002:17). Kaynak (2011) ürün inovasyonunu, yeni ürünlerin üretilmesine olanak tanıyan teknolojik ilerlemeler olarak ifade etmiştir. Ürün inovasyonu ile yeni veya önemli derecede daha da iyileştirilmiş ürün veya hizmet yaratılması amaçlanmaktadır. Ürün inovasyonu mevcut bilgi ve teknolojilerin kullanılmasından başka, mevcut ürün ve hizmetlerdeki önemli iyileştirmeleri de içermektedir (Oslo Kılavuzu, 2006:52).

Ürün inovasyonu, ürünün performansını iyileştirmek üzerine olacağı gibi, maliyetleri azaltmak, kullanım kolaylığını yükseltmek, ya da başka bir biçimde ürün iyileştirmesi gerçekleştirmek ile ilgili olabilir (Kırım, 2006:141). Eğer bir ürünün teknik özelliklerinde sadece küçük çaplı bazı değişimler yaparak bu ürün için yeni kullanım alanları oluşturuluyorsa, bu durumda ürün inovasyonundan söz edilemez (Oslo Kılavuzu, 2006:52).

Hizmetlerde inovasyon; ilgili hizmetin sağlanma biçimlerinde hayata geçirilen önemli iyileştirmeleri (verimlilik, kalite veya hız bakımından örneğin ola bilir),

kullanılan hizmetlere yeni birçok özellik ya da fonksiyonların getirilmesini, piyasaya yeni bir hizmetin getirilmesini kapsamaktadır. Müşteriye kullanım ve hız kolaylığı sağlayan internet bankacılığı hizmet inovasyonu olarak görülebilir (Oslo Kılavuzu, 2006:52).

Süreç inovasyonu- Girdi fiyatları sabitlendiğinde ortalama üretim maliyetlerini düşüren teknolojik gelişmeleri ifade etmektedir (Kaynak, 2011:278). Geniş anlamda ise süreç inovasyonu, “yeni veya önemli ölçüde geliştirilmiş bir üretim veya teslimat yönteminin uygulanmasıdır”. Süreç inovasyonları üretim ya da teslimat zamanı giderleri düşürerek, aynı zamanda kaliteyi üst boyutlara ulaştırmaktır (Oslo Kılavuzu, 2006:53). Ürün inovasyonu ve süreç inovasyonu pratikte sıklıkla iç-içe geçmektedir ve bu iki inovasyon türü arasında net bir ayrım yapmak zordur, çünkü süreç inovasyonu hem de yeni ürünlerin üretimine neden olmaktadır. Yani, yeni ürünlerin üretimi için çoğu zaman yeni üretim teknolojilerinin uyarlanması veya icadı, yani süreç inovasyonu gereklidir (Kaynak, 2011:278). Ayrıca süreç inovasyonu üretim geliştirme, mevcut üretim proseslerinin veya sistemlerinin hız, maliyet, kalite ve esneklik açısından sürekli veya radikal gelişimini içermektedir. Yani süreç inovasyonu “bir ürünün yapılma veya bir hizmetin sunulma biçimindeki değişiklikler” olarak ifade edilebilir (Larsson, 2017:1).

Genel olarak süreç inovasyonu üretim yöntemlerini kapsamaktadır. Üretim yöntemleri, mal ve hizmet üretmek için gereken teknikleri, ekipmanı ve yazılımları içerir. Üretim hatlarında yeni bir otomasyon sisteminin kullanılmaya başlanması, yeni ürün geliştirmek amacıyla bilgisayar destekli tasarım sistemlerinin kullanılması üretim yöntemlerine örnek olarak gösterilebilir (Oslo Kılavuzu, 2006:53). Toyota tarafından 1950’li yıllarda kullanılmaya başlayan “tam zamanında üretim” süreç inovasyonunun en klasik örneği olarak bilinmektedir (Elçi, 2014:10).

Pazarlama inovasyonu – Bu inovasyon, herhangi bir ürün veya ambalajda farklı ve yeni tasarımların kullanılması, farklı pazarlama metotlarının geliştirilmesi ve uygulanması, ya da daha önce kullanılan metotların iyileştirilmesi olarak tanımlanabilir (Elçi, 2014:7).

Armstrong ve Kotler`e (2007) göre, pazarlama inovasyonu sonucunda ürünün tasarlanmasında ve ambalajlanmasında, konumlandırılmasında, tutundurulmasında veya fiyatlandırmasında önemli ölçüde değişim gerçekleşmektedir (Akt. Karasu, 2022:20). Bu anlamda yeni finansal düzenlemeler ve çeşitli satış yöntemleri pazarlama inovasyonudur (Trott, 2002:18).

Kısacası pazarlama inovasyonu ile, bu şirket tarafından daha önce kullanılmamış olan bir pazarlama yöntemi kullanılmaktadır (Oslo Kılavuzu, 2006:54).

Organizasyonel inovasyon- Kuruluşun faaliyetlerinde, kuruluş içi organizasyonda ya da kuruluş dışı ilişkilerde yeni organizasyonel yöntemlerin kullanılmasıdır (Oslo Kılavuzu, 2006:56). Yeni bir işleyiş veya çalışma biçiminin ortaya konulması veya çeşitli alanlarda kullanılmakta olan yöntemlerin organizasyonun koşullarına uyarlanmasıdır (Elçi, 2007:2). Trott (2002), organizasyonel inovasyona örnek olarak kurum içi yeni bir iletişim sisteminde gelişim sağlanması veya yeni bir muhasebe yönetiminin kullanılmaya başlanmasını göstermiştir.

Organizasyonel inovasyonuna örnek olarak 1990`lı yıllardan itibaren öncelikle Japon işletmelerde kullanılmaya başlanmış olan ve sonrasında diğer birçok ülkede de yaygınlaşmaya başlayan “sürekli iyileştirme” (Kaizen) yaklaşımını, ürün, hizmet ve süreçleri iyileştirmeyi amaçlayan “6 Sigma” yöntemini gösterebiliriz (Elçi, 2014:11).

Diğer yandan değişim dereceleri bakımından inovasyon radikal ve artımsal olarak da sınıflanmaktadır.

Radikal inovasyon – Burada tamamen daha önceden denenmemiş fikir veya yöntemlerin, ürün veya hizmetlerin gerçekleştirilmesidir (Damanpour, 1988:549). Radikal inovasyonun gerçekleşebilmesi için profesyonel anlamda devlet veya özel sektörde Ar-Ge laboratuvarlarına gerek duyulmaktadır. Bu inovasyon türü “yıkıcı inovasyon” şeklinde de adlandırılmaktadır (Kaynak, 2011:298). Mevcut pazarlarda ve teknolojiye önemli düzeyde dönüşüm olabileceği gibi, yeni pazar veya teknolojilerin meydana gelmesi de söz konusudur (Bouncken ve Kraus, 2013:2063)

Artımsal (kademeli) inovasyon – Bu inovasyonu türü ise, kademeli olarak gerçekleştirilen bir dizi iyileşme, gelişme faaliyetlerini kapsamaktadır (Elçi, 2014:16). Burada mevcut ürün, hizmet ve süreçlerde gerçekleştirilen değişim, yenilik, yeni bir özellik eklenmesi veya çıkarılması faaliyetleri kademeli olarak hayata geçirilmektedir (Erbaşlar, 2019:15). Ayrıca zaman zaman artımsal inovasyonlar radikal inovasyonlar üzerinde bazı iyileştirmeler yapılarak gerçekleştirilmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır ki, bu bakımdan da her iki inovasyon türü birbirini tamamlayıcısı niteliğindedir (Damanpour, 1988:551). Çeşitli sektörlerdeki değişen koşullar bağlamında sürekli olarak meydana gelen artımsal inovasyonların gerçekleştirilebilmesi için profesyonel olarak Ar-Ge çalışmalarına gerek duyulmamaktadır. Diğer taraftan kademeli inovasyonların etkileri uzun vadede ortaya çıkmakta ve teknolojik yetenek birikiminde çok önemli rol oynamaktadır (Kaynak, 2011:297).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK

3.1. Lojistik Kavramı ve Lojistik Yönetimi

Fransızca`da “logistique” (arz etmek) anlamını, Yunanca `da ise “logistikos” (hesaplama yeteneği) anlamını taşıyan lojistik kendiliğinde “logic” (mantık) ve “statistics” (istatistik) kelimelerin oluşmuştur (Russell, 2000:14) ve mantıklı hesaplama anlamını taşımaktadır.

İlk kez 1905`de askeri personel ve malzemenin taşınması, tedariki, bakımı ve yenilenmesi gibi operasyonları tanımlamak için kullanılan (James ve Wood, 1986 akt. Aktaş, 2019:6) lojistik kavramı, 1950`lilere kadar yalnız fiziki dağıtım olarak görülüyordu. Ancak zaman itibariyle taşıma, depolama ve elleçleme faaliyetlerini de içermeye başlamıştır (Ballou, 2004; Daşkan, 2016:2).

Tedarik zinciri ve lojistik profesyonelleri konseyi olarak bilinen CSCMP (Council of Supply Chain Management Professionals) lojistiği, “bireylerin arzu ve isteklerine cevap vermek için, malzemelerin başlangıç noktasından son tüketim noktasına kadar, tedarik zincirindeki malzemelerin, bilginin ve paranın etkili ve verimli olarak, her iki tarafa doğru hareket etmesi ve depolanması faaliyetlerinin planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi” şeklinde belirtmiştir (www.cscmp.org; Stock ve Lambert, 2001). Bu tanıma göre lojistik tedarik zinciri içinde ürünlerin başlangıç noktasından son noktasına kadar taşınması, depolanması, işlenmesi ve s. gibi faaliyetler gerçekleştirilmektedir ve bu süreçler stratejik bakış açısı ile doğru şekilde planlanmakta, uygulanmakta ve kontrol edilmektedir.

Diğer bir tanıma göre ise lojistik; “Bilgi, enerji, mal ve hizmetler, insanlar gibi kaynakların üretimden tüketim noktasına kadar olan akışını tüketicinin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yönetme ve kontrol etmedir” (Murphy ve Knemeyer, 2016: 6; Johnson, Wood, 1996, akt. Gönültaş, 2009:3). Lojistik, şartlara göre değişen ve bulunduğu sektöre göre de farklılık gösteren bir dinamik faaliyet olduğu için kavrama malzeme yönetimi, işletme lojistiği gibi farklı isimler de verilmektedir (Sezer, 2016:5).

Lojistik başka bir önemli tanımında ise; “Doğru ürünün, doğru miktarda, doğru şartlarda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru fiyatla ve doğru müşteriye ulaştırılması” olarak ifade edilmektedir (www.logisticsworld.com). Yukarıdaki koşullardan bazıları dikkate alınmazsa, bunun şirketin rekabet avantajının ve pazar payının azalmasına ve ayrıca mevcut müşterilerin kaybına yol açacağı düşünülmektedir (Parashkevova, 2007). Bu tanım, tüketici beklentilerini karşılamaya odaklanır. Müşteri odaklı yaklaşım, lojistiğin temel ilkelerinden biridir. Firmalar görevlerini düzgün bir şekilde yerine getirdiklerinde piyasada rekabet avantajı elde ederler ve katma değer yaratırlar (Coyle vd. 1996).

Ballou (1987), lojistiği, ürün ve bunlar ile ilgili bilginin başlangıç, yani üretim noktasından tüketime doğru depolama, planlama, uygulama ve kontrolün verimli ve ekonomik şekilde içeren bir süreç olarak tanımlamıştır. Lambert vd. (1998), ise lojistiği, üretimden tüketime kadar olan süreçte tüm ürün, bilgi ve nakit akımının yönetilmesine destek olan tüm faaliyetler olarak tanımlamıştır. Chinomona ve Poee (2013), ise lojistiğin tanımını “müşteri isteklerini karşılamak için hammadde ve malzemelerin etkin ve verimli şekilde taşınması, depolanması ve kontrolü faaliyetlerinin son noktaya kadar planlaması ve uygulaması” olarak ifade etmiştir. Stock ve Lambert`e (2001), göre lojistik, insan faaliyetinin her boyutuyla doğrudan veya dolaylı olarak ilgilenen bir süreci tanımlar. Bowersox vd. (2002), lojistik kavramını “tedarik zinciri boyunca envanterin hareketi ve depolanması için gerekli olan tüm çalışmalar” şeklinde ifade etmiştir.

Lojistik sektörü ise her zaman yapılan keşifler ile hızlı bir biçimde ilerlemiştir. Örneğin; 19. yüzyılın başlarında demiryolunun, 1903`te uçağın, 1956 yılında ticaretin gelişmesi bakımından çok önemli değeri bulunan deniz konteynerlerinin keşfi (Speranza, 2018). 1990`larda ise satıcılardan son nihai tüketicilere kadar birbiriyle ilişkide bulunan şirketlerin zinciri olarak bilinen tedarik zinciri yönetimi ortaya çıkmıştır (Gravier ve Farris, 2008) ki, bu da lojistik sektörünün gelişiminde temel faktörlerden biri olmuştur. Diğer taraftan küreselleşmenin üst boyutlara çıkması, bu bağlamda ticaretin günden güne yaygınlaşması da lojistik sektörünün gelişiminde temel faktörlerin başında gelmektedir.

Malların hem uluslararası hem de ulusal sınırlar içinde serbest dolaşımını ve tedarik zinciri ağının geliştirilmesini destekleyen taşıma, depolama, stoklama ve gümrükleme gibi birçok faaliyet ve hizmetleri lojistik kendi çerçevesine almaktadır (Arvis vd., 2016).

Lojistik, ürünlerin tedarikçilerden müşterilere doğru taşınması ile ilgili kapsamlı tedarik, stok ve teslimat uygulamalarını içeren faaliyetler bütünüdür (Küçük, 2012:2). Lojistik faaliyetlerde temel amaç şirketin hayatını sürdürebilmesi için kalite, fiyat, zaman vb. piyasa faktörlerine karşı dayanıklı duruma gelmektir (Çancı ve Erdal, 2003:35). Ürün ve hizmetlerin sunulması zamanı, taşıma, depolama, stoklama, işleme gibi birkaç temel ve yardımcı faaliyet lojistik süreçler kapsamında yürütülmektedir (Mucuk, 2012:280; Tanyaş, 2009:7). Kısaca lojistik, doğru ürünün, doğru müşteriye, doğru zamanda ve doğru yerde teslim edilmesini sağlayan tüm süreçlerdir (Kotler ve Armstrong, 2004: 419).

Lojistiğin kapsamının çok geniş olması mühendislik, insan kaynakları yönetimi, operasyonel yönetim, muhasebe, pazarlama ve geliştirme gibi birçok farklı uzmanlık alanında kullanılmaya başlanmış ve bu durum araştırmacıların kavramı farklı bakış açıları ile değerlendirmelerine neden olmuştur. Bu yüzden, literatürde lojistik terimine karşılık gelen şirket lojistiği, fiziki paylanma, tedarik zinciri yönetimi, malzeme yönetimi, kanal yönetimi, endüstriyel lojistik, pazarlama lojistiği, satın alma ve tedarik gibi kavramlara rastlanmaktadır (Lambert, Stock ve Elram, 1998:70). Tüm bu kavramlar dikkate alındığında lojistik anlayışı ortak bir noktada birleşen ürünlerin ve malzemelerin menşe noktasından tüketim merkezine akışını yönetme bakış açısıdır (Rushton, Croucher ve Baker, 2014:4). Benzer şekilde Waters`ın (2003) editörlüğünü yaptığı ve lojistik alanında pek çok makale içeren Global Logistics and Distribution Planning dergisinde lojistiğin tanımı konusunda kafa karışıklığı vardı. “Dağıtım kanalı”, “talep zinciri”, “tedarik ağı” gibi farklı isimleri bulunan lojistik kavramı, müşteriler ile tedarikçiler arasındaki malların el değiştirme süreçleri olarak ifade edilmektedir.

Lojistik, müşterilerine (lojistik hizmeti alan şirketlere) daha ucuz ve daha bütünleşik hizmetler sunma fırsatı sunmaktadır (Onay ve Kara, 2009: 594). Son

yıllarda lojistik, sadece malları varış noktasına ulaştırmakla kalmayıp, firmaların pazarlama stratejilerini de değiştiren unsur olmuştur. İşletmelerin tüketicilerle talep ve isteklerine cevap verebilmeleri, iç ve dış pazarlarda konumlarını koruyabilmeleri ve rekabetçi olmaları açısından lojistik çok önemlidir (Mucuk, 2012:280).

Lojistiğe dış ticaret açısından bakıldığında, müşterinin ihtiyaç ve beklentilerine göre üretim yapılan bir ülkedeki bir fabrikadan belirli bir fiyat karşılığında bir ürünün ihraç edilmesi ve teslim edilmesi için yürütölen faaliyetlerin tümünü ifade eder (Canitez ve Tümer, 2005:153). Günümüzde şirketlerde önemli bir fonksiyon haline gelen lojistik, karmaşık bilgi, iletişim ve yönetim sistemlerini içeren bilgi, mal, hizmet ve sermaye akışlarını kapsamaktadır. Bu bağlamda lojistik, mümkün olan en verimli kullanımı sağlayarak gelecekteki karlılığı arttıran, organizasyon içindeki ve pazarlama kanallarındaki malzeme, parça, bitmiş ürün ve bilginin sistemli olarak alınması, taşınması ve depolanması süreçlerini içine almaktadır (Bowersox, Closs ve Helferich, 1996:25).

Başlarda maliyetleri azaltmak için gerekli bir araç gibi bilinen lojistik, artık rekabet elde etmenin yolu olarak görölmektedir (Hanif vd., 2020). Tedarik zincirinin en önemli parçası olan lojistik, global ticaretin büyük maliyet kalemidir. Aynı zamanda ekonomik büyümenin temel itici gücüdür (Kumari ve Bharti, 2021; Sreenivas vd., 2008:1).

3.2. Lojistiğin Amacı ve Önemi

Lojistik yönetiminin temel misyonu, talep edilen hizmetleri en yüksek kalite ile en düşük maliyetlerle göstermek için gerekli tüm faaliyetleri planlama ve koordine etmektir. Bu nedenle lojistik, alıcı ve satıcı arasında bir köprü olarak düşünölmelidir. Lojistik, hammaddelerin yönetiminden nihai ürünün teslimine kadar uzanan bir büyük süreci kapsamaktadır (Christopher, 2011:11).

Lojistik sürecinin temel amacı, lojistiğin temel kuralı olan 7D prensibi ile değerlendirilmektedir. Bu belirtilen koşullardan herhangi birine uyulmaması, müşteri kaybına ve dolayısıyla şirketlerin rekabet avantajlarını kaybetmesine ve pazar paylarının azalmasına neden olabilir. (Farahani vd., 2011:11; Parashkevova, 2007).

Geniş anlamda bu doğrudur, fakat diğer yandan sizin “doğru”yu hangi şekilde tanımladığınıza da bağlıdır. Lojistik, farklı durumlarda tamamen farklı parametreler ile değerlendirilir. Örneğin bir ürün karşı tarafa gönderilirken, bazen hızlı gönderilmesi, bazen mümkün olduğunca ucuza kapatılması, bazen daha güvenilir yöntemler ile sevk edilmesi, bazen belirli bir zaman diliminde gönderilmesi gibi farklı-farklı hususlardan biri veya birçoğu daha fazla tercih edilmektedir. Bu bağlamda yöneticiler, lojistik faaliyetleri farklı ihtiyaçları karşılayacak kadar esnek tasarlanmalıdır (Waters, 2003:18).

Yılın 52 haftasında, günün 24 saatinde, haftanın 7 gününde lojistik faaliyetler ile müşterilerin ihtiyaç duydukları yerde ve zamanda ürün ve hizmetler sağlanmaktadır (Bowersox vd., 2002:31). Burada amaç yüksek müşteri memnuniyeti sağlamak ve diğer taraftan bu süreçlerde gösterilen kaliteli hizmetin düşük veya makul maliyetlerle sağlanmasına ulaşmaktadır (Waters, 2003:18).

Lojistik işletmelere fayda yaratarak değer katmaktadır. Bu bağlamda dört çeşit fayda eklenebilir: “forma, zaman, mekan faydası ve sahiplik faydaları”. Bilindiği gibi ürünlere üretim sürecinde fiziksel olarak forma verilmektedir. Lojistik taşıma süreçlerinde ise öncelikli olarak teslim süreçlerinde ürünlerin güvenliğini sağlamak, hasar görmesini önlemek, tanınırlığı ve daha az yer kaplamalarını sağlamak için ürünleri paketleme, etiketleme gibi süreçlere tabii tutulurlar. Bununla da bu lojistik süreçler ile forma faydası sağlanmaktadır. Müşterilerin istek ve talepleri karşılanarak onların istedikleri yerde ürünlerin teslim edilmesi ile yer faydası, istenilen zamanda ürünlerin onlara teslim edilmesi ile ise zaman faydası sağlanmaktadır. Diğer taraftan ise lojistik süreçler ile ürünler üreticiden tüketiciye doğru el değişmektedir. Bununla da ürünlerin sahipliğinde bir değişim gerçekleşmekte ve sahiplik faydası oluşmaktadır (Lambert vd., 1998: 11).

Ürün ihtiyaç duyulan yerde mevcut olduğunda, lojistiğin yer faydasından söz etmemiz mümkündür, müşterinin istediği zamanda teslim edil dikte ise lojistiğin zaman faydasından söz etmemiz mümkündür. O halde lojistiğin amacı “en yüksek müşteri hizmetine veya algılanan değere ulaşmak” olarak ifade edilebilir. Temel

olarak, lojistik süreçlerin sonucunda algılanan değer ile gerçek maliyet arasındaki fark maksimize edilmeye çalışılır (Waters, 2003:18).

Genel olarak bakıldığında lojistik geniş bir uygulama yelpazesine sahiptir (Tanyaş ve Arıkan, 2013:19). Bu açıdan lojistik, satın alma, envanter ve malzeme yönetimi, ürün tasarımı, depolama ve elleçleme, dağıtım ve taşıma, depo ve antrepo, gümrükleme, sigortalama, müşteri hizmetleri gibi birçok farklı faaliyet alanlarını kapsamaktadır (Örücü vd. 2008:7). Lojistikte, büyük lojistik hedef ve amaçlara hangi düzeyde ulaşıldığını ölçen birçok gösterge bulunmaktadır. Bu göstergeler arasında eksiklik ve fazlalık tan kaçınmak, yani maliyetleri düşürmek için talep ve arz yönetimi, kaynakların tam biçimde kullanımı, nakliye süreçlerinde kayıpların en aza indirilmesi, depolamada maliyetlerin azaltılması, siparişlerin istek ve taleplere tam cevap verecek şekilde yerine getirilmesi ve müşteri hizmetlerinin ve müşterilerle olan iletişimin iyileştirilmesi gibi önemli konular yer almaktadır (Panayides, 2006:4).

Lojistik sektörü, hizmet sektörüdür ve tüm diğer sektörler ile doğrudan veya dolaylı ilişkilidir. Örnek olarak, lojistik, endüstride rekabet avantajı elde etmede büyük bir rol oynamaktadır. Müşterinin ihtiyaç duyduğu özellik, miktar, zaman ve maliyetle üretebilmek, üretim kaynaklarını birleştirebilmek ve ürünün sevkiyatını ve diğer faaliyetleri yürütmek amacıyla (Şekelli, 2016:15-16; Sezen vd., 2002:135) lojistik faaliyetler hayata geçirilmektedir.

Küreselleşmeye bağlı olarak uluslararası ticaret hacminin artması, ülkelerin lojistik kapasitelerini geliştirmelerine neden olmaktadır (Hayaloğlu, 2015:523). Özellikle küreselleşme ile birlikte çeşitli ülke ekonomilerinin yakınsaması ile uluslararası ticaretin ve bununla birlikte rekabetin de arttığı söylenebilir. Uluslararası ticarete önemli faktörler olarak belirtilen teknoloji, iletişim ve ulaşım kolaylığı nedeniyle, işletmelerin rekabet edebilirliği elde etmek için diğer şeylerin yanı sıra uluslararası olarak taşınan malların güvenliği ve malların teslimat hızı ile ilgili olarak aktif olmaları gerekir (Irmak ve Pelit, 2020: 1399). Lojistik sektörünün gelişmesi üretimi, pazarlamayı ve dağıtımı kolaylaştırmaktadır, bu nedenle ülkelerin lojistik sektörüne yatırım yapması küresel ticarete rekabet avantajı getirmektedir (Hayaloğlu, 2015:523). Etkin bir lojistik sektörü, uluslararası ticaretin ve rekabetin büyümesini

sağlar, dolayısıyla da lojistik sektörü iktisadi gelişimin belirleyici bir faktör olarak görülmektedir (Meyer, 2020:298). Rietveld ve Bruinsma`ya (2012) göre, üretim faaliyetleri ve bu bağlamda üretilen ürünlerin hareketi yalnızca etkin lojistik faaliyetler sonucunda gerçekleşmektedir. Etkili ve verimli lojistik sistemlerin varlığı ekonomik faaliyetlerin gerçekleşmesini sağlamakta ve ekonominin temel organları için onları adeta harekete geçiren mekanik yağ görevi görmektedir (Szymonik, 2013). Lojistik ulaşılabilirlik, enerji maliyetleri, faiz oranları, enflasyon oranı, vergi politikaları, etkililik ve verimlilik gibi farklı-farklı ekonomik göstergeler etkide bulunan önemli bir unsur olmayın yanı sıra ülke ekonomileri bakımından hem de Gayri Safi Milli Hasıla`nın da çok önemli bir alt bileşenidir (Lambert ve Stock, 1993:6). Lojistik sektörü, ülke ekonomisine sağladığı makroekonomik faydaların yanı sıra, diğer sektörlerde yarattığı dinamizm ile işletmelerin mikroekonomideki verimlilik ve karlılık göstergelerine etkide bulunmaktadır.

Lojistik, bir ülkenin uluslararası alanda ticaret potansiyelini artırmayı, yeni pazarlara ulaşmayı ve genel olarak ticaretini artırmayı mümkün kılmaktadır. Ülke yöneticileri ülke konumu açısından lojistik performans değerlendirmesi yapabilirler ki, bununla da hangi lojistik faaliyetlere daha fazla odaklanılması gerektiği konusunda kılavuz geliştirilebilir (Kabak, Ülengin ve Ekici, 2018:69).

Lojistik, gelir ve istihdam artışı sağlayan ve doğrudan yabancı yatırımları ülkeye çeken önemli bir sektör olarak görülmektedir (Meyer, 2020:298). Mikro çerçevede bakıldığında ise lojistik sektörü, firmaların rekabet gücünü artırmak için önemli bir ekonomik dal olarak görülmektedir (Uygun ve Kazan, 2002:20). Diğer sektörlerin gelişinde lojistik sektörünün önemli bir rolü var ki, bu bağlamda çoğu ekonomik sektörün lojistik sektörüne bağlı olduğu söylenebilir (Meyer, 2020:298).

3.3. Lojistik Unsurlar

Lojistik unsurlar genel olarak üç ana başlıkta toplanmaktadır (Şekelli, 2016:44; Yardımcıoğlu vd., 2012:245):

1. Üretim için hammaddelerin veya yarı mamul ürünlerin getirilmesi süreci “Giriş Lojistiği (Inbound Logistics)”;

2. Üretim süreçlerinde gerçekleşen lojistik faaliyetlere dair “Üretim lojistiği”;

3. Ürünlerin müşterilere dağıtımı ve teslimine ilişkin “Dağıtım Lojistiği (Outbound Logistics)”.

Şekil 2. Lojistiğin Unsurları

Giriş (Tedarik) Lojistiği	Üretim Lojistiği	Çıkış (Dağıtım) Lojistiği
- Tedarik sistemleri - Satın alma - Depolama - Hammadde, yarı mamul, hazır parça temini	- Üretim sistemleri - Süreç planlama - Üretim programlama - İmalat - Kurum içi taşıma	- Dağıtım sistemleri - Çıkış ambarı - Nihai ürün - Depolama - Paylama - Müşteriye sunum

Kaynak: Çancı-Erdal, 2003:50.

3.3.1. Tedarik Lojistiği

Tedarik ve teslimat lojistiği, ürünün hammadde ve yarı mamullerinin tedarik edildiği aşamadır (Bowersox vd., 2002:36). Tedarik süreci ile hammaddelerin, parçaların, malzemelerin tedarikçilerden getirilerek üretim sürecine veya depolara transferi amaçlanır (Gümüştay, 2010:41; Sezer, 2016:13)). Başka bir anlatımla tedarik lojistiği, tedarikçiler tarafından teslim edilen ürünlerin hareketini içeren lojistik faaliyetlerin toplamıdır (Şekelli, 2016:44) ve tedarik pazarları ve üretim arasında köprü rolünü üstlenmektedir (Koban ve Keser, 2013:45). Üretim öncesi ile ilgilidir ve gerekli ürünü kimin, ne kadar, ne zaman, nereden ve hangi şekilde sağlayacağı ile ilgilidir (Karagöz, 2007:23; Cengiz, 2020:17). Lojistik süreçlerin yarattığı ilk katma değerli adım olan nakliye ve teslimat lojistiği, tedarik zinciri sürecinin ilk adımı olması nedeniyle oldukça önemlidir (Bowersox vd., 2002: 36).

Genel olarak tedarik lojistiği iki adımda gerçekleşmektedir. Birinci adımda, tüm süreci kontrol altında tutmayı sağlayan karşılıklı bilgi akışıdır. Yani bu aşamada tedarikçilerin seçim, teslimat şeklinin seçimini, araç ve rota seçme, satın alma ve ödeme prosedürleri, envanter yönetimini vs. gibi faaliyetler gerçekleşmektedir. Diğer yandan ikinci adımda ise fiziksel hareketler gerçekleşmektedir. Yani bu aşamada

talebe göre girdilerin temin edilmesi, yani taşınma, teslim alma, stok yönetimi, depolama faaliyetleri gibi işlemler hayata geçirilmektedir (Holweg ve Miemczyk, 2003:66). Üretim öncesinde hayata geçirilen bu faaliyetlerin etkin bir biçimde sürdürülmesi şirketlere önemli ölçüde maliyet üstünlüğü getirmektedir (Koban ve Keser, 2007: 82). Bu nedenle şirketler artık dikkatlerini önemli ölçüde gereksiz maliyetlerin oluştuğu üretim öncesi süreçleri yöneten giriş lojistiğine vermektedirler. Dolayısıyla giriş lojistiğinin iyi yönetilmesi şirketlere önemli düzeyde maliyet avantajları sunmaktadır. Tedarik lojistiği, firmalara üretim öncesi maliyetlerde önemli avantajlar sunmaktadır. Bunlar arasında doğru hizmet sağlayıcının seçilmesi, uygun stok yönetimi, hammadde tedarikçileri ile sürekli iletişim vb. konulardır. Bu sayede üretimi durdurmadan optimum stoklarla faaliyetleri sürdürme imkanı doğmakta ve böylece üretim öncesi maliyetlerde azalma sağlanmaktadır (Şekelli, 2016:44; Sezer, 2016:13).

3.3.2. Üretim Lojistiği

Üretim lojistiği, gerekli malzeme ve ürünlerin üretim hattına doğru getirilmesi, ilgili birimler arasında akışın tamamlanarak son ürüne dönüştürülmesi, bu ürünlerin depolara taşınma sürecidir (Karagöz, 2007:25). Başka bir deyimle üretim lojistiği, tedarik zinciri boyunca üretim sürecindeki tüm faaliyetleri dikkate almaktadır (Hesse vd., 2004:172).

Sanayi işletmelerinde kullanılan bir terim olan üretim lojistiği, üretim sürecinde, şirket içindeki ürünlere ilişkin gerekli tüm bilgilerin planlanma, yürütüme ve kontrolü ile ilgilidir (Koban ve Keser, 2007:62). Üretim hatlarında gerçekleşen dikey ve yatay hareketlenmeler, üretim lojistiğinde çok önemli bir kısmı oluşturmaktadır (Çetinkaya vd., 2017:34).

Üretim süreçlerinde, zamanında teslimat, kısa teslimat süreleri ve kaliteli ürün ile yüksek müşteri memnuniyetini sürdürmek için malzeme yönetimi optimize edilmekte, envanter maliyetleri düşürülmekte ve verimlilik artırılmaktadır (Çoban ve Güven, 2011:9). Burada asıl amaç, daha esnek ve kısa üretim ortamı yaratmaktır (Çoban ve Güven, 2011:9) ki, böyle ortamın varlığı, şirketi içi faaliyetleri daha da iyileştirecek ve maliyetleri azaltacaktır (Sezer, 2016:13).

Etkili üretim lojistiği, şirketlerin üretim verimliliğini arttıran bir etki yaratır (Karacan ve Kaya, 2011: 76). Kullanılacak malzemeler, hammaddeler, montaj, yarı montaj ve üretim için gerekli tüm parçalar ulaşım kanalları ile fabrikaya getirilmelidir. Tüm bu parçalar israf edilmemeli ve gereksiz kullanılmamalı, üretime engel oluşturmayacak biçimde depolanmalı ve planlandığı gibi tam zamanında üretim hattına teslim edilmeli, üretilmiş nihai ürünlerin doğrudan veya belirlenen alanlarda depolanarak müşterilere ulaştırılması için gerekli koşullar sağlanmalıdır. Dolayısıyla müşterilere ulaşımaya kadar gerçekleştirilen bu süreçler üretim lojistiği kapsamında değerlendirilir (Karacan ve Kaya, 2011:76-77).

Yani üretim işletmelerinde, girdilerin üretim gerçekleşmeden önce ilgili yer ve tezgahlara gönderilmesi, başka bir deyimle fabrika içinde yürütülen taşıma (hareket) ve elleçleme, son ürünlerin paylanmaya hazır duruma getirilmesine dair tüm faaliyetler üretim lojistiği çerçevesinde ele alınmaktadır (Koban ve Keser, 2007:84).

3.3.3. Dağıtım (Çıkış) Lojistiği

Önceki faaliyetleri tamamlayan bir süreç olarak görülen dağıtım lojistiği ürünlerin çıkış ambarlarından dağıtım kanallarına ve son müşterilere doğru dağıtılması ile ilgili faaliyetleri kapsamaktadır (Şekkeli; 2016:47). Başka bir yapılan tanımlamaya göre ise dağıtım lojistiği, üretim sürecinin sonunda nihai ürünlerin üreticiler tarafından paketlenip ve stoklanması ile dağıtım zinciri içerisinde en uygun koşullarda hızlı ve ekonomik bir şekilde müşterilere dağıtıldığı bir süreçtir (Çekerol, 2013:11). Daha genel bir ifade olarak ise fiziksel dağıtım süreci ürünlerin pazarlara ve müşterilere ulaşmasını sağlamak için faaliyetlerin planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi sürecidir (Sezer, 2016:13).

Dağıtım lojistiği, üretilen malın şirketten ayrılmasıyla başlar ve satıcıya veya nihai tüketiciye ulaşmasıyla sona erer. Üretilen malların son halkası olan müşterilerle yakın temas kurulmasını sağladığı için lojistiğin önemli bir parçasıdır (Özgüner, 2017: 20). Dağıtım lojistiğinin temel amacı, dağıtım zinciri içerisinde mümkün olan en minimum zaman ve maliyet ile ürünleri tüketicilere ulaştırmaktır. Ürünleri tüketicilere istedikleri koşullarda ulaştırmak en az tedarik lojistiği kadar önemlidir. Bu aşamada

gösterilen lojistik hizmetlerin kalitesi, müşteri ilişkileri açısından büyük önem arz etmekte ve müşteri memnuniyetine etkide bulunmaktadır (Ballou, 1987: 11).

Dağıtım lojistiğinde de diğer lojistik türlerinde olduğu gibi bilgi akışı çok önemlidir. Bu süreçte bütün taraflara gerekli bilgiler verilerek stok yönetiminden ürünün müşteriye teslimine kadar olan tüm operasyonların kontrol edilmesine ve böylece ürünün en uygun koşullarda müşteriye teslim edilmesine imkan tanınmaktadır (Konuk, 2011:8).

Dağıtım lojistiği ile ürünlerin müşterilere ulaştırılması üç aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşamada, ürünlerin sevkiyat noktasına gönderilmesi hayata geçirilmektedir. Bu süreç ile müşterilere gönderilecek ürünler ilk önce gerekli noktalarda toplanmaktadır ki, konsolidasyon gibi işlemler yapılarak nakliye maliyetlerinin düşürülmesi sağlanmaktadır İkinci aşama ise transfer noktasında yapılan işlemleri kapsamaktadır. Siparişlerin hazırlanması ve son değişikliklerin yapılması, ambalajlama ve paketleme işlemleri, taşınma araçlarına ürünlerin yerleştirilmesi gibi prosedürler bu aşamada gerçekleştirilmektedir. Üçüncü aşama ise son ürünlerin varış noktasına ulaştırıldığı aşamadır. Ürünün fiziksel olarak hareketi bu aşamada sağlanmaktadır (Gentry, 2003:52).

3.3.4. Tersine lojistik

Literatürde “tersine lojistik” terimi farklı biçimlerde tanımlanmaktadır. Adından da görüldüğü gibi tersine lojistik, lojistik akış sürecinin ters yönde olduğu faaliyetleri içerir. Sanayi sektöründe tersine lojistik, “son tüketiciden üreticiye doğru iade edilen malların taşınması, depolanması ve işlenmesi faaliyetlerini” içermektedir. Genel olarak tersine lojistik faaliyetleri, hasarlı ve tarihi geçmiş ürünler, çeşitli nedenlerle iadeler, boş kaplar veya kutular, geri dönüştürülebilir ambalaj malzemeleri gibi ürünlerin tersine doğru, yani tüketiciden üreticiye doğru hareketini kapsamaktadır (Keskin, 2012:35).

Tersine lojistik hatalı üretim, iade, değişim, teslimat ve başka nedenlerle satılan mallara ilişkin geri dönüşler ve bilgiler” anlamına gelir (Tek, 1999; Akt. Akyıldız, 2004:10). Scheischmann vd. (1997), bu faaliyetleri, istenmeyen ürünlerden tekrar

yararlanılması için onların yeniden üretim sürecine getirilmesini sağlayan lojistik faaliyetler olarak tanımlamıştır. Bu süreçlerde ilk adım, kullanılmış ürünlerin son kullanıcılardan üreticilere doğru fiziksel olarak taşınmasıdır. İkinci adım dağıtım planlamasıdır. Bir sonraki adım ise, toplanarak geri getirilmiş bu ürünlerin işlenerek yeniden kullanılabilir durumu getirilmesinin sağlanmasıdır.

Tersine lojistik ile, geleneksel tedarik zinciri çerçevesinde üretilmiş ürün akışının tersine doğru tasarlanması ve bu süreç ile ilgili ikincil malzemelerin akışının ve gerekli bilgilerin etkin olarak organize edilmesi ve uygulanması faaliyetleri yürütülmektedir (Fleischmann vd., 2001:159). Müşteri memnuniyeti bakımından tersine lojistik çok önemli bir kavramdır. Bu tür hizmetlere örnek olarak, müşterinin teslim ettiği ürünün tamir veya değişim için firmaya iade edilmesi ile başlayan ve gerekli işlemler yapıldıktan sonra yeniden müşteriye teslim edilen bir süreç gösterilebilir. Bunun yanı sıra tersine lojistik faaliyetler ile, tüketici veya sanayi pazarlarında işe yaramayan malzemelerin geri dönüştürülmesi, çevreye zarar vermeyecek şekilde parçalanması, yok edilmesi ve yeniden üretim ortamına taşınarak bu ürünlere yeniden hayat kazandırılması gibi önemli süreçler gerçekleştirilmektedir (Çancı ve Erdal, 2009:48).

Tersine lojistiğin ana hedef alanlarından biri olarak bilinen geri dönüşüm ve yeniden kullanım, çoğu ülkede çevre düzenlemelerine dayanmaktadır ve önemli bir hedef olarak kabul edilmektedir. Diğer taraftan birçok işletme, düzenlemelerden bağımsız bir şekilde geri dönüşüm ve yeniden kullanımın maliyetleri önemli ölçüde düşürerek verimliliği artırdığını keşfetmiştir (Long, 2019:87). Dolayısıyla tersine lojistik ile, hem devlet tarafından uygulanan yasal düzenlemelerin hem de işletmelerin beklentileri de karşılanmaktadır. Günümüzde çevrenin korunması için özel olarak yürütülen yasal çalışmaların yanı sıra, şirketlerin çevre çalışmalarını sosyal sorumluluk ilkelerini uygulamaların bir örneği olmaktadır (Koban ve Keser, 2007:87).

Autry vd. (2001), tersine lojistik sonucunda daha önce kazanılmış değerlerin yeniden kazanılması ile şirkete katkı sağlanabileceği, yani ürün ve malzemelerin yeniden tamir, düzenleme ve üretimi ile yeni fırsatlar yakalanabileceğini ve bununla da karlılığın artırılabilceği, ayrıca bu faaliyetlerin genel müşteri memnuniyetine de

büyük ölçüde olumlu katkı sağlayabileceği görüşünü ifade etmişler. Dowlatshahi (2000), tersine lojistiğin yeşil lojistik bakımından çevresel olarak önemli olmasının yanı sıra, tekrar değer kazanma bakımından önemli olduğunu belirtmiştir.

3.4. Lojistik ve İnovasyon

Rekabet edebilirlik ve ekonomik gelişim açısından lojistik sektöründe kilit unsur olan inovasyon, hizmetlerin esnek, kaliteli ve hızlı olmasına büyük katkı sağlamaktadır (Demirdöğen vd., 2015). Lojistik inovasyon, bilinçli olarak uygulanan yönetim sürecinin sonucudur ve finansal performansı hedefleyen subjektif inovasyonu içermektedir (Cui vd., 2012:102).

Lojistik fonksiyonların farklılaşması ve çeşitlenmesi, lojistik faaliyetin gelişmesinde önemli rol oynamaktadır (Fugate, Mentzer ve Stark, 2010:45). Bu nedenle lojistik alanında farklılaşma ve çeşitlenme yaratmak için lojistik operasyonlarda inovasyon faaliyetleri oluşturulmaktadır (Elbert ve Özşucu, 2012:54).

İnovasyon süreçleri ile farklılaşan ve çeşitlenen lojistik operasyonlar, ülkelerin rekabet ortamında üstünlük kazanmaları için önemli bir fırsat olarak değerlendirilebilir. Lojistik inovasyon ile ülkeler hem de diğer ülkelerin ihtiyaçlarına yanıt vererek uygun tedarik programlarını uygulayabilmekte ve böylece lojistik faaliyetler ile katma değer sağlayarak ilave gelir kaynağı oluşturma bilmektedirler. Bu da doğal olarak ülkelerin inovasyon faaliyetlerinin ne kadar geliştiğine bağlı bir durumdur (Boscacci, 2003; Burmaoğlu, 2012:195-197; Erdal ve Korucuk, 2018:2-3).

Lojistik hizmetlerin tedarik zinciri yönetiminde katma değer yaratan bir unsur olarak görülmesinden dolayı, bu sektörde inovatif bir yapının geliştirilmesi, tedarik zinciri açısından çok önemlidir. İnovatif bir yaklaşımla lojistik sektörünün verimliliğinin artırılabilir tahmin edilebilir (Burmaoğlu, 2012:197).

Lojistik sektöründe inovasyonlar daha çok teknolojik ve yönetsel inovasyonla ilgilidir. Bu anlamda Mena vd. (2007) yaptığı çalışmalarında lojistik inovasyonları teknolojik olan ve teknolojik olmayan inovasyonlar şeklinde ikiye ayırmışlar.

Nesnelerin İnterneti, bulut bilişim, yapay zeka, büyük veri, robotik sistemler, otonom robotlar, siber sistem teknolojileri üretim sistemleri ile ilişkili olarak gelişmiştir. Günümüz dünyasında büyük tedarik zincirleri kapsamında lojistik faaliyet alanlarında üretim süreçleri için hammadde teminini ve nihai ürünün tüketiciye teslimini kapsayan süreçlerin yönetiminin daha da karmaşık hale gelmesi bu teknolojilerin lojistik alanında kullanımını zorunlu kılmıştır (Issaoui vd., 2019: 267).

Lojistik alanında kullanılan akıllı teknolojiler üç farklı boyutta değerlendirilebilir (Facchini, vd., 2020:6):

Yönetim; Lojistik yönetimi de dijitalleşme süreci ile birlikte gelişmektedir. Bununla da lojistik süreçlerin entegrasyonu daha uygun bir hale gelmekte, yönetim anlayışında inovatif yaklaşımların kullanılması için gerekli yatırımlar yapılmaktadır.

Malzeme akışı; Malzeme akışında, depolarda otomasyon ve robotik sistemlerin kullanımının artması, nesnelerin interneti, 3D yazıcılar ve artırılmış gerçeklik teknolojilerinin kullanımı ile operasyonel süreçler geliştirilmektedir.

Bilgi akışı; Bilgi tabanlı hizmetler, büyük veri kullanımı, RFID teknolojisi, GPS sistemleri, depo yönetim ve kurumsal kaynak planlama sistemi gibi bilgi sistemleri kullanılması ile ilgilidir.

Akıllı teknolojik değişim, taşımacılık, depo yönetimi, malzeme taşıma ve bilgi akışı gibi en önemli lojistik süreçleri etkilemiştir (Strandhagen vd., 2017:363). Teknolojik alandan yaşanan ve lojistik sektörüne de büyük oranda etki eden bu gelişimin ana nedenleri, internet kullanımının hızla artması ve ileri dijital teknolojilerdir (Barreto vd., 2017:1247). Bu gelişimin sağlanmasında en önemli nokta ise faydayı sağlamak için elde edilen verileri kullanma yeteneğine sahip olmaktır (Yu, Jung ve Bae, 2015:315).

Yeni akıllı sistemlerin lojistik alanında kullanılması bazen Lojistik 4,0 olarak da isimlendirilmektedir. Bu yaklaşım üst düzey otomasyon kullanımına ulaşmak için internet (nesnelerin interneti) üzerinden toplanan verilerin işlendiği akıllı veri tabanlarına ve yazılımlara sahip olan, akıllı sensörlerin (RFID) yardımıyla desteklene

bilen ve sistemde yer alan tüm makinelerin hem birbirleriyle hem de insanlarla iletişimde olduğu lojistik ve tedarik zinciri faaliyetlerini ifade etmektedir (Galindo, 2016:20).

Çilekli (2018) tarafından yapılan çalışmada sanayi 4.0 uygulamalarının lojistik sektöründeki faydalarını şu şekilde sıralamıştır:

1. Depo faaliyetlerinde, sipariş işleme süreçlerinde işgücü verimliliğinin artması, çarpışma ve kaza gibi risklerin ve ürün kayıplarının azalması, daha kesintisiz hizmet sunulması,
2. Taşımacılık faaliyetlerinde maliyetlerin, teslimat süresinin ve karbon salınımlarının azalması, yakıt tasarrufu sağlanması ve s.,
3. Kapasite planlama çalışmaları, varlıkların optimize kullanımının sağlanması, araç rota optimizasyonu ve yükleme sırası ve s.,
4. Lokasyonu kümeleme çalışmaları, optimize teslimat ve tur planlaması, genel taşıma mesafelerinin ve maliyetlerinin azaltılması, bekleme sürelerinin kısaltılması ve boş gezintilerin azaltılması,
5. Lojistik faaliyetlerde güvenilirliğin, izlenebilirliğin ve şeffaflığın artması, ürün hırsızlığına ve oluşabilecek hasarlara karşı korunma.

Dijital dönüşüm faaliyetleri ve e-ticaretin gelişimi ile eş zamanlı olarak lojistik sektöründe de hızlı değişimler yaşanmaktadır. Yaşanan bu gelişmelerin ışığında lojistik sektörü, çok dinamik bir pazarda, üretim hacimlerinin büyümesi, talepteki dalgalanmalar ve pazardaki yeni çözümlerle başa çıkabilen esnek bir yapıya kavuşmak zorunda kalmaktadır (Selma vd., 2018:438).

Bu bağlamda lojistik sektöründe kullanılan akıllı teknolojiler şirketlerin esnekliğini arttıran, pazar değişikliklerine hızlı cevap veren ve müşterilerin ihtiyaçlarını takip eden bir yapı inşa etmektedir. Bu sistem sayesinde müşteri hizmet düzeyinin geliştirilmesi ve üretimi optimize etmenin yanı sıra genel maliyetlerde azalma sağlanmaktadır (Barreto vd., 2017:1248).

Böyle bir lojistik sistemin varlığı, pazar değişikliklerine uyum sağlamaya ve işletmenin müşteri ihtiyaçlarına daha yakın olmasına olanak tanımaktadır. Müşteri

hizmetleri seviyesini iyileştiren ve üretimi optimize ederek depolama ve üretim maliyetlerini azaltan bu sistem, sensörler ve aktüatörler kullanılarak verilerin toplanmasını ve bilgisayar ağlarının yüksek kullanılabilirliği ile tüm bilgilerin takip edilebilirliği sağlamaktadır. Bununla da tüm bilgilerin gerçek zamanlı olarak paylaşılabilceği bir ağ oluşturulabilir (Lee vd., 2014:39).



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DEĞİŞKENLERARASI İLİŞKİLER

4.1. Yönetişim Kalitesi ve İnovasyon Arasındaki İlişki

Yönetişim kalitesi ve onun inovasyon üzerindeki olası etkileri son yıllarda, özellikle gelişmiş ülkelerde uygulanmaktadır. Ortaya çıkan gözlemler yasaların, sosyal geleneklerin, yönetim biçimlerinin, örgütsel biçimlerin ve endüstri yapılarının bir ülkedeki inovasyon sürecini etkilediğini göstermektedir (Baldwin ve Von Hippel, 2011: 1341). Ampirik çalışmalar, iyi yönetişimin inovasyon süreci için çok önemli olduğunu ve ülkeye doğrudan yabancı yatırım çekmede önemli bir rol oynadığını göstermektedir (Chandra ve Yokoyama, 2011: 34).

Yönetişim ve inovasyon arasındaki ilişkiye dair yapılan bir çalışmada Ar-GE'ye yönelik hükümet harcamalarını artırmadan bile, sadece ifade özgürlüğü ve hesap verebilirliğin bir ülkedeki inovasyon oranını artırabileceği sonucunu ortaya koymuştur (Ayrikyan ve Zaman, 2012: 13).

Bekana (2020), tarafından gerçekleştirilen “Yönetişim kalitesi, Sahra altı Afrika’da inovasyonu teşvik ediyor mu?” isimli çalışmada 1996–2016 dönemi için 37 Sahra altı Afrika ülkesinde yönetim kurumlarının kalitesinin inovasyon üzerindeki etkisi incelenmiştir. Bu çalışmada yönetim kalitesi inovasyonu teşvik ettiği bulgusuna ulaşılmış, yönetim altyapısının kalitesinin daha iyi olan ülkelerde inovasyonun daha iyi teşvik edebildiği görülmüştür.

Rodriguez Pose and Di Cataldo (2015), çalışmasında bölgesel yönetim kalitesinin Avrupa’nın bazı bölgelerinde inovasyon performansını nasıl etkilediğine odaklanarak kurumların inovasyon düzeyi ile olan ilişkisini anlamayı çalışmıştır. Çalışmada yönetim kalitesi bileşenlerinin (yolsuzluğun kontrolü, hukukun üstünlüğü, hükümetin etkinliği ve hükümetin hesap verebilirliği) Avrupa Birliği bölgelerinde patentleşmeyi nasıl şekillendirdiğini değerlendirilmektedir. Bu çalışmada yönetim kalitesi ile bölgelerin inovasyon yapma kapasitesi arasında güçlü ilişki olduğu bulunmuştur. Özellikle, etkisiz ve yozlaşmış hükümetler, Avrupa

Birliği'nin çevresinin inovasyon kapasitesi için temel bir engel teşkil ettiği görölmüşür.

Barkhordari ve Azimi (2020), tarafından gerçekleştirilen çalışmada ise MENA ölkelerinde yönetim kalitesinin inovasyon faaliyetleri geliştirme üzerindeki etkisi incelenmiştir. Çalışmanın ampirik sonuçları, MENA ölkelerinde yönetim kalitesinin inovasyon performansı üzerinde olumlu etkisinin bulunduğunu göstermektedir.

Xi vd. (2021), yaptığı “İç yönetim ve inovasyon” konulu çalışmada iç yönetişimin kurumsal inovasyon üzerindeki rolü incelenmiştir. Çin'de bulunan özel şirketlerle ilgili bu araştırmada, işletmelerin iç yönetişiminin onların inovasyon yatırımını önemli ölçüde artırdığı ortaya çıkmıştır. Huang ve Xu (1999), ise yaptıkları çalışmada hükümet kurumlarının bölgesel yenilikçi performans üzerinde bir fark yarattığını ortaya koymuşlardır.

Anokhin ve Schulze (2009), tarafından gerçekleştirilen çalışmada ise girişimcilik, inovasyon ve yolsuzluk arasındaki ilişkiler incelenmiştir. Bu çalışmaya göre, yolsuzluk ile inovasyon arasında güçlü ve negatif bir ilişki olduğu bulunmuştur.

Sivak vd. (2011), tarafından gerçekleştirilen çalışmada bürokrasinin, firmaları kendilerini yenilemekten caydırdığı sonucuna ulaşılmıştır. Buna karşın genel literatür sonuçlarından farklı olarak iyi ve etkili mahkemelerin inovasyon ve Ar-Ge üzerinde olumsuz bir etkisi olduğuna dair bulgulara ulaşılmıştır.

Tebaldi and Elmslie (2013), tarafından “Kurumsal kalite inovasyonu etkiler mi?” isimli çalışma gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmada, inovasyon ve kurumlar arasındaki bağlantıların ampirik bir incelemesi yapılmıştır. Ölkeler arası verileri ve araçsal değişken yöntemini kullanan bu çalışma, kurumsal düzenlemelerin ölkeler arası patent üretimindeki farklılıkların çoğunu açıklamıştır. Ayrıca sonuçlar kurumsal kaliteyi kontrol değişkeni olarak kullanılması zamanı, coğrafi değişkenlerin patent üretimini açıklamada anlamlı olmadığını ortaya çıkarmıştır.

Ayrıca, çeşitli çalışmalar ülkeler arası farklılıklar açısından yönetişimin önemini inovasyon üzerinde açıklamıştır (World Bank, 2008:57). Mevcut literatür etkili ve bağımsız bir hukuk sistemi yoluyla sözleşmelerin hayata geçmesinin inovasyonu geliştirdiğini göstermektedir (Caselli and Coleman 2001: 528; Rose-Ackerman 2001: 328).

Yapılan ampirik araştırmalarda, bir ülkenin inovasyon kapasitesi ile kurumlarının kalitesi arasında güçlü bir pozitif ilişki olduğu bulunmuştur. Örneğin Sala-i-Martin (2002), “eğer bir ekonomide doğru kurumlar yoksa daha iyi ve yeni teknolojiler bulmanın zor olduğunun” altını çizmiştir. Bunun nedeni, kaliteli kurumların en yeni teknolojilerin hem yaratılmasında hem de yayılmasında çok önemli bir rol oynamasıdır. Benzer şekilde Lundvall (1992), yönetim kalitesinin aynı zamanda ekonomik aktörler arasındaki işbirliğini kolaylaştırdığını ve bu durumun sıklıkla yeni teknolojilerin yaratılmasıyla sonuçlandığını iddia etmiştir.

Bürokratik yapıdaki verimsizlik inovasyon için zararlı olabilir. Örneğin, Aghion, Veugelers ve Serre (2009), elektrik üretim sektöründeki düzenlemelerin inovasyon ve yatırım teşviklerini azalttığını bulmuşlardır. Hükümetler düzenleme yoluyla finansmana erişimi de etkileyebilir ki, bu da literatüre göre inovasyonu kolaylaştırmada kritik bir faktördür.

Heckman, Krueger ve Friedman (2003), siyasi istikrarsızlık ve şiddetin sosyal uyumu bozabileceğini ve inovasyon için önemli olan kişilerarası ve kurumsal güveni azaltabileceğini savunmaktadır. Bu, siyasi istikrarsızlığın beşeri sermaye gelişimini ve dolayısıyla inovasyonu olumsuz etkilediği anlamına gelir.

Benzer şekilde, yolsuzluğun ve gücün kötüye kullanılmasının hüküm sürdüğü ülkelerde, kaynakların toplumsal dağılımı bir yönetimin tercihi olarak ortaya çıkmaktadır. Bu yönetim bağlamlarında, bilim ve araştırmanın iktidardakilerin asıl amaçları olan kamu ve özel kaynaklara erişimi kontrol etmeyi tehdit etmesinden dolayı inovasyon çalışmaları bilinçli olarak engelleniyor (Mungiu-Pippidi, 2015:297).

4.2. Yönetişim Kalitesi ve Lojistik Arasındaki İlişki

Yapılan çalışmalar, üstün lojistik performansın daha yüksek devlet yönetim kalitesini gerektirdiğini göstermektedir. Politik istikrar, yolsuzluğun kontrolü, dürüst ve hesap verebilir genel iş ortamı ve üst düzey düzenleyici kalite, lojistik sistemin etkinliği için olmazsa olmazlardır. Ayrıca, ticaret ve ulaşım altyapısının oluşturulması, lojistik faaliyetlerin tüm aşamalarındaki bürokrasinin azaltılması, sağlam gümrük prosedürlerinin uygulanması, sevk edilmeyen veya kaybolan kargolar için tazminat sözleşmelerinin düzenlenmesi, hükümetlerin kritik rol ve sorumluluk sahibi olduğu konulardır. Bu bağlamda bazı araştırmacılar ve kuruluşlar, lojistik performans ile devlet yönetim kalitesinin faktörleri arasındaki ilişkiyi incelemektedir.

Lojistik performans düzeyini etkileyen faktörlerin tespiti edilmesi bu düzeyin artırılması ve sürdürülmesi açısından önem taşımaktadır. Sektörün süreçleri ve kapsamı dikkate alındığı zaman ülke ve küresel düzeyde düzenleyici ve denetleyici güce sahip kuruluşların işleyiş biçimi lojistik sektörüne etkide bulunmaktadır (Arvis vd. 2014:19). Bu bağlamda kurumsal kalite lojistik sektörünün gelişiminde temel belirleyici unsurlardan biri olarak görülebilir (Wong ve Tang, 2018:431).

Uyar vd. (2021), tarafından gerçekleştirilen çalışmada kurumsal yönetim ve lojistik performans arasındaki ilişkide kurumsal yönetimin aracılık rolüne bakmışlar. Bulgular, kamu yönetim kalitesinin lojistik sektörü performansı ile önemli ölçüde ilişkili olduğunu ve kurumsal yönetimin gerçekten de bu ilişkide önemli bir aracı görevi gördüğünü göstermektedir.

WEF (2012), lojistiğin verimliliğinin önemli ölçüde devlet hizmetlerine, yatırımlara ve politikalara bağlı olduğunu belirtmektedir. Devletin altyapı oluşturma, ulaştırma hizmetleri için düzenleyici bir rejim geliştirme ve etkin gümrükleme prosedürleri tasarlama ve uygulama konusunda önemli bir rolü ve sorumluluğu vardır. Böylece hükümetler en azından altyapıya yatırım yaparak ve lojistik sistemi etkileyen faktörleri düzenleyerek ticareti kolaylaştırabilir.

Öte yandan, Hausman vd. (2005), verimli lojistik hizmetlerin dünya çapında mal ve hizmet akışında ve ülkelerin yatırım çekme ve sürdürme becerileri üzerinde

önemli bir rol oynadığını bildirmektedir. Bürokrasinin, sözleşmelerin yetersiz uygulanmasının, verimsiz gümrük sisteminin, limanlarda ve sınır geçişlerinde gecikmelerin, nakliye sırasında hırsızlık veya kayıpların ve kargo hareketine ilişkin oldukça kısıtlayıcı protokollerin ülkelerin uluslararası ticaretinin rekabet gücünü ciddi şekilde etkilemektedir. Bu verimsizlikler nedeniyle ülkelerin üretim düzeyi, verimliliği ve rekabet gücü kısıtlanmaktadır. Örneğin, teslimat süreleri ve güvenilirlik geç ve rekabetsiz olduğunda, nakliye ve stok tutma maliyeti artar, ürünün değeri nakliye sırasında zamanla azalır. Böylece tam zamanında teslimat talep eden rekabetçi uluslararası pazarlarda ülkenin konumu olumsuz olarak etkilenir.

Dolar vd. (2004), kurumsal, altyapı, mali ve politika zayıflıklarının ülkelerin günlük işlerini ve uluslararası entegrasyonlarını nasıl etkilediğini araştırmıştır. Eğer hükümet çok yozlaşmış ve bürokratikse, mevzuat kalitesi ve altyapısı yetersizse, mali hizmetler verimsizse, potansiyel projelerin getirisi belirsiz ve düşük olacaktır. Bu durum sadece yabancı yatırımcıları değil, yerli girişimcileri de büyük oranda etkilemektedir. Öte yandan, güvenilir altyapı, düşük gümrükleme süreleri, daha iyi finansal hizmetler ve sağlam düzenleyici ortama sahip ülkeler, doğrudan yabancı yatırımı çekmektedir. Ayrıca, bu yabancı firmalar genellikle üstün teknolojiler ve yönetim getirir ve üretkenliği teşvik eder. Buna karşılık, bu ülkelerin ihracat hacimleri artmaktadır. Bu nedenle, bir ülke yüksek düzeyde devlet yönetişimine sahipse, yüksek düzeyde lojistik performans beklenebilir.

Lojistik süreçlerin ekonomik büyüme ve verimliliği artırdığını tespit eden çalışma Wong ve Tan (2018), tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmada düşük düzeyde yolsuzluk ve istikrarlı bir siyasi ortama sahip ülkelerin yüksek düzeyde lojistik performans oranına sahip oldukları sonucuna, altyapı, teknoloji, işgücü ve eğitim gibi kaynak arzındaki iyileşmenin de yüksek düzeyde lojistik performans oranına neden olduğu sonucuna varılmıştır. Bu nedenle, kurumsal reformlar ve kaynakların iyileştirilmesi, lojistik performansı etkili bir şekilde hızlandıracaktır.

Lu (2011), tarafından gerçekleştirilen çalışmada kurumsal yönetişimin havayolu şirketleri performansı üzerindeki etkileri incelenmiştir ve bu sonuçlara göre kurumsal yönetim firma performansını önemli ölçüde etkilemektedir.

Seabra, Flores ve Gomes'e (2016) göre, gümrük müfettişlerinin bazı usulsüzlüklere sahip gemi konteynerleri için ücret talep ettiği veya sevkiyatların serbest bırakılmasında gecikme olduğu az gelişmiş ülkelerde gümrük süreçlerinde yolsuzluk meydana gelmektedir. Bu kanıtlar, yolsuzluğun ülkenin yatırım ve uluslararası ticaret açısından çekiciliğini kaybetmesine neden olmaktadır.

Arvis vd. (2014) göre, gümrük ve sınır geçişlerinin etkinliği açısından yolsuzluğun lojistik performans üzerinde etkisi vardır. Ayrıca bu araştırmacılara göre, politika istikrarsızlığının kurumsal kaliteyi ciddi şekilde baltaladığını ve lojistik performansı olumsuz etkilediğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle, ekonomik büyümeye katkısı nedeniyle lojistik performansı yükseltmek için kurumsal kalitenin önemli bir ayağı olarak politik istikrarın savunulmasında fayda vardır.

Uca, İnce ve Sumen (2016), yaptıkları çalışmalarında yolsuzluğun lojistik performans üzerinde bir etkiye sahip olduğunu bulmuşlar. Bu nedenle, yolsuzluğun düşük olduğu ülkeler, daha iyi lojistik performans göstermektedirler.

Güner ve Coşkun (2012), yüksek düzeyde politik istikrarın, sosyal göstergelerin (örneğin, okullaşma yılı) ve diğer faktörlerin (hükümet verimliliği, düzenleyici kalite ve demokrasi düzeyi) lojistik performansı iyileştirdiğini tespit etmişlerdir. Yazarlar, yüksek politik istikrar düzeyi bulunan ülkelerde lojistik hizmet sağlayıcıların ülkede sorunsuz ve resmi olarak çalışmasına izin verildiğini savunuyorlar.

Kahveci (2022), ekonomik ve kurumsal faktörlerin ülkelerin lojistik performansına etkisini incelemiştir. Çalışma sonuçlarına göre ülkelerin dışa açıklık, ekonomik büyüklük, düzenleyicilik kalitesi, hükümet etkinliği, yolsuzluğun önlenmesi ve hukukun üstünlüğü değişkenleri, lojistik performans üzerinde pozitif yönlü etkisi bulunurken, ifade özgürlüğü, hesap verebilirlik, şiddetsizlik ve politik istikrar değişkenlerinin herhangi bir etkisi bulunmamıştır.

Başar ve Bozma'nın (2017), çalışmasında ülke ekonomilerinin lojistik performansına etkide bulunan ekonomik ve kurumsal unsurlar incelenmiştir. Bu çalışmanın sonuçlarına göre, politik istikrar ve şiddetin yokluğu, dışa açıklık,

düzenlemelerin kalitesi, ifade özgürlüğü, hukukun üstünlüğü ve hesap verilebilirlik ve yolsuzluğun kontrol altında tutulmasının lojistik performans düzeyini pozitif olarak etkilediği tespit edilmiştir.

Soh vd. (2021), 31 ülke ekonomisi üzerinde gerçekleştirdikleri araştırmada, lojistik performans ve doğrudan yabancı yatırımlara etkide bulunan unsurları araştırmışlar ve kurumsal yapının her iki değişken üzerinde etkisinin olduğunu saptamışlardır.

Kumari ve Bharti (2021), tarafından gerçekleştirilen çalışmada bürokrasi ve lojistik performans arasındaki ilişki incelenmiştir. Güney Asya ülkeleri arasındaki ticarete bürokratik kalitenin lojistik faaliyetler üzerinde önemli ölçüde etkili olduğu tespit edilmiştir.

Omran`nın (2012), yaptığı çalışmada yolsuzluk ile lojistik performans ilişkisi araştırılmıştır. Çalışma bulgularına göre şeffaflık düzeyi yüksek olan ülkelerde, gümrükleme süreci, altyapı, sevkiyat kolaylığı ve teslimat süreci ile şeffaflık arasında anlamlı ilişki bulunmuştur.

Dünya bankası için Oyala ve Queer (2002), tarafından gerçekleştirilen çalışmada yolsuzluk algısı ve lojistik dostu olmanın yüksek düzeyde korelasyon içinde bulundukları tespit edilmiştir. Çalışma bulgularına göre düşük düzeyde yolsuzluk algısı olan ülkelerde daha kolay ticaret ve lojistik faaliyetler gerçekleştirilmektedir.

4.3. İnovasyon ve Lojistik Arasındaki İlişki

Günümüzde inovasyon yalnızca en gelişmiş ekonomiler ile ilgili değil; gelişmekte olan ülkeler için de vazgeçilmez hale gelmiştir. Ülkelerin büyük çoğunluğunda yenilik kapasitesi son derece sınırlı, çok yerel veya çok az sektörle sınırlı durumda kalmaktadır. İnovasyonun geliştirilmesi için bir formül çoğu ülke ekonomisi için hala belirsiz durumdadır ve bu ülkelerde farklı sektörlerle inovasyon yatırımları yapmaktadırlar. İnovasyonun etkili olduğu önemli sektörlerden biri de lojistik sektörüdür. Örneğin inovasyon performansı Avrupa Birliği ortalamasının çok üzerinde olan Danimarka, Finlandiya, Almanya ve İsveç gibi ülkeler hem de lojistik

performans düzeyleri çok yüksek olan ülkeler olarak da görülmektedirler (Arvis vd. 2016: 65).

Gerçekleştirilen lojistik hizmetlerin inovasyon yoluyla iyileştirilmesi müşteriler ile daha güçlü ilişkilerin geliştirilmesi, rekabetin artırılması ve maliyetlerin düşürülmesi, müşteri bağlılığının ve pazar payının artırılması açısından önemli katkılar sağlamaktadır (Bolton vd., 2007:6).

Burmaoğlu (2012), tarafından AB ülkeleri için gerçekleştirilen bir çalışmada, ülkelerin ulusal inovasyon gösterge düzeyleri ile lojistik performans düzeyleri arasındaki ilişki tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu çalışma sonucunda inovasyon göstergeleri ile lojistik performansı arasında pozitif bir ilişki olduğu saptanmıştır.

Chapman vd. (2003), işletmelerin lojistik hizmetleri ile pazara hizmet sunmalarında inovasyonun önemli bir etkisinin olduğunu belirtmiştir.

Magazzino vd. (2021), tarafından yapılan çalışmada lojistik performansın belirleyicilerini tespit etmek ve bunların ekonomik ve çevresel göstergelerle ilişkisini ampirik olarak açıklamak amaçlanmıştır. Araştırma bulguları, teknolojik yeniliğin, İnsani Gelişim Endeksinin, kentleşmenin ve ticari açıklığın lojistik performansı önemli ölçüde artırdığını öne sürmektedir.

Piyachat (2017), tarafından gerçekleştirilen çalışmada tersine lojistik inovasyon ile tersine lojistik performans arasındaki ilişki ele alınmıştır. Çalışma bulgularına göre, tersine lojistik inovasyonu ile tersine lojistik performansı ve bu bağlamda tersine lojistik performansı ile tersine lojistik maliyetler arasında pozitif ilişkiler olduğu saptanmıştır.

Cosimato ve Troisi (2015), tarafından DHL şirketini ele alan çalışmada, tedarik zinciri boyunca gerçekleştirilen inovasyonların rekabet edebilirliği ve küresel lojistik performansını artırdığı ele alınmıştır.

Lin'in (2007), gerçekleştirdiği çalışmasında lojistik sektörünün kendisinde yenilikçi teknolojilerin benimsenmesinin, büyük ölçüde insan kaynaklarının kalitesine, devlet desteğine ve çevresel belirsizliğe bağlı olduğunu ortaya koymuştur.

Moldabekova vd. (2021), Endüstri 4.0`ın lojistik faaliyetlerin iyileştirilmesindeki rolünü araştırmaya ve bu anlamda dijitalleşmenin lojistik performans üzerindeki etkisini incelemeye çalışmıştır. Buna göre beşeri sermayenin iyileştirilmesi, internet hizmetlerinin daha sürdürülebilir kullanımının dijital teknolojiler ve bağlanabilirlik ile birleşmesi lojistik sektörünün performansını artırmaktadır.

Ekici vd. (2019), tarafından gerçekleştirilen çalışmada Küresel Rekabet Endeksi sütunlarını yeniden reform ederek lojistik performansı artırmanın yollarını aramıştır. Bu çalışma sonuçları, hükümetlerin ülkelerinin lojistik performansında gelişmeyi kolaylaştırmak için teknolojik hazırlık, yüksek eğitim ve öğretim düzeyine, inovasyona, pazar büyüklüğüne ve altyapıya odaklanması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Sipsos ve Bizoi (2015), tarafından gerçekleştirilen “İnovasyon ve lojistik performans: neden ve etkileri” isimli çalışmada inovasyon ve lojistik performans değişkenleri arasında istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif ilişki bulunmuştur.

Grawe (2009), inovasyon ve lojistik üzerine yapılmış çeşitli çalışmalara dayalı olarak bir lojistik inovasyon modeli geliştirmiştir. Bu modele göre, çevresel faktörler (işgücü, rekabet, sermaye kıtlığı) ve organizasyonel faktörler (bilgi, teknoloji, ilişki, finansal kaynaklar ve yönetim) lojistik inovasyonu belirlemektedir. Lojistik inovasyon, önemli bir rekabet avantajı kaynağı olarak görülmektedir.

Acar ve Günsel (2010), tarafından yapılan çalışmada lojistik faaliyetlerdeki inovatif eylemler ile rekabet avantajı, lojistik yetenekler ve performans unsurları arasında ilişki bulunmuştur.

Altıntasa`nın (2020), gerçekleştirdiği çalışma inovasyon ile lojistik boyutları arasındaki ilişkiyi ele almıştır. Bu araştırma sonuçlarına göre, inovasyon ile lojistik boyutları arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Bu ilişkinin G7 ülkelerinin ekonomik olarak büyüklüğe, gelişmişliğe ve zenginliğe ulaşmalarındaki ana etkenlerden biri olarak değerlendirilmiştir.

Lojistik faaliyetlerde çeşitlenme ve farklılaşma genel olarak lojistik performansın oluşmasına önemli etki etmektedir. Dolayısıyla lojistik alanında çeşitlenmelerin ve farklılaşmaların oluşması için gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerinde inovasyonların oluşturulması gerekmektedir (Fugate, Mentzer ve Stark, 2010: 45). Sauvage (2003), Fransız lojistik işletmeleri için yaptığı çalışmaya göre, güçlü rekabetçi bir ortamda hayatta kalmaya çalışan Fransız lojistik işletmelerinin farklılaşmalara ve çeşitlenmelere, dış kaynak sağlamalarına ve tedarik zinciri süreçlerini iyileştirilmelerine gereksinim olduğu ve bu bağlamda inovasyona bağlı yeni beceriler elde etmeleri gerektiğini vurgulamaktadır.

Richey, Genchev ve Daugherty (2005), çalışmalarında tersine lojistik, kaynak gereksinimi ve inovasyon arasındaki ilişkileri araştırmışlar. Araştırma bulgularına göre inovasyon işletmelerin lojistik faaliyetlerinin daha etkin ve verimli olmasına neden olmaktadır.

Kazan, Karadal ve Uyğun (2020) tarafından gerçekleştirilmiş araştırmada küçük ve orta boyutlu şirketlerin bilişim teknolojilerine geçişindeki temel sorunlar ele alınmış ve bu çalışma bulgularından biri olarak şirketlerin bilişim teknolojileri kullanmaları ile ihracat yapmaları arasında pozitif ilişki olduğu bulunmuştur. Yani bilişim teknolojilerinin kullanımı aynı zamanda daha fazla lojistik faaliyetlerin artmasına neden olmaktadır.

Fugate vd. (2010), lojistik etkinliğin, etkililiğin ve farklılaşmanın, yani genel olarak inovasyonun lojistik performansı nasıl etkilediğini tespit etmeye çalışmışlardır. Araştırmanın sonuçlarına göre, lojistik etkinliğin, etkililiğin ve farklılaşmanın lojistik performansı pozitif yönlü etkilediği ortaya çıkmıştır.

Karsten, Seidel ve Stolze (2012), lojistik işletmelerin oluşturacakları inovasyon çalışmaları ile rekabet üstünlüğü sağlayabileceklerini belirtmişlerdir. Lampe ve Stolz (2012), firmaların tedarik zinciri süreçlerinde ve lojistik faaliyetleri çerçevesinde inovatif yaklaşımlar izlemeleri, genel olarak lojistik performanslarını artırabileceğini vurgulamışlardır.

Witkowski (2017), gerçekleştirdiği araştırmasında ABD, Avrupa ve Çin`de bulunan Endüstri 4.0 (nesnelerin interneti, büyük veri vd.) inovasyon uygulamalarının tedarik zincir ve dolayısıyla lojistik alanında bulunan etkilerini ele almıştır. Araştırma sonuçları, Endüstri 4.0 uygulamalarının lojistik performansı sağlamada yüksek seviyede bir etkiye sahip olduğunu ortaya koymuştur.

Erkan (2014), tarafından 133 ülke üzerinde gerçekleştirilen çalışmada lojistik performans endeksi alt bileşenleri ile küresel rekabet endeksi alt bileşenleri arasındaki ilişkilere bakılmıştır. Çalışmada, küresel rekabet endeksinin bileşeni olarak inovasyon değişkeninin lojistik performansa etkisinin pozitif yönlü olduğu sonucuna varılmıştır.

Bilgiç, Türkmenoğlu ve Koçak (2020), gerçekleştirdikleri araştırmalarında, inovasyon yatırımlar sonucunda lojistik faaliyetlerde veri odaklı çeviklik, dijital yenilik, bilim teknolojilerinde değişim oluşturulabileceğini vurgulamışlardır. Yani inovasyon ile lojistik faaliyetlerin daha verimli ve etkili olabileceğini belirtmişler.

Zawawi vd. (2017), Malezya ülkesi kapsamında lojistik, bilgi teknolojileri ve inovasyon ilişkisini araştırmıştır. Araştırmanın bulgularına göre, bilgi teknolojileri ve inovasyon çalışmaları lojistik performans üzerinde pozitif yönlü bir etkiye sahiptir.

Çakılcı ve Öztürkoğlu (2021), tarafından yapılmış çalışmada inovasyon yaklaşımlarının lojistik sektöründeki çözümleri ele alınmıştır. Çalışmada Endüstri 4.0 lojistik sektörü kapsamında araştırılmış ve lojistik faaliyetlerin inovasyonlar ile nasıl bir değişim ve gelişime uğradığına bakılmıştır.

4.4. Lojistik ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki

Tedarik zinciri çerçevesinde gerçekleştirilen lojistik faaliyetler ülke ekonomilerinin kalkınmasında çok önemli rol oynamaktadır. Bu açıdan daha önce gerçekleştirilen çalışmalara bakıldığında; Yurtkuran`ın (2021) çalışmasında, ekonomik büyüme, enerji tüketimi ve lojistik faaliyetler arasındaki ilişki incelenmiştir. Araştırma sonuçları lojistiğin ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin pozitif olduğunu göstermektedir.

Mody ve Wang (1997), tarafından 1985-1989 yıllarında Çin`de bulunan 23 sanayi sektörünün panel verilerinden yararlanılarak araştırma gerçekleştirilmiştir. Bu araştırmada hem telekomünikasyon hem de ulaşım tesislerinin ülkenin ekonomik büyümesinin lokomotifleri olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Fleisher ve Chen`in (1997), gerçekleştirdiği çalışmada Çin`in ulaştırma altyapısı ile ülkenin ekonomik büyümesi arasındaki ilişkiye bakılmış ve mevcut ulaştırma altyapısının ekonomik büyümeyi önemli ölçüde olumlu olarak etkilediği saptanmıştır.

Khadaroo ve Seetanah (2010) çalışmalarında, Moritus`un ulaşım altyapısı ve ekonomik büyümesi arasındaki ilişkiyi 1960-2004 yılları için değerlendirmişlerdir. Buna göre ulaşım altyapısındaki gelişim sonucunda ekonomik büyüme sağlanabilmekte ve maliyetler düşürülebilmektedir.

Güney Kore`nin liman altyapısının ülkenin ekonomik gelişimini nasıl etkilediğini Park ve Seo (2016), incelemiştir. Çalışmada kargo limanlarında yeterli düzeyde iş hacmi olduğunda, bölgesel düzeyde ekonomik büyümede de gelişim olacağı tespit edilmiştir.

Saidi vd. (2020), çalışmalarında gelişmekte olan 46 ülkenin taşımacılık faaliyetlerini incelemişlerdir ve çalışma bulgularına göre bu ülkelerdeki taşımacılığın doğrudan yabancı yatırımı ve ekonomik büyümeyi pozitif olarak etkilediğini belirlemişlerdir.

Kevser ve Doğan (2021) ise, lojistik performans endeksi ile ekonomik büyüme ve finansal gelişmişlik arasında olan ilişkiyi araştırmışlar. Araştırmada 157 ülkenin 2010-2018 döneminde bulunan veri setinden yararlanılmıştır. Bulgulara göre, lojistik performans ve ekonomik büyüme arasında tek taraflı nedensellik ilişkisinin olduğu saptanmıştır.

Wang (2010) çalışmasında, lojistik sektörünün ekonomik kalkınma üzerindeki rolünü incelemiştir. Çalışma sonucunda ulusal ve uluslararası açıdan lojistik sektörü ile ülkenin ekonomik kalkınması arasında anlamlı ilişki bulunduğu saptanmıştır.

Arabacı ve Yücel'e (2020) göre, lojistik sektörünün gelişmesi sonucunda yeni istihdam olanaklarının yaratıldığı, doğrudan yerli veya yabancı yatırımların olumlu olarak etkilendiği ve ticaret hacminin arttığı ve bunun sonucunda ülkenin ekonomik büyümesi üzerinde olumlu etkinin ortaya çıktığını söylemek mümkündür.

Bardakçı vd. (2020), lojistik performans ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkiye G7 ve E7 ülkeleri açısından bakmıştır. Araştırmada ilgili iki değişken arasında hem E7 ülkeleri açısından hem de G7 ülkeleri açısından uzun vadeli anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Bozma vd. (2017), panel veri analizinden yararlanarak lojistik performans endeksinin ekonomik büyümedeki etkisini araştırmıştır. Bu araştırmada 2007-2014 yılları için 69 ekonominin verileri analiz edilmiş ve araştırmada lojistik performans endeksinin ekonomik büyümede anlamlı bir pozitif etkisi bulunduğu saptanmıştır.

Celebi (2021) çalışmasında, lojistik performans endeksinin GSMH üzerindeki etkisini yapısal eşitlik modeli ile incelemiştir. Araştırma sonuçlarına göre lojistik performans endeksinin GSMH üzerinde doğrudan yabancı yatırımlar ve patentler aracılığı ile sağlanan dolaylı etkisinin olduğu tespit edilmiştir.

Martí vd. (2017) göre, Avrupa Birliği'ndeki yüksek gelire sahip ülkeler lojistik performans endeks düzeyleri daha yüksek başarıya sahip olan ülkelerdir. Dolayısıyla yüksek finansal gelişmişlik ve ekonomik büyüme düzeyine sahip olan ülkeler, hem de yüksük lojistik performansa sahip ülkelerdir.

Gelişmekte olan ülkeler bakımından ise Reza'nın (2013) çalışma sonuçları önemlidir. Bu çalışmada lojistik performans ve ekonomik gelişmişlik düzeyi ilişkisine bakılmış ve ülkenin gelişen lojistik altyapısına sahip olması sürdürülebilir ekonomik büyümenin sağlanması için önemli bir kaynak olduğu bulgusuna ulaşılmıştır.

Tang ve Abosedra'nın (2019), 23 Asya ülkesini çevreleyen çalışmasında ülkelerin büyüme düzeyinin lojistik faaliyetlerinde ki, performans düzeyi ile yakın ilişkide olduğunu sonucuna ulaşılmıştır.

Liu (2010), çalışmasında Çin`de lojistik endüstrisinin gelişimi ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki üzerine araştırma yapmıştır ve ilgili değişkenler arasında anlamlı ilişki bulmuştur.

Huang vd. (2006), gerçekleştirdikleri çalışmada Çin`deki lojistik gelişme ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki incelenmiştir. Araştırmada, lojistik ölçek endeksi olarak trafik devir hacmi ve ekonomik büyüme endeksi olarak GSYİH`yi kullanılmış ve ilgili değişkenler arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Şimşek ve Yiğit (2019), lojistik performans ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi incelemişlerdir. Araştırma 2010-2016 yılları için 9 ülkenin panel verilerine dayanmaktadır. Analiz sonucuna göre, ilgili ülkeler için lojistik performansta oluşan olumlu bir artış ekonomik büyümeye de olumlu olarak etkilemektedir.

Lu vd. (2006), tarafından Çin`deki lojistik gelişme ile ülkenin GSYH büyümesi arasındaki dinamik ilişki analiz edilmiştir ve bu çalışma bulgularına göre, lojistik gelişimin GSYİH büyümesinde önemli bir rol oynadığını ve bu ikisi arasındaki dengeyi korumanın önemli olduğu sonuçları ortaya çıkmıştır.

Hong-wen vd. (2007), çalışmasında ekonomik gelişim ile lojistik gelişme arasındaki ilişkiyi ampirik olarak incelemiştir. Yazarlara göre, ekonomi ve lojistik birbirinin tamamlayıcısıdır ve birbirlerini karşılıklı olarak teşvik etmektedirler. 10 yıllık verilere dayanan bu makaleye göre, Çin ekonomisi lojistiği artırmada çok önemli bir rol oynamaktadır.

Ma vd. (2021), gerçekleştirdiği çalışmada 2008-2018 dönemi için Çin`de lojistik gelişmişlik düzeyinin ülkenin uluslararası ticaretine etkisi incelenmiştir. Ampirik sonuçlara göre, ülkenin lojistik gelişme düzeyi, uluslararası ticaret gelişimini önemli ölçüde desteklemektedir.

Chen (2011), lojistik sektörünün ekonomik büyüme üzerindeki etkisine dair ampirik araştırmanı Çin`in Jiangsu eyaletinde gerçekleştirmiştir. Bu çalışma sonuçlarına göre, Jiangsu eyaletinde son 20 yılın verilerine göre, lojistik sektöründeki

gelişmeler bu bölgenin ekonomik olarak kalkınmasında çok önemli bir katkıya sahiptir.

Pradhan ve Bagchi (2013), tarafından gerçekleştirilen araştırmada 1970–2010 döneminde Hindistan`da ulaşım (kara ve demiryolu) altyapısının ekonomik büyüme üzerindeki etkisi incelenmiştir. Araştırma bulgularına göre, taşımacılık ile ekonomik büyüme arasında anlamlı ilişki bulunmuştur. Bu nedenle çalışmada sürdürülebilir ekonomik büyümeyi artırmak için uygun bir ulaşım politikasının sürdürülmesi gerektiği ortaya konmaktadır.

Khan vd. (2017), ampirik çalışmaların kişi başına düşen geliri ve sektörel büyümeyi etkileyen çevresel lojistik performans göstergelerini araştırmış ve lojistik yeterlilik ve altyapının ekonomik büyümeyi ve sektörel katma değeri teşvik ederken, enerji talebi ve doğrudan yabancı yatırım girişleri, bir bölgede sürdürülebilir tarım için ön koşul olduğunu saptamışlar.

Zeren vd. (2021), tarafından G20 ülkeleri bağlamında 1997-2017 dönemi için lojistik sektörü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiye bakılmıştır. Araştırmada lojistik sektörü için Toplam İç Yük Taşımacılığı, ekonomik büyüme için ise Gayri Safi Yurtiçi Hasıla verilerinden yararlanılmış ve paneller arasında çift yönlü nedensellik olduğuna dair bulgulara ulaşılmıştır.

Kılıç (2021), ise yeni sanayileşen ülkelerde lojistik performans endeksi değerlerinin büyüme üzerindeki etkisini incelemiştir. Yapılan ampirik analizler sonucunda yeni sanayileşen ülkelerde lojistik performans ile doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının ülke ekonomisinin büyümesi üzerinde pozitif olarak anlamlı etkisi olduğu sonucuna varılmıştır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

UYGULAMA

Tezin bu bölümünde, ülkelerin yönetim kalitesi bağlamında inovasyon gelişmişliğinin lojistik performansa ve ekonomik büyümeye etkisini ele alan araştırmanın; amacı ve yöntemi, ana kitlesi ve örnekleme araştırmasında kullanılan ölçeklere yer verilmiştir. Bu çalışmada çeşitli istatistiksel analiz metodları uygulanarak önerilen teorik model test edilmiştir. Bu amaçla Fark testleri, Güvenilirlik ve Geçerlilik Analizleri, Doğrulayıcı Faktör Analizi, Yapısal Eşitlik Modellemesi uygulanmıştır. Araştırmada değişkenler arasındaki fark testlerin ölçmek için IBM SPSS 23.0 paket programı, Güvenilirlik ve Geçerlilik Analizleri, Doğrulayıcı Faktör Analizi, Yapısal Eşitlik Modellemesini test etmek için ise SmartPLS 4 paket programı kullanılmıştır.

5.1. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi

Ülkeler ekonomik büyümelerini gerçekleştirmelidirler. Bunun için ise farklı yaklaşımlar desteklenmektedir. Lojistik sektörü de ülkelerin gelişiminde büyük önem arz etmektedir. Bu sektörün gelişimi ülkenin ulaşım altyapısının gelişmesine, ülkedeki işletmelerin ülke içinde ve dışında ürünlerini pazarlamasına, ihracat ve ithalat işlemlerinin gelişmesine, transit geçişlerin ve yabancı yatırımların ülkeye gelmesine ve s. gibi birçok alana katkı sağlamaktadır. Ürettiği ürünün ne kadar kaliteli ve müşteri istekleri doğrultusunda üretildiği kadar, onun istenilen zamanda ve mekanda teslimi de çok önemlidir. Dolayısıyla günümüzde ülkeler büyümenin sağlanması için lojistik sektörünü temel belirleyici sektörlerden biri olarak görmektedirler.

Bu bağlamda lojistik sektörünün önemi ve bu sektörün gelişimi için gerekli faktörlerin de incelenmesi gerekmektedir. Burada da inovasyonun önemi ortaya çıkmaktadır. Bilindiği üzere günümüz dünyasında inovasyonun, bu bağlamda da bilişim teknolojilerinin gelişimi büyük hız kazanmıştır. Makro açıdan ülke yönetimleri, mikro düzeyde ise işletmelerin yönetimi açısından inovasyonları kullanmak ve gelişimi sağlamak büyük önem arz etmektedir. Dolayısıyla lojistik sektöründe yeni inovasyonların kullanılması sektörün performansının artmasına ve bunun sonucunda

da ülkelerde ekonomik büyümenin sağlanmasına neden olacağı düşünülmektedir.

Son yıllarda lojistik sektöründe teknolojik inovasyonlardan çok aktif oranda yararlanılmaktadır. Burada da ülke yönetimi mevcut durumu etkileyen temel faktörlerden biri olarak görülmektedir. Çünkü kurum ve kuruluşların bu teknolojileri elde etmeleri ve bunları kullanabilme yeteneğine de sahip olmaları gerekmektedir. Ülke yönetimleri de kurum ve kuruluşların hem bu teknolojileri elde etmeleri hem kullanabilme yetenekleri kazanmaları hem de gerekli koşulların sağlanması açısından en temel belirleyici faktördür. Aynı zamanda ülke yönetiminin aldığı kararlar, uyguladığı yasa ve işlemler, ülkedeki mevcut altyapı, gümrük ve mevzuat işlemleri, sağlanan ortam ile mevcut yönetimin lojistik faaliyetler üzerinde önemli etkisi bulunmaktadır.

Fakat bu inovasyonları, en önemlisi de teknolojik inovasyonları gerçekleştirmek hem finansal açıdan büyük maliyetler ve zaman gerektirmektedir, hem de bunun için nitelikli kadrolar lazımdır. Fakat şunu da belirtmek gerekir ki, kullanılan inovatif uygulamalar her zaman beklenenin aksine olarak başarısız sonuçlar da doğurmaktadır. Bu bağlamda teknolojik inovasyonların lojistik performansına etki edip-etmediği ve bununla da ekonomik büyüme sağlanıp-sağlanmadığı önemli araştırma sorusudur. Bu ilişkide yönetim kalitenin nasıl bir rolü var sorusu da diğer önemli sorudur. Çünkü kurum ve kuruluşlar bu teknolojilere yatırım yaparken sadece kendi iç çevresi ile ilgili sorunlara değil de daha makro düzeyde bakmaları gerekmektedir.

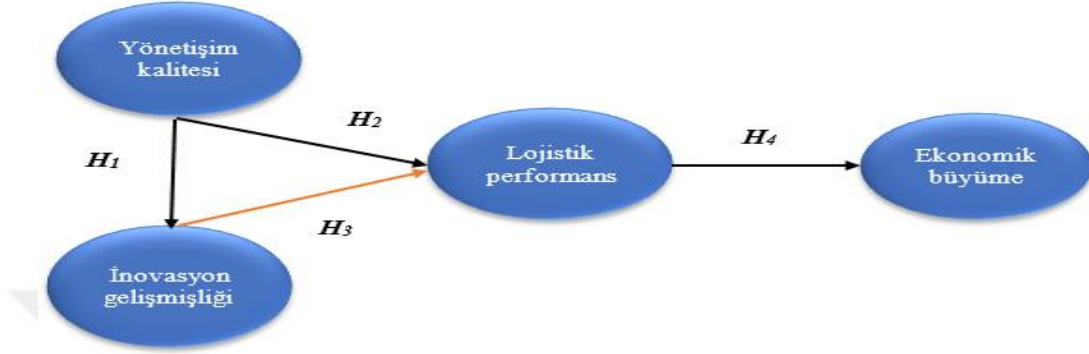
Bu bağlamda “İnovasyon kullanmanın lojistik performansın ve ekonomik büyümenin artmasına yol açıp-açmadığı ve burada yönetişimin nasıl bir rolünün olduğunu tespit etmek” araştırmanın ana problemi olarak görülmektedir. Araştırma sorunsalından hareketle araştırmanın amacı “Yönetişim kalitesi kapsamında inovasyon gelişmişliğin lojistik performansın ve ülke ekonomilerinin büyümesi üzerindeki etkisinin tespit edilmesi” olarak belirlenmiştir.

5.1.1. Araştırma Modeli ve Hipotezleri

Bu tezin araştırma modeli Şekil 3’de görsel olarak açıklanmıştır. Bu modeli

açıklayan değişkenler arasındaki ilişkiler bölüm sonunda açıklanacaktır. Araştırma modelini test etmek amacıyla kullanılan hipotezler ise özet olarak aşağıda yer almaktadır.

Şekil 3. Araştırma Modeli



Şekil 3'deki araştırma modelinde bulunan değişkenler arasındaki ikili ilişkilere ve aracılık etkisine bakılacaktır. Bu bağlamda araştırma hipotezlerin şu şekilde sıralayabiliriz:

H₁: Ülkelerin yönetim kalitesi ile inovasyon gelişmişliği arasında anlamlı bir pozitif ilişki vardır.

H₂: Ülkelerin inovasyon gelişmişliği ile lojistik performans arasında anlamlı bir pozitif ilişki vardır.

H₃: Ülkelerin yönetim kalitesi ile lojistik performans arasında anlamlı bir pozitif ilişki vardır.

H₄: Ülkelerin lojistik performans ile ekonomik büyüme arasında anlamlı bir pozitif ilişki vardır.

H₅: İnovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide aracılık etkisi vardır.

5.1.2. Araştırmanın Ana Kitle ve Örneklemi

Araştırmanın ana kütlesini, dünya üzerinde bulunan ve resmi olarak devlet statüsüne sahip olan tüm ülkeler oluşturmaktadır. Fakat bazı ülkeler araştırma değişkenleri ile ilgili olarak genel açıdan veri eksikliği olması, bazı ülkelerde ise sadece yıl bazında veri eksikliği olması nedeni ile bu ülkeler araştırma dışı bırakılmış, örnekleme dahil edilmemiştir. Dolayısıyla araştırmanın örneklemini 121 ülke ile

kısıtlanmış ve sadece bu ülkeler analizlere tabi tutulmuştur. Örneklemeye dahil edilen ülkelerin listesi Ek-1`de sunulmuştur.

5.1.3. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma modelini test etmek için kullanılan değişkenlere ait veriler ikincil verilerden oluşmaktadır. Bu veriler uluslararası örgüt ve kurumlarca toplanan ve dünyaca kabul gören indeksler kapsamında yayınlanan ikincil verileridir. Verileri elde etmek için ilgili kurum ve kuruluşların herkese açık olan ve elde edilmesi için herhangi bir sorun bulunmayan veri tabanlarına ulaşılmış ve veriler internet üzerinden elde edilmiştir.

5.1.4. Araştırma Ölçekleri

Araştırmada kullanılan ölçekler ile ilgili indeksler bunlardır:

- İnovasyon gelişmişliği için- Küresel inovasyon endeksi (Global innovation index).
- Yönetim kalitesi değişkeni için- Yönetişim kalitesi göstergeleri endeksi (Worldwide Governance Indicators).
- Lojistik performans için- Lojistik performans endeksi (Logistics performance index).
- Ekonomik büyüme için- Kişi başına yıllık GSYH (GDP per capita per year).

5.1.4.1. Küresel inovasyon endeksi (KİE)

Küresel inovasyon endeksi 2007 yılından itibaren ülkelerin inovasyondaki gelişimlerini belirlemek için “Avrupa İşletme Yönetimi Enstitüsü” (INSEAD) tarafından yayınlamaya başlamıştır. Bu çalışmaya 2011 yılından itibaren Dünya Fikri Mülkiyetler Örgütü (WIPO), 2013 yılından itibaren ise Cornell Üniversitesi dahil olmuştur. Bu endeksin hesaplaması ile 81 gösterge üzerinden 127`den fazla ülkenin inovasyon performans düzeyleri ile ilgili detaylı bilgiler sunulmaktadır (Global Innovation Index Report, 2018).

Küresel inovasyon endeksi iki alt endeksten oluşmaktadır: 1) İnovasyon girdi alt endeksi, 2) İnovasyon çıktı alt endeksi. Bunlardan girdi alt endeksi, inovatif faaliyetlere destekte bulunan esas beş temel değişkenden ibarettir. Bu değişkenler

“Kurumlar”, “Altyapı”, “Beşeri sermaye ve araştırma”, “Ticari gelişmişlik” ve “Pazar gelişmişliği”. İnovatif faaliyetler sonucunda oluşan çıktı alt endeksi ise iki temel değişken olan “Yaratıcı çıktılar” ve “Bilgi ve teknoloji çıktıları”ndan oluşmaktadır. Dolayısıyla küresel inovasyon endeksi yedi temel değişkeni kendinde barındırmaktadır. Diğer taraftan bu yedi boyutun her biri de üç bileşenden oluşmaktadır (INSEAD, 2012).

İnovasyon endeksinin hesaplanırken, öncelikle girdi alt endeksinin beş boyutunun ortalaması alınmakta, sonrasında ise çıktı alt endeksi oluşturan iki boyutun ortalaması alınmaktadır. En sonunda ise inovasyon girdi ve çıktı alt boyutlarının ortalamaları alınarak, Küresel inovasyon endeksinin son puanı hesaplanmaktadır. Bu sonuca göre endeks 1-7 arasında değer almaktadır. En düşük puan 1’in inovasyon gelişmişliğinin çok düşük olması, en yüksek puan da 7 ise inovasyon gelişmişliğinin yüksek olması anlamına gelmektedir (INSEAD, 2018).

Bu araştırmaya Küresel inovasyon endeksinin 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018-ci yıllarında yayınladığı raporlarından elde edilmiş veriler dahil edilmiş ve araştırma analizlerinde kullanılmıştır.

Tablo 1. Küresel İnovasyon Boyutları

Değişken Sembolü	Değişken Adı	Değişkenin Açıklaması
İno1	Beşeri sermaye ve araştırma	Bir ekonomideki eğitim ve araştırma faaliyetinin düzeyi ve standardı, bir ulusun yenilik kapasitesinin temel belirleyicileridir. Bu boyut, eğitim, yüksek öğretim, AR-GE sütunlarından oluşmaktadır. Beşeri sermaye bir ülkedeki yeni fikirlerin geliştirilmesinde temel faktördür. Ülkedeki mevcut eğitim standardı ve düzeyi ve bu bağlamda gerçekleştirilen araştırma faaliyetleri bu ülkenin inovasyon kapasitesinin en önemli belirleyicileridir. Bu boyutta ilk ve orta öğretim için öğretim harcamaları ve okul yaşam beklentisi, öğrenci başına devlet finansmanı, eğitimin kalitesi (örneğin PISA testi sonuçları) ele alınmaktadır.

		Yükseköğretime ilişkin alt sütun da eğitim kalitesi, geleneksel olarak inovasyonla ilişkilendirilen sektörlere verilen öncelik (bilim, mühendislik, imalat ve inşaat alanlarındaki yükseköğretim mezunlarının yüzdesine ilişkin bir dizi ile) ele alınmaktadır. Araştırma ile ilgili olarak ise AR-GE harcamaları ve bilimsel ve araştırma kurumlarının kalitesine ilişkin göstergelerle AR-GE faaliyetlerinin düzeyini ve kalitesi ölçülmeye çalışılmaktadır.
İno2	Piyasaların (Pazar) gelişmişliği	Piyasaların gelişmişliği boyutu, yatırım ve ticaret, kredi ve rekabet parametrelerinden oluşmaktadır. Bu boyut, inovasyon faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için gerekli olan ekonominin gücüne bakmaktadır. Böyle bir olumlu ortamın olması, inovasyonun gelişmesi için önemlidir. Etkin çalışan bir piyasada, her zaman girişimciler açısından krediye ulaşma olanakları çok geniştir. Dolayısıyla kredi alt boyutu, kredi alma kolaylığına ilişkin bir ölçüm içerir ve kredi verenler içinde bulundukları koşulları da ortaya koymaktadır. Yatırım sütunu ülkedeki yatırım kolaylığını ölçer ve yatırımların boyutuna bakar. Rekabet sütunu ise yerel pazarlardaki rekabetin yoğunluğunu yansıtan bir anket sonucudur.
İno3	Ticari gelişmişlik	Bu endeks bilgi çalışanları (bilgi yoğun hizmetlerde istihdam), inovasyon bağlantıları, firma düzeyinde resmi eğitimin mevcudiyeti alt sütunlarından oluşmaktadır. Ticari gelişmişlik boyutu, işletmelerin faaliyetleri, mal ve hizmetlerde yeni teknolojiler kullanmada, geliştirmede, iyileştirmede nasıl uzmanlaştığı konuları üzerinde durmaktadır. Bunun yanı sıra, ülkedeki yerli üretim ve hizmetlerin kalite

		düzeyi ve pazardaki şirketlerin hangi düzeyde esnek yapıya sahip olduklarını göstermektedir.
İno6	Kurumlar	Bu alt endeks ise, politik ortam, iş çevresi, yasal çevre boyutlarından oluşmaktadır. Burada ülkedeki yasaların uygulanmasında, yapılan düzenlemelerin iyi şekilde yönetilebilmesinde ve ülke vatandaşlarının kaygı ve endişelerini giderile bilinmesinde devletin etkililik düzeyi incelenmektedir. Dolayısıyla ülkedeki mevcut kurumsal yapı inovasyon uygulamalarını ya destekleyecektir ya da ona zarar verecektir.
İno4	Altyapı	Altyapı boyutu ise, genel altyapı, bilgi ve iletişim teknolojileri (BİT) ve ekoloji sürdürülebilirlik alt sütunlarından oluşmaktadır. Bu sütun, inovasyon gelişimini kolaylaştıran genel altyapı ve aynı zamanda bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısının önemi üzerinde durmaktadır. Altyapı sadece firmaların üretim seviyesini artırmalarına ve genel verimlilik düzeylerinde yükselişe neden olur. Altyapının geniş ağ yapısı faaliyetleri daha da kolaylaştırarak, ulaşım ve taşımalarda maliyetleri azaltarak ve piyasalara erişilebilirliği arttırarak ekonominin temelini oluşturmaktadır.
İno5	Bilgi ve teknoloji çıktıları	Bu sütun, geleneksel olarak icatların veya yeniliklerin meyvesi olduğu düşünülen tüm değişkenleri kapsar Bu değişkenler bilginin yaratılması, bilginin etkisi ve bilginin yayınımlı sütunlarından oluşmaktadır. Burada yeni teknolojik buluşlar veya inovasyonların sonuçlarının ne olduğu üzerinde durulmaktadır. 1) Bilginin yaratılması boyutu ülkedeki yerleşik kişiler tarafından hem ulusal hem uluslararası düzeyde yapılan patent başvuruları, hakemli dergilerde yayınlanan

		bilimsel ve teknik makaleler ve H alıntı alan makale sayısı gibi konuları ele almaktadır. 2) İkinci alt boyut olan bilgi etkisi ise inovasyon faaliyetlerinin mikro ve makro ekonomik düzeydeki etkisini veya ilgili göstergeleri temsil eden istatistikleri (işgücü verimliliğindeki artışlar (üç yıllık ortalama), yeni firmaların giriş yoğunluğu, bilgisayar yazılımları için harcamalar, verilen ISO 9001 sertifikalarının sayısı ve toplam imalat çıktısı üzerinden orta-yüksek teknoloji endüstriyel çıktının sayısı) içerir. 3) Bilginin yayılması alt boyutu ise tamamı yüksek teknoloji içeriğine sahip veya inovasyonun anahtarı olan sektörlerle bağlantılı istatistikleri (toplam ticaretin yüzdesi olarak fikri mülkiyet gelirleri (üç yıllık ortalama), toplam ticaretin yüzdesi olarak yüksek teknoloji net ihracatı, toplam ticaretin yüzdesi olarak BİT hizmetlerinin ihracatı ve GSYH'nin yüzdesi olarak net doğrudan yabancı yatırım çıkışları (üç yıllık ortalama) içerir.
İno7	Yaratıcı çıktılar	Yaratıcı çıktılar alt boyutu ise yaratıcı maddi olmayan varlıklar, yaratıcı mal ve hizmetler, online yaratıcılık parametrelerini kapsamaktadır. Yaratıcı çıktılarının rolüne inovasyon ölçümünde az değer verilmesinden dolayı, Küresel inovasyon endeksinin ölçümünde yaratıcılığın da ölçülmesi gerektiği üzerinde durulmaktadır. 1) Maddi olmayan varlıklara ilişkin ilk alt sütun, ülkede yapılan ticari marka başvurularına ilişkin istatistikleri içeriyor ve bu yıl hangi ekonomilerin en değerli markalara sahip olduğunu gösteren bir gösterge sunuyor. Bu yeni gösterge, her ekonominin en değerli 5.000 markasının değerlerini topluyor ve ardından bu marka değerini GSYİH'ye göre

		ölçeklendiriyor. 2) Yaratıcı mal ve hizmetlerle ilgili ikinci alt sütun, bir ekonominin yaratıcılığına ve yaratıcı çıktılarına ulaşmaya yönelik temsili araçları içerir. Bu gösterge, belirli bir ekonomide üretilen ulusal uzun metrajlı filmleri (kişi başına düşen sayı), basım ve diğer medya çıktıları (toplam imalat çıktısının yüzdesi olarak) ve yaratıcı ürün ihracatını (toplam ticaretin yüzdesi olarak) kapsamaktadır. 3) Online yaratıcılık ise genel ve ekonomi/ülke kodu üst düzey alan adları, Vikipedi'deki ortalama yıllık düzenlemeleri, ülkenin üst düzey domain adları ve 15 ila 69 yaş arasındaki nüfusun mobil uygulama oluşturmadaki yerini içermektedir.
--	--	---

Kaynak: Cornell University, INSEAD ve WIPO, 2020.

5.1.4.2. Dünya yönetim göstergeleri endeksi

Dünya Yönetişim Göstergeleri, ülkeler arası yönetim göstergelerini ortaya koymak ve geliştirmek amacıyla tasarlanmış bir araştırmadır. Dünya Yönetişim Göstergeleri ile ilgili veriler, Dünya Bankası'nın veri setinden sağlanmaktadır. 1996'dan itibaren Dünya Bankası yaklaşık olarak 200 ülke için bu endeks ile ilgili verileri herkese açık ortamda yayınlanmaktadır. Bu çalışma birçok hane, işletme ve iş dünyasındaki uzman kişilerin katılımı ile gerçekleşen anket sonucunda ortaya çıkmaktadır (World Bank, 2022).

Yönetişim kalitesi endeksi 1996-2002 döneminde her iki yıldan bir yayınlanmış, 2002'den başlayarak ise her yıl yayınlanmaktadır (Kaufman vd., 2010:3). Yönetişim Göstergeleri endeksi Tablo 2'de gösterildiği gibi altı alt boyutundan oluşmaktadır.

Bu alt boyutlardan ifade özgürlüğü ile politik istikrar boyutları, yönetimlerin seçilme, kontrol edilme ve değiştirilmesi ile ilgili bilgi sağladığını ifade etmektedir. Diğer taraftan, hükümet etkinliği ile düzenleyici kalite boyutları ise mevcut hükümetlerin sağlam politikaları nasıl oluşturdukları ve uyguladıkları ile ilgili bilgi

sağlamaktadır. Son olarak, hukukun üstünlüğü ile yolsuzluğun kontrolü boyutları, yönetici kurumlara duyulan saygını, bu bağlamda adil yönetilme anlayışlarını içermektedirler (Kaufman vd. 2010: 3-8).

Yönetişim kalitesi ile ilgili veriler Dünya Bankası tarafından birçok farklı kaynaktan toplandıktan sonra, standardize hale getirilir ve her alt boyut -2,5 ile +2,5 arasında değer alır. Bu anlamda +2,5'e yaklaşma daha iyi yönetim çıktılarını işaret ederken, -2,5'e yaklaşma ise yönetişimin kötü olduğunun ifade etmektedir (Kraay, Kaufmann ve Mastruzzi, 2010: 11).

Ayrıca, bu değişkenlerin birbiriyle oldukça ilişkili olduğunu belirtmekte fayda var. Örneğin, hesap verebilirlik daha az yolsuzluğa yol açar veya hükümetin etkili olması daha iyi bir düzenleyici ortam sağlar, hukukun üstünlüğüne saygı daha adil seçim veya hükümetlerin değiştirilebilmesine olumlu olarak etki eder. Dolayısıyla, bu değişkenler ülkeler arasında güçlü ve pozitif bir ilişki içindedir (Kaufman vd., 2010: 12).

Tablo 2. Dünya Yönetişim Göstergeleri Endeksi Boyutları

Değişken Sembolü	Değişken Adı	Değişkenin Açıklaması
Yon1	İfade özgürlüğü ve hesap verme	Bu boyut ülkede ifade, toplanabilme, medya ve basın özgürlüğünün olup-olmaması konularını ölçmektedir. Diğer taraftan bir ülke bu boyutun yüksek düzeyde olması hem de ülkede özgürce ülke vatandaşlarının demokratik seçimlere katılabilmesini göstermektedir.
Yon2	Politik istikrar ve şiddetsizlik	Bu boyut kendinde terörizm ve siyasal şiddet de dahil, ülkede hükümetin anayasaya uygun olmayan veya şiddet gerektirecek şekilde devrilmesi veya istikrarsızlaştırılması olasılıkları ile ilgili algıyı barındırmaktadır.
Yon3	İdari (düzenleyici)	Düzenleyici kalite, ülkede özel sektörün gelişmesine, büyümesine, rekabetçi duruma

	kalite	gelmesine katkı sağlayacak düzenlemelere, politikalara ve uygulamalara hükümetin ne kadar önem vermesi ile ilgilidir.
Yon4	Hukukun üstünlüğü	Ülkedeki kurum ve kuruluşların mevcut kuralları hangi düzeyde benimsedikleri ve bu kurallara güvendikleri ile ilgilidir. Bu boyutta suç ve şiddetin olma olasılığı, mülkiyet hakları, kolluk kuvvetleri ve mahkemelerin aldıkları kararlarının hukuka uygunluğu değerlendirilmektedir.
Yon5	Yolsuzluk kontrolü	Yolsuzluk kontrolü boyutunda, kamu gücünü kişisel kazanç sağlamak maksadıyla kullanıp kullanmadığı, küçük ya da büyük yolsuzluk biçimlerinin düzeyi incelenmektedir.
Yon6	Hükümet Etkinliği	Hükümet etkinliği boyutu ise, kamu hizmetlerinin ülke vatandaşlarına kaliteli bir biçimde sunulması, siyasi baskılardan uzak politika yapabilme ve uygulanma yeteneklerini kapsamaktadır.

Kaynak: Kaufman vd., 2010

5.1.4.3. Lojistik performans endeksi

Bu endeks, ülkelerde yürütülen lojistik faaliyetlerde karşılaşılan fırsat ve zorlukların belirlenmesi için oluşturulmuş bir endekstir (Dünya Bankası, 2014). Endeks, araştırmaya konu olan ülkeler için lojistik gereksinimleri belirlemeleri anlamında önemli katkı sağlamaktadır. Lojistik performans endeksi, dünya ticaretinde önemli düzeyde paya sahip olan ve ürün taşınmasında ve küresel ticaretin büyümesinde katkıları bulunan şirketler üzerinde gerçekleştirilen dünya çapında bir anket sonucu ortaya çıkmaktadır (Martí vd., 2014: 2984).

Ülkelerin tedarik zincirlerinin verimliliğini ve lojistik performansını ölçmek için tasarlanmış bu endeks, Dünya Bankası tarafından desteklenmektedir ve sadece 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yılları için yayınlanmıştır (World Bank, 2018).

Lojistik performans raporu genel olarak 150-160 ülkeyi kapsamaktadır ve dünya çapında 6.000'den fazla lojistik uzmanı tarafından doldurulmaktadır. Lojistik performans endeksi ile ülkelerin performans düzeyleri 1 ile 5 arasında her boyut için değerlendirilmekte, sonunda ise genel bir performans sıralaması elde edilmektedir. Buna göre 1'e yakın değer alan ülkeler lojistik performans düzeyleri düşük olan, 5'e yakın ülkeler ise lojistik performans düzeyleri yüksek olan ülkeler olarak tespit edilmektedir (Arvis ve Shepherd, 2011). Lojistik performans endeksi Tablo 3'te belirtildiği gibi altı alt boyuttan oluşmaktadır.

Tablo 3. Lojistik Performans Endeksinin Boyutları

Değişken Sembölü	Değişken Adı	Değişkenin Açıklaması
Log1	Gümrük	Bu boyut ülkenin resmi gümrük kurumunca hayata geçirilen işlemlerinin kolaylığını, hızını ve öngörülebilirliğini ölçmektedir.
Log2	Altyapı	Burada Karayolu, demiryolu, deniz ve havayolu ulaşım altyapısının kalitesi ölçülmektedir. Anket katılımcılarının değerlendirmeleri ürünlerin taşınması ve depolanması açısından ele alınmaktadır.
Log3	Uluslararası Yüklemler	Taşıma faaliyetlerinin rekabetçi bir fiyatla yapıp yapılamayacağı ölçülmektedir. Liman ücretleri, depolama ve yüklemeye dair ücretler, işletme ücretleri gibi konular ele alınmaktadır.
Log4	Zamanında Teslimat	Gönderilen ürünün zamanında teslimi ölçülmektedir. Mevcut rekabet koşulları nedeni ile günümüzde zamanında teslim çok önemli faktör olmuştur.
Log5	Takip ve İzleme	Sevkiyatların son müşteriye teslim edilene kadar izlenebilirliği ile ilgilidir.
Log6	Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi	Lojistik ve forwarder şirketlerinin, gümrük acentelerinin gösterdiği lojistik hizmetlerin kalitesi ölçülmektedir. Genel olarak ülkede gösterilen tüm lojistik hizmetlerin kalitesine ve yeterliliğine dair

		değerlendirilme gerçekleştirilmektedir.
--	--	---

Kaynak: World Bank, 2018.

Endeksin “Yerel lojistik maliyetler” alt boyutu ise sadece 2007’ci yıldaki değerlendirmede kullanılmış, diğer yıllardan itibaren ise rapora dahil edilmemiştir (World Bank, 2018).

5.1.4.4. Kişi başına düşen GSYH

Ülke ekonomilerini gelişme düzeylerinin tespit edilmesinde en sık başvurulacak ölçüt olarak Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (GSYH) görülmektedir (Sylwester, 2001: 74). Daha sağlıklı sonuçlar ve kıyaslamalar için ise kişi başına düşen GSYH’ye bakılmaktadır. Bu bağlamda ekonomik büyümeyi ülke nüfus ile de ilişkilendirerek kişi başına düşen GSYH anlayışına ulaşılmaktadır. Kişi başına düşen GSYH’ye ülkenin GSYH değerinin ülke nüfusun büyüklüğüne bölünerek elde edilmesi ile ulaşılmaktadır.

Ülkelerin GSYH verileri ve bu bağlamda kişi başına düşen GSYH verileri her yıl Dünya Bankası’na yayınlanmaktadır. Araştırmada ekonomik büyümeyi ölçmek amacıyla da 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında yayınlanan ülkelerin kişi başına düşen GSYH değerleri kullanılmıştır (World Bank, 2022).

5.2. Araştırmanın Metodolojisi ve Uygulaması

Araştırma analizlerini gerçekleştirmek ve araştırma modelini test etmek için ikincil verilerden yararlanılmıştır. Kullanılan bu ikincil veriler öncelikli olarak Excel’e aktarılmış, gerekli düzenlemeler yapılmış ve daha sonrasında ise verilerin IBM SPSS 23.00 paket programına girişi gerçekleştirilmiştir.

Yapılan analizlerin ve çıkarılan sonuçların daha sağlıklı olması açısından ilgili değişkenlere dair veriler 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yılları olarak 5 ayrı kategoride toplanmış ve her yıl için ayrı-ayrı analizler gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra bu 5 yıl tümüyle ele alacak şekilde genel bir ortalamalar alınarak da ilgili analizler yapılmıştır.

Bu amaçla “Küresel inovasyon endeksi” ile ilgili veriler endeksin resmi sitesinde her yıl için yayımlanan raporlardan elde edilmiş (www.globalinnovationindex.org) ve sonrasında gerekli düzenlemeler yapılmıştır. “Yönetişim göstergeleri endeksi” ile ilgili veriler Dünya Bankası tarafından yayınlanmaktadır ve bu veriler Dünya Bankası veri setinden sağlanmış (info.worldbank.org) ve sonrasında bu veriler araştırma analizlerinde kullanılacak duruma getirilmiştir. Benzer şekilde “Lojistik performans endeksi”ne (lpi.worldbank.org) ve “GSYH”ya (databank.worldbank.org) dair veriler de öncelikle Dünya Bankası veri setinden elde edilmiş ve sonrasında bu veriler üzerinde bazı düzenlemeler gerçekleştirilmiştir.

Araştırmada ilkin olarak kullanılmış ölçeklerin uygunluğunu tespit edebilmek amacıyla Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA) ve güvenilirlik analizleri IBM SPSS 23.00 paket programında gerçekleştirilmiştir. Açıklayıcı Faktör Analizinin ardından SmartPls 4 programı kullanılarak yapılar Güvenilirlik ve Geçerlilik Analizlerine tabi tutulmuştur. Bu aşamada ilgili değişkenlerin belirli koşulların yerine getirilip getirilmediği araştırılmış ve gerekli koşulları sağlamayan değişkenler araştırma analizlerinden çıkarılmıştır.

Araştırma kapsamında öne sürülen hipotezler, çoklu regresyon analizi yöntemi olarak bilinen “Yapısal Eşitlik Modellemesi” (YEM) ile test edilmiştir. Yapısal Eşitlik Modellemesi uygulamalarını gerçekleştirmek için de SmartPls 4 paket programından yararlanılmıştır. Diğer taraftan değişkenler arasındaki fark testlerin ortaya koymak için ise IBM SPSS 23.00 paket programı kullanılmıştır.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında, araştırmanın analiz aşamaları aşağıdaki başlıklar altında adım-adım açıklanacaktır.

5.2.1. Araştırmaya Konu Olan Ülkelerin Özellikleri

Araştırmada kullanılan 121 ülke her dört değişken açısından, yani hem gelişmişlik açısından hem coğrafi konum açısından hem siyasi ekonomik sosyal durum açısından birbirinden farklılık göstermektedir. Bu da araştırma sonuçlarının daha sağlıklı olması ve genellenebilir özellik taşıması bakımından önemlidir.

Araştırmaya konu olan ülkelerin gelişmişlik düzeyine göre gruplanması ve bu doğrultuda tüm ülkelerin listesi EK 2’de yer almaktadır.

5.2.2. Açıklayıcı Faktör Analizi ve Güvenilirlik Analizi

Araştırmada Açıklayıcı Faktör Analizi sonuçlarını değerlendirmek için KMO örneklem yeterliliği, Bartlett’s küresellik testi, açıklanan toplam varyansa bakılmaktadır. Güvenilirlik analizi bulgularını değerlendirmek için ise Cronbach’s Alpha katsayısı incelenmektedir. Bu değerlerin incelenmesinde Hair vd. (2014) belirttiği ve literatürde çok sık-sık kullanılan kriterler esas alınmıştır. Bu bağlamda KMO değerinin 0,7’nin üzerinde olması, Bartlett’s küresellik testi sonucunun %95 güven aralığında anlamlı olması, açıklanan toplam varyans değerinin 0,6’nın üzerinde olması beklenmektedir. Diğer taraftan ise Güvenilirlik analizinde Cronbach’s Alpha katsayısının 0,7’nin üzerinde olması ölçüm araçlarının güvenilir olduğu sonucunu göstermektedir (Kazan, 2017).

Küresel inovasyon endeksinin 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 yılları ve genel için faktör analizi sonuçları Tablo 4’de verilmiştir. Analizler sonucunda KMO 2010’yılı için 0,926 değerini, 2012’yılı için 0,927 değerini, 2014’yılı için 0,929 değerini, 2016’yılı için 0,915 değerini, 2018’yılı için 0,925 değerini ve toplam yıllar için 0,931 değerini almış ve Bartlett’s küresellik testi sonucu her beş yıl ve genel için $p < 0,05$ düzeyinde anlamlı olarak tespit edilmiştir. Diğer taraftan açıklanan toplam varyansı yıllar için sırasıyla %74,651, %76,982, %77,450, %79,624, %80,929 ve %83,285 olarak bulunmuştur.

Küresel inovasyon endeksinin güvenilirlik analizi sonucu incelendiğinde ise Cronbach’s Alpha katsayısının 2010’cu yıl için 0,937 değerini, 2012’ci yıl için 0,946 değerini, 2014’cü yıl için 0,948 değerini, 2016’cı yıl için 0,954 değerini, 2018’ci yıl için 0,959 değerini ve genel yıllar için ise 0,963 değerini aldığı görülmektedir. Bu değerler de sınır değeri olan 0,7’nin çok üzerindedir.

Bu bağlamda küresel inovasyon endeksi ile ilgili olarak Tablo 4’de verilen hem açıklayıcı faktör analiz sonuçları hem de güvenilirlik analiz sonuçları kabul edilebilir düzeyde olduğu söylenebilir.

Tablo 4. Küresel İnovasyon Endeksine İlişkin Açıklayıcı Faktör ve Güvenilirlik Analizi Sonuçları

Değişken/Boyutları İNOVASYON ENDEKSİ	Faktör Yükleri	Açıklanan Toplam Varyans
2010 yılı için sonuçlar		
İno1: Beşeri sermaye ve araştırma	,889	%74,651
İno2: Piyasaların gelişmişliği	,890	
İno3: Ticari gelişmişlik	,890	
İno4: Kurumlar	,862	
İno5: Altyapı	,886	
İno6: Bilgi ve teknoloji çıktıları	,848	
İno7: Yaratıcı çıktılar	,765	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = 0,926 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 696,274 Serbestlik derecesi = 21 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,937		
2012 yılı için sonuçlar		
İno1: Beşeri sermaye ve araştırma	,903	%76,982
İno2: Piyasaların gelişmişliği	,850	
İno3: Ticari gelişmişlik	,903	
İno4: Kurumlar	,894	
İno5: Altyapı	,878	
İno6: Bilgi ve teknoloji çıktıları	,864	
İno7: Yaratıcı çıktılar	,848	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçü sü = ,927 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 755,872 Serbestlik derecesi = 21 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,946		
2014 yılı için sonuçlar		
İno1: Beşeri sermaye ve araştırma	,921	%77,450
İno2: Piyasaların gelişmişliği	,774	
İno3: Ticari gelişmişlik	,903	
İno4: Kurumlar	,899	
İno5: Altyapı	,928	
İno6: Bilgi ve teknoloji çıktıları	,854	
İno7: Yaratıcı çıktılar	,872	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,929 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 817,838 Serbestlik derecesi = 21		

Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,948		
2016 yılı için sonuçlar		
İno1: Beşeri sermaye ve araştırma	,923	%79,624
İno2: Piyasaların gelişmişliği	,829	
İno3: Ticari gelişmişlik	,884	
İno4: Kurumlar	,899	
İno5: Altyapı	,913	
İno6: Bilgi ve teknoloji çıktıları	,898	
İno7: Yaratıcı çıktılar	,897	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,915 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 884,433 Serbestlik derecesi = 21 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,954		
2018 yılı için sonuçlar		
İno1: Beşeri sermaye ve araştırma	,902	%80,929
İno2: Piyasaların gelişmişliği	,817	
İno3: Ticari gelişmişlik	,928	
İno4: Kurumlar	,916	
İno5: Altyapı	,920	
İno6: Bilgi ve teknoloji çıktıları	,900	
İno7: Yaratıcı çıktılar	,910	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,925 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 925,315 Serbestlik derecesi = 21 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,959		
Toplam yıllar için sonuçlar		
İno1: Beşeri sermaye ve araştırma	,933	%83,285
İno2: Piyasaların gelişmişliği	,861	
İno3: Ticari gelişmişlik	,936	
İno4: Kurumlar	,910	
İno5: Altyapı	,941	
İno6: Bilgi ve teknoloji çıktıları	,897	
İno7: Yaratıcı çıktılar	,910	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçü sü = ,931 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1007,380 Serbestlik derecesi = 21 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,963		

Yönetişim kalitesi endeksinin 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 yılları ve genel için faktör analizi sonuçları Tablo 5`de verilmiştir. Analizler sonucunda 2010 yılı için

KMO değeri 0,908 olarak, 2012 yılı için 0,915 olarak, 2014 yılı için 0,897 olarak, 2016 yılı için 0,914 olarak, 2018 yılı için 0,913 olarak ve genel için ise 0.912 olarak bulunmuştur. Bartlett's küresellik testi sonucu her bir yıl ve genel için $p < 0,05$ düzeyinde anlamlı olarak tespit edilmiştir. Diğer taraftan açıklanan toplam varyansı yıllar için sırasıyla %85,308, %86,291, %85,287, %84,910, %85,892 ve %86,562 olarak bulunmuştur.

Yönetişim kalitesi endeksinin güvenilirlik analizi sonucu incelendiğinde ise Cronbach's Alpha katsayısının 2010'cu yıl için 0,965 değerini, 2012'ci yıl için 0,967 değerini, 2014'cü yıl için 0,966 değerini, 2016'cı yıl için 0,964 değerini, 2018'ci yıl için 0,966 değerini ve genel yıllar için ise 0,966 değerini aldığı görülmektedir. Bu değerler de sınır değeri olan 0,7'nin çok üzerindedir.

Bu bağlamda yönetim kalitesi endeksi ile ilgili olarak Tablo 5'de verilen hem açıklayıcı faktör analiz sonuçları hem de güvenilirlik analiz sonuçları kabul edilebilir düzeyde olduğu görülmektedir.

Tablo 5. Yönetişim Kalitesi Endeksine İlişkin Açıklayıcı Faktör ve Güvenilirlik Analizi Sonuçları

Değişken/Boyutları YÖNETİŞİM KALİTESİ ENDEKSİ	Faktör Yükleri	Açıklanan Toplam Varyans
2010 yılı için sonuçlar		
Yon1: İfade Özgürlüğü ve Hesap Verebilirlik	,850	%85,308
Yon2: Politik İstikrar ve Şiddetsizlik	,823	
Yon3: İdari (düzenleyici) Kalite	,954	
Yon4: Hukukun Üstünlüğü	,979	
Yon5: Yolsuzluğun Kontrolü	,962	
Yon6: Hükümet Etkinliği	,963	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = 0,908 Barlett’s Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1097,829 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach’sAlpha) = ,965		
2012 yılı için sonuçlar		
Yon1: İfade Özgürlüğü ve Hesap Verebilirlik	,869	%86,291
Yon2: Politik İstikrar ve Şiddetsizlik	,830	
Yon3: İdari (düzenleyici) Kalite	,956	
Yon4: Hukukun Üstünlüğü	,979	

Yon5: Yolsuzluğun Kontrolü	,960	
Yon6: Hükümet Etkinliği	,969	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,915 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1129,556 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,967		
2014 yılı için sonuçlar		
Yon1: İfade Özgürlüğü ve Hesap Verebilirlik	,827	%85,287
Yon2: Politik İstikrar ve Şiddetsizlik	,846	
Yon3: İdari (düzenleyici) Kalite	,953	
Yon4: Hukukun Üstünlüğü	,981	
Yon5: Yolsuzluğun Kontrolü	,961	
Yon6: Hükümet Etkinliği	,961	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,897 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1111,503 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,965		
2016 yılı için sonuçlar		
Yon1: İfade Özgürlüğü ve Hesap Verebilirlik	,818	%84,910
Yon2: Politik İstikrar ve Şiddetsizlik	,832	
Yon3: İdari (düzenleyici) Kalite	,960	
Yon4: Hukukun Üstünlüğü	,976	
Yon5: Yolsuzluğun Kontrolü	,962	
Yon6: Hükümet Etkinliği	,966	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,914 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1111,765 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,964		
2018 yılı için sonuçlar		
Yon1: İfade Özgürlüğü ve Hesap Verebilirlik	,834	%85,892
Yon2: Politik İstikrar ve Şiddetsizlik	,851	
Yon3: İdari (düzenleyici) Kalite	,964	
Yon4: Hukukun Üstünlüğü	,973	
Yon5: Yolsuzluğun Kontrolü	,962	
Yon6: Hükümet Etkinliği	,965	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçü sü = ,913 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1104,333 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,966		
Toplam yıllar için sonuçlar		

Yon1: İfade Özgürlüğü ve Hesap Verebilirlik	,845	%86,562
Yon2: Politik İstikrar ve Şiddetsizlik	,853	
Yon3: İdari (düzenleyici) Kalite	,961	
Yon4: Hukukun Üstünlüğü	,980	
Yon5: Yolsuzluğun Kontrolü	,965	
Yon6: Hükümet Etkinliği	,968	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,912		
Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000		
Yaklaşık ki-kare = 1171,591		
Serbestlik derecesi = 15		
Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,968		

Lojistik performans endeksinin 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 yılları ve genel için faktör analizi sonuçları Tablo 6`da verilmiştir. Analizler sonucunda 2010 yılı için KMO değeri 0,924 olarak, 2012 yılı için 0,931 olarak, 2014 yılı için 0,916 olarak, 2016 yılı için 0,938 olarak, 2018 yılı için 0,932 olarak ve genel için ise 0.927 olarak bulunmuştur. Bartlett's küresellik testi sonucu her bir yıl ve genel için $p < 0,05$ düzeyinde anlamlı olarak tespit edilmiştir. Diğer taraftan açıklanan toplam varyansı yıllar için sırasıyla %86,864, %91,760, %89,922, %94,109, %92,291 ve %97,099 olarak bulunmuştur.

Lojistik performans endeksinin güvenilirlik analizi sonucu incelendiğinde ise Cronbach's Alpha katsayısının 2010`cu yıl için 0,968 değerini, 2012`ci yıl için 0,981 değerini, 2014`cü yıl için 0,975 değerini, 2016`cı yıl için 0,986 değerini, 2018`ci yıl için 0,982 değerini ve genel için ise 0,991 değerini aldığı görülmektedir. Bu değerler de sınır değeri olan 0,7`nin çok üzerindedir.

Bu bağlamda küresel lojistik performans endeksi ile ilgili olarak Tablo 6`da verilen hem açıklayıcı faktör analiz sonuçları hem de güvenilirlik analiz sonuçları kabul edilebilir düzeyde olduğu görülmektedir.

Tablo 6. Lojistik Performans Endeksine İlişkin Açıklayıcı Faktör ve Güvenilirlik Analizi Sonuçları

Değişken/Boyutları	Faktör Yükleri	Açıklanan Toplam Varyans
LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ		
2010 yılı için sonuçlar		
Log1: Gümrük	,963	%86,864
Log2: Altyapı	,970	

Log3: Uluslararası Yüklemeler	,824	
Log4: Zamanında Teslimat	,909	
Log5: Takip ve İzleme	,945	
Log6: Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi	,973	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,924 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1071,388 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,968		
2012 yılı için sonuçlar		
Log1: Gümrük	,952	%91,760
Log2: Altyapı	,974	
Log3: Uluslararası Yüklemeler	,935	
Log4: Zamanında Teslimat	,934	
Log5: Takip ve İzleme	,970	
Log6: Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi	,981	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,931 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1261,615 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,981		
2014 yılı için sonuçlar		
Log1: Gümrük	,943	%89,922
Log2: Altyapı	,971	
Log3: Uluslararası Yüklemeler	,923	
Log4: Zamanında Teslimat	,923	
Log5: Takip ve İzleme	,951	
Log6: Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi	,976	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,916 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1142,170 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,975		
2016 yılı için sonuçlar		
Log1: Gümrük	,971	%94,109
Log2: Altyapı	,974	
Log3: Uluslararası Yüklemeler	,960	
Log4: Zamanında Teslimat	,957	
Log5: Takip ve İzleme	,978	
Log6: Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi	,980	

KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,938 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1406,088 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,986		
2018 yılı için sonuçlar		
Log1: Gümrük	,963	%92,291
Log2: Altyapı	,973	
Log3: Uluslararası Yüklemler	,920	
Log4: Zamanında Teslimat	,957	
Log5: Takip ve İzleme	,967	
Log6: Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi	,983	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,932 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1294,057 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,982		
Toplam yıllar için sonuçlar		
Log1: Gümrük	,984	%97,099
Log2: Altyapı	,989	
Log3: Uluslararası Yüklemler	,975	
Log4: Zamanında Teslimat	,982	
Log5: Takip ve İzleme	,989	
Log6: Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi	,983	
KMO Örneklem Yeterlilik Ölçüsü = ,927 Barlett's Küresellik Testi (anlamlılık düzeyi) = ,000 Yaklaşık ki-kare = 1884,965 Serbestlik derecesi = 15 Güvenilirlik (Cronbach'sAlpha) = ,991		

5.2.3. Yapısal Eşitlik Modellemesi

Araştırmanın bu kısmında ölçüm geçerliği ve güvenilirliğini test etmek amacıyla SmartPLS 4 paket programından yararlanılmıştır. Bu amaçla çalışma sonuçlarının daha sağlıklı olması açısından hem her 5 yıl (2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018) verileri için hem de genel veriler için geçerlilik ve güvenilirlik yapılmıştır.

PLS-SEM, en küçük kareler yöntemini esas alması itibari ile özellikle teori geliştirme ve testlerin erken aşaması için, yani teorilerin çok gelişmemiş olduğu durumlarda kullanımı faydalıdır. Bu yöntem modeldeki bağımlı gizli yapılara

odaklanır ve bu yapıların tahmin edilmesi ve varyansların açıklanması gerekli olduğunda, PLS-SEM yöntemini kullanmak daha doğru seçim olacaktır. (Hair vd. 2012).

PLS-SEM, örneklem büyüklüğüne karşı hassas değildir ve bu yöntemde normallik varsayımına da gerek yoktur. Bununla birlikte, PLS-SEM, örneklem büyüklüğü nispeten küçük olmasına rağmen geçerli ve güvenilir sonuçlar sağlar.

Hair vd. (2016), genel bir kural olarak, PLS-SEM modelinde minimum örnek boyutunun, gizli bir değişkeni işaret eden maksimum ok başlarının sayısının 10 katı olması gerektiğini vurgulamaktadır. Buradan hareketle Hair et al. (2016) bu tez için gerekli minimum örneklem büyüklüğü 40 olduğunu, ancak buna rağmen daha büyük örneklem büyüklüğümüzün (121 ülke) olduğunu belirte biliriz. Böylece, bu tezdeki değişkenler arasındaki ilişkiyi analiz etmek için PLS-SEM'i uygulamakta hiçbir sorun bulunmamaktadır.

5.2.3.1. Geçerlilik ve Güvenilirlik Analizleri

Bu çalışmada geçerlilik ve güvenilirlik analizlerini test etmek amacıyla, yansıtıcı ölçüm modellerinin iç tutarlılığını (Cronbach alfa, bileşik güvenilirlik (CR)), yakınsak geçerliliği (gösterge geçerliği ve AVE) ve son olarak ayırt edici geçerliliği (Fornell-Larcher Kriteri ve HTMT) analiz etmekteyiz.

İç tutarlılık ve yakınsak geçerlik

Ölçüm modelinin güvenilirlik değerlerinin hesaplanmasında iç tutarlılık için Cronbach's Alpha Katsayısı ve CR (Composite Reliability) değerleri esas alınmıştır. Bu bağlamda Cronbach's Alpha Katsayısı ve CR değeri için 0,70'i referans değer olarak kabul edilmiştir (Hair vd. 2021). Diğer taraftan yakınsak geçerliliği ölçmek için ise AVE (Average Variance Extracted) değeri kullanılmıştır ve bu değer için ise 0,50'i referans değer olarak kabul edilmiştir (Hair vd. 2021).

Tablo 7. İç Tutarlılık ve Yakınsak Geçerlilik

	Cronbach's Alpha	rho_A	CR	AVE
2010 yılı için				

Lojistik	0.969	0.975	0.975	0.869
Yönetişim	0.952	0.970	0.963	0.841
İnovasyon	0.937	0.939	0.952	0.799
2012 yılı için				
Lojistik	0.982	0.984	0.985	0.918
Yönetişim	0.955	0.970	0.966	0.850
İnovasyon	0.934	0.935	0.950	0.792
2014 yılı için				
Lojistik	0.977	0.980	0.982	0.899
Yönetişim	0.952	0.969	0.964	0.842
İnovasyon	0.932	0.939	0.949	0.787
2016 yılı için				
Lojistik	0.987	0.988	0.990	0.941
Yönetişim	0.950	0.974	0.962	0.834
İnovasyon	0.940	0.943	0.954	0.807
2018 yılı için				
Lojistik	0.980	0.985	0.985	0.927
Yönetişim	0.954	0.972	0.965	0.847
İnovasyon	0.941	0.944	0.955	0.810
Genel için				
Lojistik	0.994	0.995	0.995	0.971
Yönetişim	0.957	0.973	0.967	0.854
İnovasyon	0.955	0.958	0.965	0.848

Ölçüm modelinin yakınsak geçerliliği ve yapı güvenirliği ile ilgili bulgular Tablo 7’de bulunmaktadır. Bu bağlamda ilgili değişkenlerin güvenirlik düzeylerini belirlemek için kullanılan Cronbach’s Alpha katsayısı her üç değişken için tüm yıllar ve genel için 0,900`ün üzerinde değer almaktadır. Diğer taraftan araştırma değişkenlerinin CR değerleri de hem tüm yıllar için hem de genel için 0,900`ün üzerinde bulunmaktadır. Dolayısıyla bu sonuçlar yansıtıcı ölçüm modeli için iç tutarlılığın karşılandığını göstermektedir.

Yakınsak geçerliliği ölçmek için ise AVE değeri incelenmektedir. Tablo 4`den de görüldüğü gibi, inovasyon gelişmişlik tüm yıllar için 0,700`ün üzerinde, yönetim kalitesi tam yıllar için 0,700`ün üzerinde, lojistik performans ise tüm yıllar için 0,800`ün üzerinde değer almaktadır ve bu sonuçlar gereken minimum 0,500 seviyesinin oldukça üzerindedir. Sonuç olarak, AVE değerleri, üç yansıtıcı ölçüm modelinin yüksek düzeyde yakınsak geçerliliğe sahip olduğunu göstermektedir.

Ayrışma geçerliliği

Fornell-Larcker Kriteri ve HTMT (Heterotrait-Monotrait Ratio) değerleri ile bir yapının ampirik standartlarla diğer yapılardan ne ölçüde ayrıştığını ölçmek için, yani ayırt edici geçerliliğini inceliyoruz (Hair ve diğerleri, 2009). Bu araçlar birbirinin alternatifidir.

Bu bağlamda Fornell-Larcker Kriterine göre Tablo 8`deki AVE değerinin karekökünün tabloda bulundukları sütundaki korelasyonlardan daha büyük olmaları gerekmektedir (Fornell-Larcker, 1981). Ayrışma geçerliliğini belirlemek için kullanılan HTMT değerlerinin 1`in altında olması ise ilgili değişkenlerin birbirlerinden ayrıştıklarını belirlemektedir (Henseler vd. 2015).

Tablo 8. Fornell-Larcker Kriteri

	GSYH	Lojistik performans	Yönetişim kalitesi	İnovasyon gelişmişlik
2010 yılı için				
GSYH	1			
Lojistik performans	0.796	0.932		
Yönetişim kalitesi	0.799	0.769	0.917	
İnovasyon gelişmişlik	0.826	0.861	0.852	0.894
2012 yılı için				
GSYH	1			
Lojistik performans	0.754	0.958		
Yönetişim kalitesi	0.781	0.790	0.922	
İnovasyon gelişmişlik	0.797	0.843	0.851	0.890
2014 yılı için				
GSYH	1			
Lojistik performans	0.782	0.948		
Yönetişim kalitesi	0.787	0.804	0.917	

İnovasyon gelişmişlik	0.796	0.880	0.850	0.887
2016 yılı için				
GSYH	1			
Lojistik performans	0.789	0.970		
Yönetişim kalitesi	0.818	0.792	0.913	
İnovasyon gelişmişlik	0.819	0.858	0.844	0.898
2018 yılı için				
GSYH	1			
Lojistik performans	0.773	0.963		
Yönetişim kalitesi	0.823	0.806	0.920	
İnovasyon gelişmişlik	0.810	0.869	0.838	0.900
Genel yılı için				
GSYH	1			
Lojistik performans	0.814	0.985		
Yönetişim kalitesi	0.809	0.826	0.924	
İnovasyon gelişmişlik	0.827	0.908	0.861	0.921

Tablo 8`de ölçüm modelinin Fornell-Larcker Kriter değerleri gösterilmiştir. Tablodaki değerler incelendiğinde tüm diyagonal sütunlardaki değerlerin diğer değerlere kıyasla daha yüksek olduğu görülmektedir. Dolayısıyla bu sonuçlara göre Fornell- Larcker Kriteri sağlanmaktadır. Diğer yandan Tablo 9`da HTMT kriterine dair bulgular yer almaktadır. Tabloya göre ilgili değerlerin 1`in altında olduğu görülmektedir.

Tablo 9. HTMT Kriteri

	GSYH	Lojistik performans	Yönetişim kalitesi	İnovasyon gelişmişlik
2010 yılı için				
GSYH	-			
Lojistik performans	0.806	-		
Yönetişim kalitesi	0.811	0.786	-	
İnovasyon gelişmişlik	0.853	0.899	0.890	-
2012 yılı için				
GSYH	-			
Lojistik performans	0.758	-		
Yönetişim kalitesi	0.791	0.803	-	
İnovasyon gelişmişlik	0.824	0.878	0.892	-
2014 yılı için				
GSYH	-			
Lojistik performans	0.788	-		

Yönetişim kalitesi	0.798	0.821	-	
İnovasyon gelişmişlik	0.820	0.906	0.890	-
2016 yılı için				
GSYH	-			
Lojistik performans	0.793	-		
Yönetişim kalitesi	0.827	0.800	-	
İnovasyon gelişmişlik	0.843	0.888	0.875	-
2018 yılı için				
GSYH	-			
Lojistik performans	0.777	-		
Yönetişim kalitesi	0.833	0.818	-	
İnovasyon gelişmişlik	0.833	0.901	0.873	-
Genel yılı için				
GSYH	-			
Lojistik performans	0.816	-		
Yönetişim kalitesi	0.818	0.835	-	
İnovasyon gelişmişlik	0.844	0.880	0.889	-

Araştırmada kullanılan Küresel inovasyon endeksi değişkenin “Kurumlar” ve “Yaratıcı çıktılar” boyutları, Yönetişim kalitesi endeksinin ise “Hükümet etkililiği” boyutu ayrışma geçerliliğinin sağlanmasında ve genel olarak analizlerin bir sonraki aşamaları için de sorun teşkil ettiğinden bu aşamada araştırma dışı bırakılmıştır. Dolayısıyla elde edilen bulgular doğrultusunda, hem Fornell- Larcker kriterine hem de HTMT kriterine göre araştırmada kullanılan ölçüm araçlarının ayırt edici geçerliklerinin sağlandığı ifade edilebilir.

Maddelerin faktör (outer loadings) değerleri

Araştırmada değişkenlerin boyutlarının faktör yüklerinin 0,500`ün üzerinde olması esas alınmıştır (Hair vd. 2021). Bunun ile ilgili bilgiler Tablo 10`da yer almaktadır. Tabloya göre tüm yıllar ve genel değerlendirme için tüm boyutların faktör yükleri 0,500`ün üzerindedir. Bu bağlamda ilgili maddelerden her hansı birinin araştırma analizleri için bir sorun teşkil etmediği ifade edilebilir.

Tablo 10. Faktör Yükleri

2010 yılı için				
	GSYH	Lojistik performans	Yönetişim kalitesi	İnovasyon gelişmişlik

GSYH	1			
Log1		0.964		
Log2		0.972		
Log3		0.824		
Log4		0.906		
Log5		0.945		
Log6		0.973		
Yon1			0.858	
Yon2			0.831	
Yon3			0.952	
Yon4			0.976	
Yon5			0.959	
İno1				0.898
İno2				0.897
İno3				0.912
İno4				0.896
İno5				0.865
2012 yılı için				
	GSYH	Lojistik performans	Yönetişim kalitesi	İnovasyon gelişmişlik
GSYH	1			
Log1		0.953		
Log2		0.976		
Log3		0.933		
Log4		0.982		
Log5		0.932		
Log6		0.970		
Yon1			0.876	
Yon2			0.837	
Yon3			0.954	
Yon4			0.977	
Yon5			0.958	
İno1				0.903
İno2				0.861
İno3				0.912
İno4				0.884
İno5				0.889
2014 yılı için				
	GSYH	Lojistik performans	Yönetişim kalitesi	İnovasyon gelişmişlik
GSYH	1			
Log1		0.945		

Log2		0.972		
Log3		0.921		
Log4		0.976		
Log5		0.923		
Log6		0.950		
Yon1			0.838	
Yon2			0.848	
Yon3			0.952	
Yon4			0.979	
Yon5			0.960	
İno1				0.931
İno2				0.793
İno3				0.903
İno4				0.926
İno5				0.876
2016 yılı için				
	GSYH	Lojistik performans	Yönetişim kalitesi	İnovasyon gelişmişlik
GSYH	1			
Log1		0.972		
Log2		0.975		
Log3		0.959		
Log4		0.957		
Log5		0.978		
Log6		0.980		
Yon1			0.827	
Yon2			0.831	
Yon3			0.959	
Yon4			0.975	
Yon5			0.963	
İno1				0.934
İno2				0.848
İno3				0.896
İno4				0.903
İno5				0.908
2018 yılı için				
	GSYH	Lojistik performans	Yönetişim kalitesi	İnovasyon gelişmişlik
GSYH	1			
log1		0.967		
log2		0.978		
log3		0.915		

log4		0.947		
log5		0.969		
log6		0.985		
yon1			0.846	
yon2			0.851	
yon3			0.963	
yon4			0.972	
yon5			0.962	
İno1				0.901
İno2				0.827
İno3				0.939
İno4				0.906
İno5				0.923
Genel için				
	GSYH	Lojistik performans	Yönetişim kalitesi	İnovasyon gelişmişlik
GSYH	1			
Log1		0.984		
Log2		0.990		
Log3		0.975		
Log4		0.982		
Log5		0.989		
Log6		0.993		
Yon1			0.854	
Yon2			0.857	
Yon3			0.959	
Yon4			0.978	
Yon5			0.964	
İno1				0.940
İno2				0.875
İno3				0.942
İno4				0.935
İno5				0.911

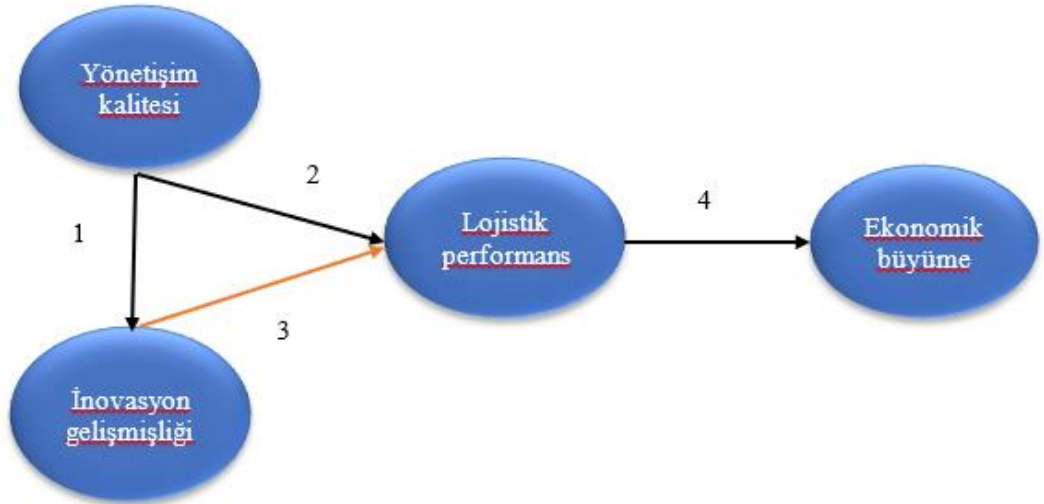
Tablo 10`daki bulgular incelendiğinde lojistik performans değişkeninin boyutlarından en düşük faktör yükleme değerini 2010 yılı için “Uluslararası yüklemeler” alt boyutunda 0,824 olarak görülmüştür. Yönetişim kalitesi değişkeni ile ilgili bulguları incelediğimizde ise en düşük faktör yükleme değeri 2016 yılı için “İdari kalite” alt boyutunda 0,827 olarak tespit edilmiştir. İnovasyon gelişmişlik değişkeninin

boyutlarından en düşük faktör yükleme değerini ise 2014 yılı için “Piyasaların gelişmişliği” alt boyutunda 0,793 olarak görülmüştür.

5.2.3.2. Yapısal Modelin Değerlendirilmesi

Araştırmanın bu kısmında yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik, lojistik performans ve GSYH yapıları arasındaki ilişkiyi ve tahmin yeteneklerini belirlemek için yapısal model sonuçlarını değerlendiriyoruz. PLS-SEM modelinin değerlendirilmesi, PLS-SEM modelindeki tüm ilişkili yapıların VIF (Variance Inflation Factor) değerlerinin kontrol edilmesi ile başlar. VIF değeri ilgili değişkenler arasında çoklu doğrusal bağlantıları keşfetmede kullanılmaktadır. Alan yazında VIF değerinin sınır hatları olarak 3.0, 5.0 ve 10.0 değerleri kullanılmaktadır (Hair vd. 2021). Bu değerlerin genel olarak 5'in altında olması modeldeki değişkenler arasında çoklu doğrusal bağlantı sorununun olmadığını göstermektedir.

Şekil 4. Araştırma Modeli



Aşağıdaki Tablo 11’de tüm yıllar, genel düzey, gelişmiş ülkeler ve gelişmekte olan ülkeler için VIF değer sonuçları yer almaktadır. Şekil 4’de ise oklar ile araştırma değişkenleri arasındaki ilişkiler gösterilmiştir. Tablo 11’e göre en büyük VIF değeri 3,87 olarak tespit edilmiştir. Dolayısıyla bütün düzeyler için yapılan analizlerde çoklu doğrusallık sorunun olmadığı söylenebilir.

Tablo 11. VİF Değerleri

2010 yılı için			
	GSYH	Lojistik performans	İnovasyon gelişmişlik
Lojistik performans	1		
Yönetişim kalitesi		3.65	1
İnovasyon gelişmişlik		3.65	
2012 yılı için			
	GSYH	Lojistik performans	İnovasyon gelişmişlik
Lojistik performans	1		
Yönetişim kalitesi		3.623	1
İnovasyon gelişmişlik		3.623	
2014 yılı için			
	GSYH	Lojistik performans	İnovasyon gelişmişlik
Lojistik performans	1		
Yönetişim kalitesi		3.606	1
İnovasyon gelişmişlik		3.606	
2016 yılı için			
	GSYH	Lojistik performans	İnovasyon gelişmişlik
Lojistik performans	1		
Yönetişim kalitesi		3.481	1
İnovasyon gelişmişlik		3.481	
2018 yılı için			
	GSYH	Lojistik performans	İnovasyon gelişmişlik
Lojistik performans	1		
Yönetişim kalitesi		3.364	1
İnovasyon gelişmişlik		3.364	
Toplam yıllar için			
	GSYH	Lojistik performans	İnovasyon gelişmişlik
Lojistik performans	1		
Yönetişim kalitesi		3.87	1
İnovasyon gelişmişlik		3.87	
Gelişmiş ülkeler için			
	GSYH	Lojistik performans	İnovasyon gelişmişlik
Lojistik performans	1		
Yönetişim kalitesi		2.208	1

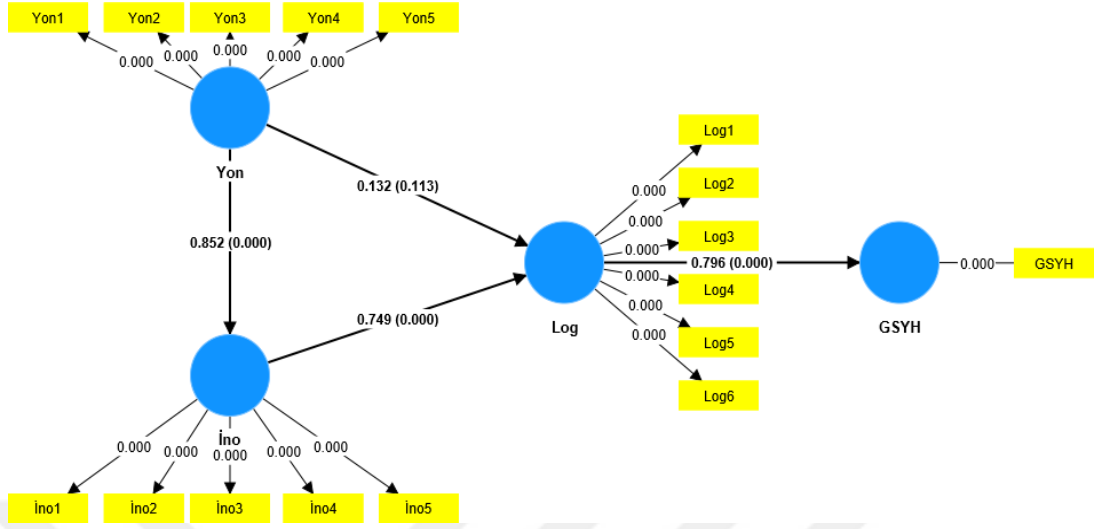
İnovasyon gelişmişlik		2.208	
Gelişmekte olan için			
	GSYH	Lojistik performans	İnovasyon gelişmişlik
Lojistik performans	1		
Yönetişim kalitesi		1.602	1
İnovasyon gelişmişlik		1.602	

2010 Yılı İçin Sonuçlar

Şekil 5`de, PLS-SEM yol katsayılarını ve değişkenler arasındaki ilişkilerin anlamlılık düzeyleri gösterilmektedir. PLS-SEM yol katsayıları, yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişliği, lojistik performans ve GSYH arasındaki ilişkiye işaret etmektedir. SmartPls 4 paket programı, ilgili değişkenlerin yol katsayılarının standartlaştırılmış değerlerini vermektedir. Bu değerler -1 ile +1 arasında değişmektedir. Yol katsayılarının -1`e yaklaşması negatif güçlü ilişkiyi, +1`e yaklaşması ise pozitif güçlü ilişkiyi ifade etmektedir. Diğer taraftan 0`a yakın yol değerler ise daha zayıf ilişkilere işaret etmektedir (Hair vd. 2021).

Diğer taraftan modelin tahmin gücünü belirlemek için Q^2 değerine, açıklanma düzeyini belirlemek için R^2 değerine, etki büyüklüğü düzeyini belirlemek için ise f^2 değerine bakılmıştır. R^2 değerinin 0,0-0,13 aralığında bulunması zayıf, 0,13-0,26 aralığında bulunması orta, 0,26 ve üstünde bulunması ise yüksek açıklanma düzeyi olduğunu ifade etmektedir. f^2 değerinin 0,02`nin altında olması küçük, 0,15 orta ve 0,35 üzerinde olması ise büyük etki düzeyi olarak yorumlanmaktadır. İçsel yapının yapısal model tarafından tahmin edilme gücünü gösteren, yani ilişki katsayılarının gözlenen bir endojen değişkeni ne kadar iyi tahmin edebildiğini gösteren Q^2 değeri ise, 0,02`nin altı düşük, 0,15 düzeyi orta, 0,35`in üstü ise yüksek tahmin edilme olarak yorumlanmaktadır. Ayrıca, bu değerlerin $0 < Q^2 < 1$ aralığında olması istenmektedir (Hair vd. 2021).

Şekil 5. 2010 yılı için model sonuçları



Tablo 12’de ise yol katsayıları için tüm t-istatistikleri, anlamlılık düzeyleri, örneklem ortalaması, standart sapma, f^2 değerleri verilmiştir ve buna göre yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişki kritik 2,57 t-değerinden küçüktür ve anlamsızdır. Buna karşın diğer değişkenler arasındaki ilişkiler 95% güven aralığından istatistiksel olarak anlamlıdır.

Bu sonuçlara göre; ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta = 0,852, p < 0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Yani yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, inovasyon gelişmişlikte 0,852 birimlik artışa neden olacaktır. Bu ilişki bağlamında elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2 = 2,650$) yüksek düzeydedir. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönde ve anlamlı ($\beta = 0,749, p < 0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Başka bir deyimle inovasyon gelişiminde bir birimlik artış lojistik performansı 0,749 birim arttıracaktır. Ayrıca elde edilen etki büyüklüğü değeri $f^2 = 0,604$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta = 0,796, f^2 = 1,732, p < 0,05$) bir etkisi bulunmaktadır. Yani lojistik performansta bir birimlik gelişim sonucunda GSYH’da 0,796 birimlik gelişim izlenecektir.

Tablo 12. Modelin Yol Katsayıları

Yol	β	Örneklem Ort.	Std. Sapma	T	P	f^2
Log -> GSYH	0.796	0.801	0.035	22.82	0,000	1.732
Yon -> Log	0.132	0.134	0.083	1.586	0.113	0.019

Yon -> İno	0.852	0.853	0.024	34.98	0,000	2.650
İno -> Log	0.749	0.746	0.075	9.965	0,000	0.604

Tablo 13`de modeldeki değişkenlerin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi ile ilgili olarak bulgular yer almaktadır. Buna göre; inovasyon gelişmişliğin modeldeki açıklanma yüzdesi %72,2 ( $R^2=0,722$ ) olarak yüksek düzeyde olduğu, yani bu, yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlikteki varyansın %72,2`ini yüksek düzeyde açıkladığı anlamına gelir. Diğer taraftan kestirim gücünün de yüksek düzeyde ($Q^2=0,726$) olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 13`e göre; lojistik performansın modeldeki açıklanma düzeyi  $R^2=0,589$  olarak tespit edilmiştir. Başka bir deyimle, yönetim kalitesinin ve inovasyon gelişmişliğin lojistik performanstaki varyansın %58,9`unu yüksek düzeyde açıklamaktadır. Bunun yanı sıra lojistik performansın modeldeki kestirim gücünün ise yüksek düzeyde ($Q^2=0,726$) olduğu tespit edilmiştir.

Son olarak ise, GSYH`nin modeldeki açıklanma düzeyi  $R^2=0,584$ `dür. Yani yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik ve lojistik performans birlikte GSYH`deki varyansın %58,4`ünü büyük ölçüde açıklamaktadır. Ayrıca GSYH`nin modeldeki kestirim gücü ise $Q^2=0,634$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur.

Tablo 13. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri

	R^2	Q^2
GSYH	0.584	0.634
Log	0.589	0.746
İno	0.722	0.726

Analiz sonuçlarına göre ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Ayrıca yönetim kalitesi düzeyindeki gelişimin lojistik performans üzerinde olumlu ya da olumsuz bir etkisi olmayacaktır. Diğer taraftan ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH`de gelişimi izlenecektir.

Diğer taraftan aracı etkileri test etmek için doğrudan ve dolaylı etkiler kullanılmaktadır (Hair ve diğerleri, 2016). Doğrudan etki, iki gizli değişkeni tek bir okla birbirine bağlayan ilişkidir. Dolaylı etki, bir aracı değişken aracılığıyla iki gizli değişken arasındaki ilişkiyi ifade etmektedir. Örneğin, yönetim kalitesi ile lojistik performans arasındaki doğrudan etki 0,132`dir. İnovasyon gelişimin aracılığı ile yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki dolaylı etki, yönetim kalitesi-inovasyon gelişim ve inovasyon gelişim-lojistik performansının doğrudan etkilerinin  $(0,132 \times 0,749 = 0,638)$  çarpılmasıyla hesaplanır. Ardından, Tablo 14`de görüldüğü gibi dolaylı etki ve doğrudan etki değerlerin toplamı ile $(0,132 + 0,638 = 0,769)$ yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki toplam etkisini bulabiliriz.

Tablo 14. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi

	Doğrudan etki	95% Güven aralığı	p	Dolaylı etki	p	95% Güven aralığı	Toplam etki	p
Yon→Log	0.132	[-0.028-0.297]	0.113	0.638	0,000	[0.514-0.769]	0.769	0,000

Hair vd. (2016), doğrudan etkilerin ve dolaylı etkilerin hem anlamlı hem de pozitif olması durumunda kısmi tamamlayıcı (kısmi) aracılık (partial complementary mediation) etki olduğunu, tüm etkiler anlamlı, ancak negatif olduğunda ise rekabetçi aracılık etkisi (competitive mediation) olduğunu belirtmişler. Öte yandan, dolaylı etki anlamlı ancak doğrudan etki anlamsız ise tam aracılık (full mediation) etkiden bahis edebiliriz.

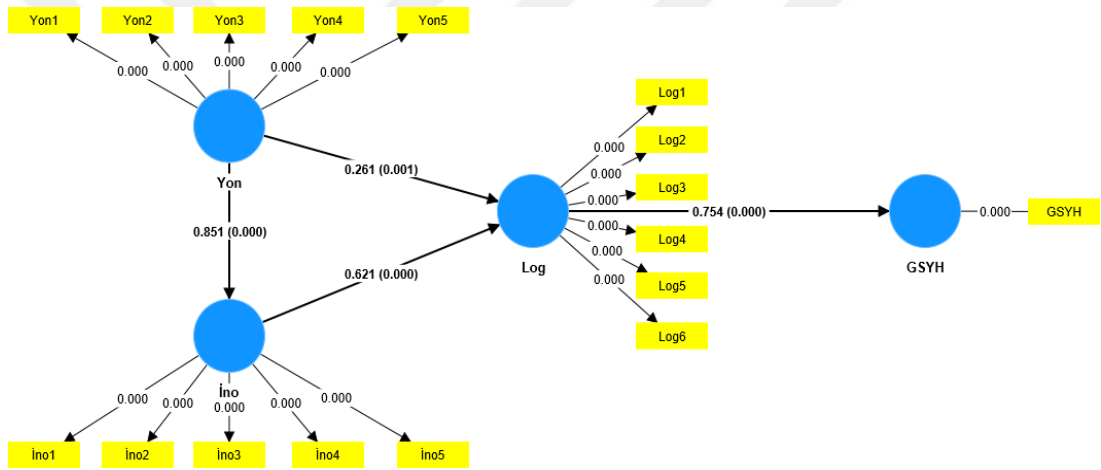
Tablo 14`e göre; yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki doğrudan etki anlamsızdır ($\beta=0,132$, $p>0,05$). Diğer taraftan inovasyon gelişmişlik düzeyi modele dahil edildiğinde yönetim kalitesi ile lojistik performans arasındaki ilişki pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olmaktadır ($\beta=0,638$, $p<0,05$). Dolayısıyla bu sonuçlara göre inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide tam aracılık rolü bulunmaktadır. Başka bir anlatımla daha yüksek yönetim kalitesi seviyeleri, inovasyon gelişimini artırır, bu da daha yüksek lojistik

performansa yol açar. Yani, yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile açıklanmaktadır.

2012 Yılı İçin Sonuçlar

Şekil 6 PLS-SEM yol katsayılarını ve değişkenler arasındaki ilişkilerin anlamlılık düzeylerini göstermektedir. PLS-SEM yol katsayıları, yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişliği, lojistik performans ve GSYH arasındaki ilişkiye işaret etmektedir.

Şekil 6. 2012 yılı için model sonuçları



Tablo 15’de ise yol katsayıları için tüm t-istatistikleri, anlamlılık düzeyleri, örneklem ortalaması, standart sapma, f^2 değerleri verilmiştir. Bu sonuçlara göre; ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta=0,851$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Yani yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, inovasyon gelişmişlikte 0,851 birimlik artışa neden olacaktır. Bu ilişki bağlamında elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2=2,623$) yüksek düzeydedir. Diğer taraftan yönetim kalitesinin ülkelerin lojistik performansı üzerinde de ($\beta=0,261$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Buna göre yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, lojistik performansta 0,261 birimlik artım doğuracaktır ve elde edilen etki büyüklüğünün değeri ($f^2=0,070$) yüksek düzeydedir. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönlü ve anlamlı ($\beta=0,621$, $p<0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Başka bir deyimle inovasyon gelişiminde bir birimlik artış lojistik performansı 0,621 birimlik

arttıracaktır. Ayrıca elde edilen etki büyüklüğü değeri $f^2=0,395$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta=0,754$, $f^2=1,315$, $p<0,05$) bir etkisi bulunmaktadır. Yani lojistik performansta bir birimlik gelişim sonucunda GSYH`da 0,754 birimlik gelişim izlenecektir.

Tablo 15. Modelin Yol Katsayıları

Yol	β	Örneklem Ort.	Std. Sapma	T	P	f^2
Log -> GSYH	0.754	0.759	0.035	21.471	0,000	1.315
Yon -> Log	0.261	0.258	0.080	3.259	0.001	0.070
Yon -> İno	0.851	0.852	0.023	36.851	0,000	2.623
İno -> Log	0.621	0.624	0.077	8.019	0,000	0.395

Tablo 16`da modeldeki değişkenlerin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi ile ilgili olarak bulgular yer almaktadır. Buna göre; inovasyon gelişmişliğinin modeldeki açıklanma yüzdesi %72,4 ( $R^2=0,724$ ) olarak yüksek düzeyde olduğu, yani bu, yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlikteki varyansın %72,4`ini yüksek düzeyde açıkladığı anlamına gelir. Diğer taraftan kestirim gücünün de yüksek düzeyde ($Q^2=0,718$) olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 16`ya göre; lojistik performansın modeldeki açıklanma düzeyi  $R^2=0,730$  olarak tespit edilmiştir. Başka bir deyimle, yönetim kalitesinin ve inovasyon gelişmişliğinin lojistik performanstaki varyansın %73,0`nü yüksek düzeyde açıklamaktadır. Bunun yanı sıra lojistik performansın modeldeki kestirim gücünün ise yüksek düzeyde ($Q^2=0,621$) olduğu tespit edilmiştir.

Son olarak ise, GSYH`nin modeldeki açıklanma düzeyi  $R^2=0,568$ `dir. Yani yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik ve lojistik performans birlikte GSYH`deki varyansın %56,8`ni büyük ölçüde açıklamaktadır. Ayrıca GSYH`nin modeldeki kestirim gücü ise $Q^2=0,560$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur.

Tablo 16. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri

	R^2	Q^2
GSYH	0.568	0.560
Log	0.730	0.621
İno	0.724	0.718

Analiz sonuçlarına göre ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Ayrıca yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda da lojistik performans olumlu olarak etkilenecektir. Diğer taraftan ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH`de gelişim izlenecektir.

Tablo 17`ye göre; yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki doğrudan etki istatistiksel olarak anlamlıdır ($\beta=0,261$, $p<0,05$). Diğer taraftan inovasyon gelişmişlik düzeyi modele dahil edildiğinde yönetim kalitesi ile lojistik performans arasındaki ilişki pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olmaktadır ($\beta=0,529$, $p<0,05$). Dolayısıyla bu sonuçlara göre inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide kısmı aracılık rolü bulunmaktadır. Başka bir anlatımla daha yüksek yönetim kalitesi seviyeleri, lojistik performansını doğrudan artırır. Aynı zamanda inovasyon gelişimi üzerinde de olumlu bir gelişim doğurur, bu da daha yüksek lojistik performansa yol açar. Yani, yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile de açıklanmaktadır.

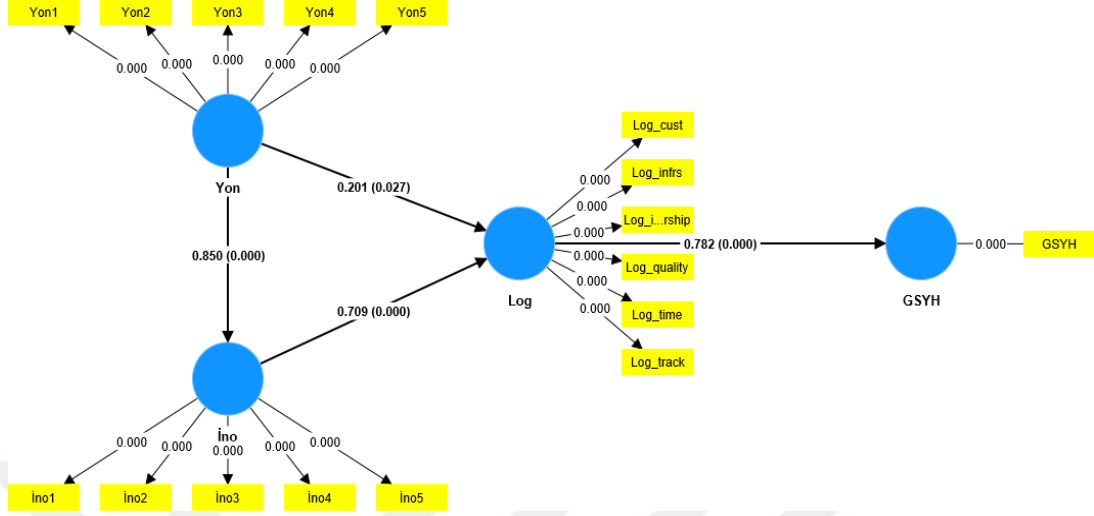
Tablo 17. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi

	Doğrudan etki	95% Güven aralığı	p	Dolaylı etki	p	95% Güven aralığı	Toplam etki	p
Yon→Log	0,261	[0.101-0.416]	0,000	0,529	0,000	[0.402-0.668]	0.790	0,000

2014 Yılı İçin Sonuçlar

Şekil 7, PLS-SEM yol katsayılarını ve değişkenler arasındaki ilişkilerin anlamlılık düzeylerini göstermektedir. PLS-SEM yol katsayıları, yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişliği, lojistik performans ve GSYH arasındaki ilişkiye işaret etmektedir.

Şekil 7. 2014 yılı için model sonuçları



Tablo 18’de ise yol katsayıları için tüm t-istatistikleri, anlamlılık düzeyleri, örneklem ortalaması, standart sapma, f^2 değerleri verilmiştir. Bu sonuçlara göre; ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta=0,850$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Yani yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, inovasyon gelişmişlikte 0,850 birimlik artışa neden olacaktır. Bu ilişki bağlamında elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2=1,572$) yüksek düzeydedir. Diğer taraftan yönetim kalitesinin ülkelerin lojistik performansı üzerinde de ($\beta=0,201$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Buna göre yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, lojistik performansta 0,201 birimlik artım doğuracaktır ve elde edilen etki büyüklüğünün değeri ($f^2= 0,052$) yüksek düzeydedir. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönlü ve anlamlı ($\beta=0,709$, $p<0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Başka bir deyimle inovasyon gelişiminde bir birimlik artış lojistik performansı 0,709 birimlik arttıracaktır. Ayrıca elde edilen etki büyüklüğü değeri $f^2=0,651$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta=0,782$, $f^2=1,572$, $p<0,05$) bir etkisi bulunmaktadır. Yani lojistik performansta bir birimlik gelişim sonucunda GSYH’de 0,782 birimlik gelişim izlenecektir.

Tablo 18. Modelin Yol Katsayıları

Yol	β	Örneklem Ort.	Std. Sapma	T	P	f^2
Log -> GSYH	0.782	0.786	0.027	28.77	0,000	1.572
Yon -> Log	0.201	0.199	0.091	2.216	0.027	0.052

Yon -> İno	0.850	0.850	0.025	34.402	0,000	2.606
İno -> Log	0.709	0.711	0.085	8.357	0,000	0.651

Tablo 19`da modeldeki değişkenlerin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi ile ilgili olarak bulgular yer almaktadır. Buna göre; inovasyon gelişmişliğin modeldeki açıklanma yüzdesi %72,3 ( $R^2=0,723$ ) olarak yüksek düzeyde olduğu, yani bu, yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlikteki varyansın %72,3`ünü yüksek düzeyde açıkladığı anlamına gelir. Diğer taraftan kestirim gücünün de yüksek düzeyde ($Q^2=0,718$) olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 19`a göre; lojistik performansın modeldeki açıklanma düzeyi  $R^2=0,786$  olarak tespit edilmiştir. Başka bir deyimle, yönetim kalitesinin ve inovasyon gelişmişliğin lojistik performanstaki varyansın %78,6`nı yüksek düzeyde açıklamaktadır. Bunun yanı sıra lojistik performansın modeldeki kestirim gücünün ise yüksek düzeyde ($Q^2=0,644$) olduğu tespit edilmiştir.

Son olarak ise, GSYH`nin modeldeki açıklanma düzeyi  $R^2=0,611$ `dir. Yani yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik ve lojistik performans birlikte GSYH`deki varyansın %61,1`ni büyük ölçüde açıklamaktadır. Ayrıca GSYH`nin modeldeki kestirim gücü ise $Q^2=0,575$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur.

Tablo 19. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri

	R^2	Q^2
GSYH	0.611	0.575
Log	0.786	0.644
İno	0.723	0.718

Analiz sonuçlarına göre ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Ayrıca yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda da lojistik performans olumlu olarak etkilenecektir. Diğer taraftan ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH`de gelişim izlenecektir.

Tablo 20`ye göre; yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki doğrudan etki istatistiksel olarak anlamlıdır ($\beta=0,201$, $p<0,05$). Diğer taraftan

inovasyon gelişmişlik düzeyi modele dahil edildiğinde yönetim kalitesi ile lojistik performans arasındaki ilişki pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olmaktadır ($\beta=0,603$, $p<0,05$). Dolayısıyla bu sonuçlara göre inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide kısmi aracılık rolü bulunmaktadır. Başka bir anlatımla daha yüksek yönetim kalitesi seviyeleri, lojistik performansını doğrudan artırır. Aynı zamanda inovasyon gelişimi üzerinde de olumlu bir gelişim doğurur, bu da daha yüksek lojistik performansa yol açar. Yani, yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile de açıklanmaktadır.

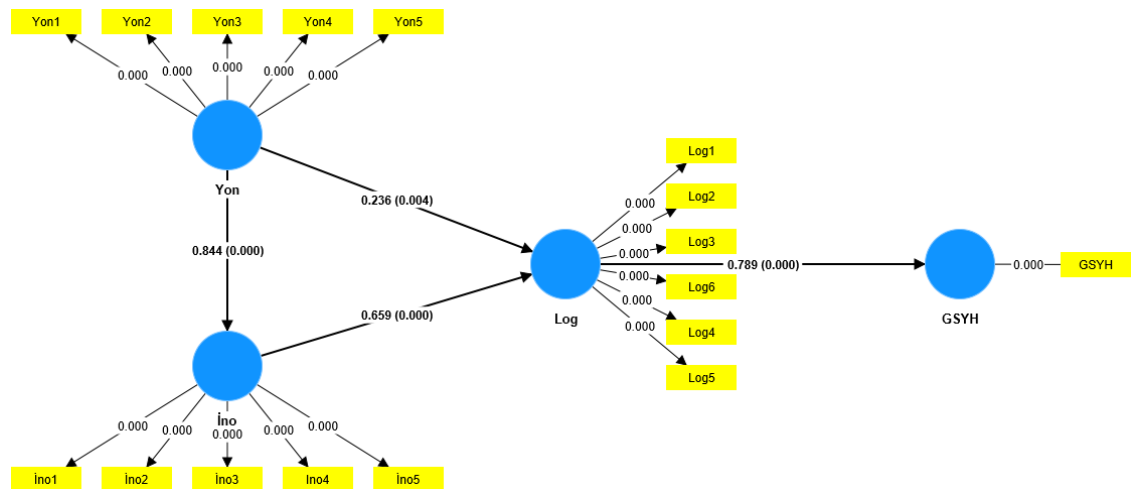
Tablo 20. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi

	Doğrudan etki	95% Güven aralığı	p	Dolaylı etki	p	95% Güven aralığı	Toplam etki	p
Yon→Log	0,201	[0.026- 0.380]	0,000	0,603	0,000	[0.461- 0.747]	0.804	0,000

2016 Yılı İçin Sonuçlar

Şekil 8’de PLS-SEM yol katsayılarını ve değişkenler arasındaki ilişkilerin anlamlılık düzeyleri gösterilmektedir. PLS-SEM yol katsayıları, yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişliği, lojistik performans ve GSYH arasındaki ilişkiye işaret etmektedir.

Şekil 8. 2014 yılı için model sonuçları



Tablo 21`de ise yol katsayıları için tüm t-istatistikleri, anlamlılık düzeyleri, örneklem ortalaması, standart sapma, f^2 değerleri verilmiştir. Bu sonuçlara göre; ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta=0,844$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Yani yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, inovasyon gelişmişlikte 0,844 birimlik artışa neden olacaktır. Bu ilişki bağlamında elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2=2,481$) yüksek düzeydedir. Diğer taraftan yönetim kalitesinin ülkelerin lojistik performansı üzerinde de ($\beta=0,236$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Buna göre yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, lojistik performansta 0,236 birimlik artım doğuracaktır ve elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2=0,065$) yüksek düzeydedir. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönde ve anlamlı bir ($\beta=0,659$, $p<0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Başka bir deyimle inovasyon gelişiminde bir birimlik artış lojistik performansı 0,659 birimlik arttıracaktır. Ayrıca elde edilen etki büyüklüğü değeri $f^2=0,651$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta=0,789$, $f^2=1,648$, $p<0,05$) bir etkisi bulunmaktadır. Yani lojistik performansta bir birimlik gelişim sonucunda GSYH`de 0,782 birimlik gelişim izlenecektir.

Tablo 21. Modelin Yol Katsayıları

Yol	β	Örneklem Ort.	Std. Sapma	T	P	f^2
Log -> GSYH	0.789	0.792	0.027	29.495	0.000	1.648
Yon -> Log	0.236	0.235	0.081	2.903	0.004	0.065
Yon -> İno	0.844	0.845	0.027	31.433	0.000	2.481
İno -> Log	0.659	0.66	0.075	8.839	0.000	0.504

Tablo 22`de modeldeki değişkenlerin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi ile ilgili olarak bulgular yer almaktadır. Buna göre; inovasyon gelişmişliğin modeldeki açıklanma yüzdesi %71,3 ( $R^2=0,713$ ) olarak yüksek düzeyde olduğu, yani bu, yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlikteki varyansın %71,3`ünü yüksek düzeyde açıkladığı anlamına gelir. Diğer taraftan kestirim gücünün de yüksek düzeyde ($Q^2=0,708$) olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 22`ye göre; lojistik performansın modeldeki açıklanma düzeyi $R^2=0,752$ olarak tespit edilmiştir. Başka bir deyimle, yönetim kalitesinin ve inovasyon

gelişmişliğin lojistik performanstaki varyansın %75,2'ni yüksek düzeyde açıklamaktadır. Bunun yanı sıra lojistik performansın modeldeki kestirim gücünün ise yüksek düzeyde ($Q^2=0,625$) olduğu tespit edilmiştir.

Son olarak ise, GSYH'nin modeldeki açıklanma düzeyi $R^2=0,622$ 'dir. Yani yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik ve lojistik performans birlikte GSYH'deki varyansın %62,2'ni büyük ölçüde açıklamaktadır. Ayrıca GSYH'nin modeldeki kestirim gücü ise $Q^2=0,614$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur.

Tablo 22. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri

	R^2	Q^2
GSYH	0.622	0.614
Log	0.752	0.625
İno	0.713	0.708

Analiz sonuçlarına göre ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Ayrıca yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda da lojistik performans olumlu olarak etkilenecektir. Diğer taraftan ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH'de gelişim izlenecektir.

Tablo 23'e göre; yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki doğrudan etki istatistiksel olarak anlamlıdır ($\beta=0,236$, $p<0,05$). Diğer taraftan inovasyon gelişmişlik düzeyi modele dahil edildiğinde yönetim kalitesi ile lojistik performans arasındaki ilişki pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olmaktadır ($\beta = 0,556$, $p<0,05$). Dolayısıyla bu sonuçlara göre inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide kısmi aracılık rolü bulunmaktadır. Başka bir anlatımla daha yüksek yönetim kalitesi seviyeleri, lojistik performansını doğrudan artırır. Aynı zamanda inovasyon gelişimi üzerinde de olumlu bir gelişim doğurur, bu da daha yüksek lojistik performansa yol açar. Yani, yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile de açıklanmaktadır.

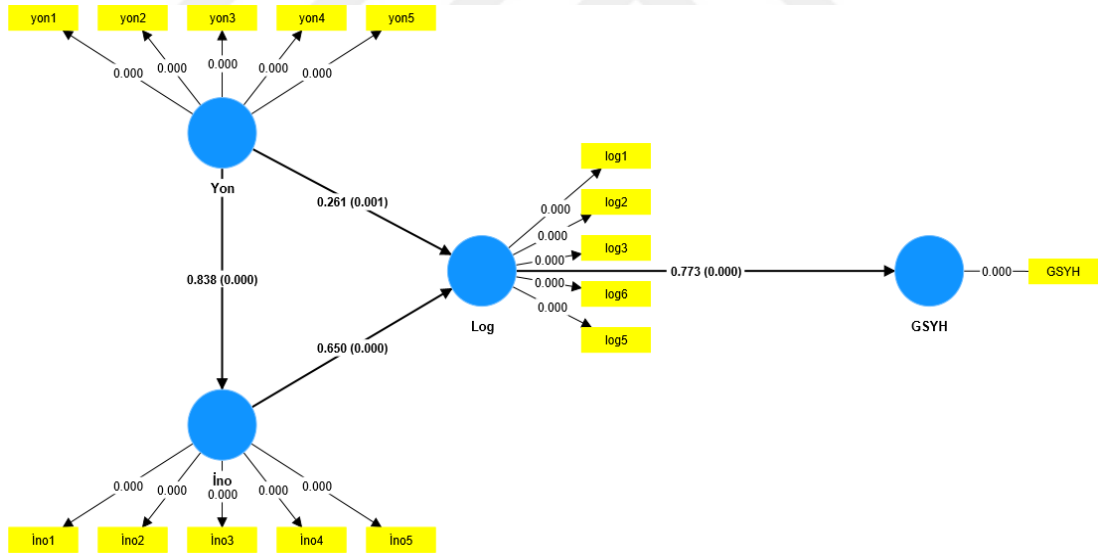
Tablo 23. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi

	Doğrudan etki	95% Güven aralığı	p	Dolaylı etki	p	95% Güven aralığı	Toplam etki	p
Yon→Log	0,236	[0.073- 0.398]	0,000	0,556	0,000	[0.432- 0.695]	0,792	0,000

2018 Yılı İçin Sonuçlar

Şekil 9'da PLS-SEM yol katsayılarını ve değişkenler arasındaki ilişkilerin anlamlılık düzeyleri gösterilmektedir. PLS-SEM yol katsayıları, yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişliği, lojistik performans ve GSYH arasındaki ilişkiye işaret etmektedir.

Şekil 9: 2014 yılı için model sonuçları



Tablo 24'de ise yol katsayıları için tüm t-istatistikleri, anlamlılık düzeyleri, örneklem ortalaması, standart sapma, f^2 değerleri verilmiştir. Bu sonuçlara göre; ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta=0,838$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Yani yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, inovasyon gelişmişlikte 0,838 birimlik artışa neden olacaktır. Bu ilişki bağlamında elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2=2,364$) yüksek düzeydedir. Diğer taraftan yönetim kalitesinin ülkelerin lojistik performansı üzerinde de ($\beta=0,261$, $p<0,05$) pozitif etkisi

bulunmaktadır. Buna göre yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, lojistik performansta 0,261 birimlik artım doğuracaktır ve elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2=0,090$) yüksek düzeydedir. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönde ve anlamlı bir ($\beta=0,650$, $p<0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Başka bir deyimle inovasyon gelişiminde bir birimlik artış lojistik performansı 0,650 birimlik arttıracaktır. Ayrıca elde edilen etki büyüklüğü değeri $f^2=0,558$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta=0,773$, $f^2=1,486$, $p<0,05$) bir etkisi bulunmaktadır. Yani lojistik performansta bir birimlik gelişim sonucunda GSYH'de 0,782 birimlik gelişim izlenecektir.

Tablo 24. Modelin Yol Katsayıları

Yol	β	Örneklem Ort.	Std. Sapma	T	P	f^2
Log -> GSYH	0.773	0.777	0.036	21.703	0.000	1.486
Yon -> Log	0.261	0.260	0.075	3.459	0.001	0.090
Yon -> İno	0.838	0.838	0.028	29.594	0.000	2.364
İno -> Log	0.650	0.651	0.074	8.833	0.000	0.558

Tablo 25`de modeldeki değişkenlerin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi ile ilgili olarak bulgular yer almaktadır. Buna göre; inovasyon gelişmişliğin modeldeki açıklanma yüzdesi %70,3 ( $R^2=0,703$ ) olarak yüksek düzeyde olduğu, yani bu, yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlikteki varyansın %71,3`ünü yüksek düzeyde açıkladığı anlamına gelir. Diğer taraftan kestirim gücünün de yüksek düzeyde ($Q^2=0,699$) olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 25`e göre; lojistik performansın modeldeki açıklanma düzeyi  $R^2=0,775$  olarak tespit edilmiştir. Başka bir deyimle, yönetim kalitesinin ve inovasyon gelişmişliğin lojistik performanstaki varyansın %77,5`nin yüksek düzeyde açıklamaktadır. Bunun yanı sıra lojistik performansın modeldeki kestirim gücünün ise yüksek düzeyde ($Q^2=0,647$) olduğu tespit edilmiştir.

Son olarak ise, GSYH`nin modeldeki açıklanma düzeyi  $R^2= 0,598`$ dir. Yani yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik ve lojistik performans birlikte GSYH`deki

varyansın %59,8'ni büyük ölçüde açıklamaktadır. Ayrıca GSYH'nin modeldeki kestirim gücü ise $Q^2=0,625$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur.

Tablo 25. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri

	R^2	Q^2
GSYH	0.598	0.625
Log	0.775	0.647
İno	0.703	0.699

Analiz sonuçlarına göre ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Ayrıca yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda da lojistik performans olumlu olarak etkilenecektir. Diğer taraftan ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH'de gelişim izlenecektir.

Tablo 26'ya göre; yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki doğrudan etki istatistiksel olarak anlamlıdır ($\beta = 0,261$, $p<0,05$). Diğer taraftan inovasyon gelişmişlik düzeyi modele dahil edildiğinde yönetim kalitesi ile lojistik performans arasındaki ilişki pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olmaktadır ($\beta = 0,545$, $p<0,05$). Dolayısıyla bu sonuçlara göre inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide kısmi aracılık rolü bulunmaktadır. Başka bir anlatımla daha yüksek yönetim kalitesi seviyeleri, lojistik performansını doğrudan artırır. Aynı zamanda inovasyon gelişimi üzerinde de olumlu bir gelişim doğurur, bu da daha yüksek lojistik performansa yol açar. Yani, yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile de açıklanmaktadır.

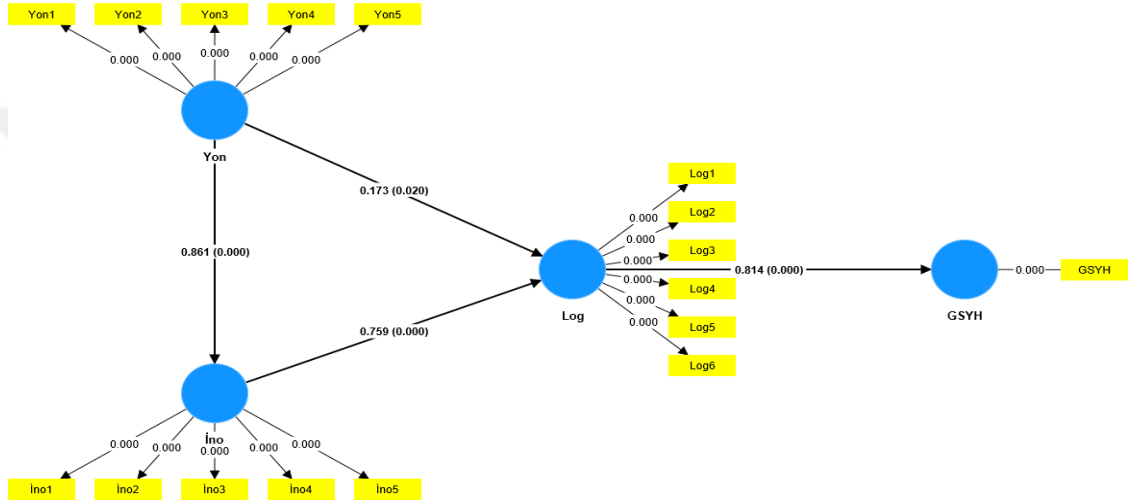
Tablo 26. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi

	Doğrudan etki	95% Güven aralığı	p	Dolaylı etki	p	95% Güven aralığı	Toplam etki	p
Yon→Log	0,261	[0.124-0.418]	0,000	0,545	0,000	[0.417-0.667]	0,792	0,000

Genel İçin Sonuçlar

Şekil 10, PLS-SEM yol katsayılarını ve değişkenler arasındaki ilişkilerin anlamlılık düzeylerini göstermektedir. PLS-SEM yol katsayıları, yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişliği, lojistik performans ve GSYH arasındaki ilişkiye işaret etmektedir.

Şekil 10: 2014 yılı için model sonuçları



Tablo 27’de ise yol katsayıları için tüm t-istatistikleri, anlamlılık düzeyleri, örneklem ortalaması, standart sapma, f^2 değerleri verilmiştir. Bu sonuçlara göre; ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta=0,861$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Yani yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, inovasyon gelişmişlikte 0,861 birimlik artışa neden olacaktır. Bu ilişki bağlamında elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2=2,870$) yüksek düzeydedir. Diğer taraftan yönetim kalitesinin ülkelerin lojistik performansı üzerinde de ($\beta=0,173$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Buna göre yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, lojistik performansta 0,173 birimlik artım doğuracaktır ve elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2=0,046$) yüksek düzeydedir. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönde ve anlamlı bir ($\beta=0,759$, $p<0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Başka bir deyimle inovasyon gelişiminde bir birimlik artış lojistik performansı 0,759 birimlik arttıracaktır. Ayrıca elde edilen etki büyüklüğü değeri $f^2=0,883$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta=0,814$,

$f^2=1,967$, $p<0,05$) bir etkisi bulunmaktadır. Yani lojistik performanstaki bir birimlik gelişim sonucunda GSYH'de 0,814 birimlik gelişim izlenecektir.

Tablo 27. Modelin Yol Katsayıları

Yol	β	Örneklem Ort.	Std. Sapma	T	P	f^2
Log -> GSYH	0.814	0.818	0.028	29.382	0.000	1.967
Yon -> Log	0.173	0.172	0.074	2.336	0.020	0.046
Yon -> İno	0.861	0.861	0.024	36.08	0.000	2.870
İno -> Log	0.759	0.759	0.068	11.111	0.000	0.883

Tablo 28'de modeldeki değişkenlerin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi ile ilgili olarak bulgular yer almaktadır. Buna göre; inovasyon gelişmişliğinin modeldeki açıklanma yüzdesi $R^2=0,742$ olduğu, yani bu, yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlikteki varyansın %74,2'ni yüksek düzeyde açıkladığı anlamına gelir. Diğer taraftan kestirim gücünün de yüksek düzeyde ($Q^2= 0,738$) olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 28'e göre; lojistik performansın modeldeki açıklanma düzeyi $R^2= 0,832$ olarak tespit edilmiştir. Başka bir deyimle, yönetim kalitesinin ve inovasyon gelişmişliğinin lojistik performanstaki varyansın %83,2'nin yüksek düzeyde açıklamaktadır. Bunun yanı sıra lojistik performansın modeldeki kestirim gücünün ise yüksek düzeyde ($Q^2=0,681$) olduğu tespit edilmiştir.

Son olarak ise, GSYH'nin modeldeki açıklanma düzeyi $R^2= 0,663$ 'dir. Yani yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik ve lojistik performans birlikte GSYH'deki varyansın %66,3'nü büyük ölçüde açıklamaktadır. Ayrıca GSYH'nin modeldeki kestirim gücü ise $Q^2=0,620$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur.

Tablo 28. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri

	R^2	Q^2
GSYH	0.663	0.620
Log	0.832	0.681
İno	0.742	0.738

Analiz sonuçlarına göre ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Ayrıca yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda da lojistik performans olumlu olarak etkilenecektir. Diğer taraftan

ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH`de gelişim izlenecektir.

Tablo 29`a göre; yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki doğrudan etki istatistiksel olarak anlamlıdır ($\beta = 0,173$, $p<0,05$). Diğer taraftan inovasyon gelişmişlik düzeyi modele dahil edildiğinde yönetim kalitesi ile lojistik performans arasındaki ilişki pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olmaktadır ($\beta=0,654$, $p<0,05$). Dolayısıyla bu sonuçlara göre inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide kısmi aracılık rolü bulunmaktadır. Başka bir anlatımla daha yüksek yönetim kalitesi seviyeleri, lojistik performansını doğrudan artırır. Aynı zamanda inovasyon gelişimi üzerinde de olumlu bir gelişim doğurur, bu da daha yüksek lojistik performansa yol açar. Yani, yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile de açıklanmaktadır.

Tablo 29. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi

	Doğrudan etki	95% Güven aralığı	p	Dolaylı etki	p	95% Güven aralığı	Toplam etki	p
Yon→Log	0,173	[0.03-0.321]	0,000	0,654	0,000	[0.538-0.778]	0,826	0,000

Ülke Grupları Açısından Analizler

Araştırmada ilgili değişkenler arasındaki ilişkilerin ülke grupları açısından nasıl bir farklılık oluşturup-oluşturmadığını belirlemek için öncelikle araştırma kapsamında ele alınan ülkeler iki grupta toplanmıştır. Bu gruplanma IMF tarafından yapılan gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler gruplanması kapsamında gerçekleştirilmiştir (www.imf.org).

Bu bağlamda araştırmanın örneklemini oluşturan 121 ülkeden 35`i gelişmiş ülkeler grubunu, 86`sı ise gelişmekte olan ülkeler grubunu oluşturmaktadır. Bu ülkelerin yer aldığı liste EK 2`de yer almaktadır.

Ülke grupları bağlamında öncelikle araştırma değişkenlerinin boyutlarının anlamlı bir farklılık gösterip-göstermediği test edilmiş, sonrasında ise hem gelişmiş hem de gelişmekte ülkeler için ilişki testlerine bakılmış ve sonuçlar değerlendirilmiştir.

Anova Sonuçları

Ülkelerdeki yönetim kalitesinin, inovasyon gelişimin, lojistik performansın boyutlarının bu ülkelerin gelişmiş ve gelişmekte olma kriteri bakımından anlamlı bir farklılığa sahip olup-olmadığını bulmak amacıyla Anova gerçekleştirilmiştir. Anova sonuçlarına dair bulgular Tablo 32`de yer almaktadır.

Tablo 30`a göre araştırma değişkenlerinin tüm boyutları gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler açısından anlamlı olarak ($p<0,05$) farklılaşmaktadır. Bu sonuçlara göre tüm değişkenlerin ortalamalarını kıyasladığımız zaman gelişmiş ülkelerde yönetim kalitesinin, inovasyon gelişmişliğin, lojistik performansın ve kişi başına düşen GSYH`nin gelişmekte olan ülkelere göre daha büyük olduğu ve farklılığın da istatistiksel olarak anlamlı olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 30. Anova Sonuçları

	N	Ortalama	Standart sapma	Standart hata	ANOVA	
					F	Sig
Kurumlar	35	83,3966	7,67816	1,29785	192,474	,000
	86	55,3838	10,88140	1,17337		
	121	63,4867	16,22483	1,47498		
Beşeri sermaye ve araştırma	35	53,2476	8,10425	1,36987	202,519	,000
	86	28,2783	8,99684	,97015		
	121	35,5008	14,32438	1,30222		
Altyapı	35	53,6400	6,06277	1,02479	178,874	,000
	86	33,4391	8,04669	,86770		
	121	39,2823	11,86900	1,07900		
Piyasaların gelişmişliği	35	58,8071	10,41644	1,76070	115,129	,000
	86	41,1591	7,12828	,76866		
	121	46,2639	11,45854	1,04169		
Ticari gelişmişlik	35	49,9140	8,79777	1,48709	172,543	,000
	86	31,0556	6,38927	,68897		
	121	36,5105	11,16112	1,01465		

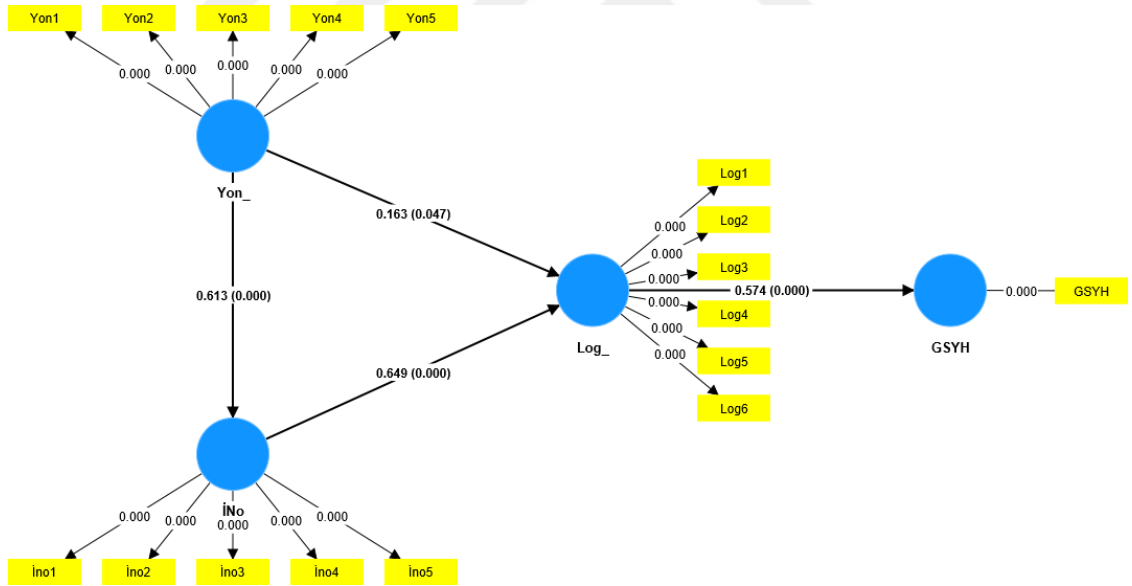
Bilgi ve teknoloji çıktıları	35	44,5291	9,95035	1,68192	172,375	,000
	86	22,9794	7,36349	,79403		
	121	29,2128	12,75647	1,15968		
Yaratıcı çıktılar	35	47,3657	6,97734	1,17939	169,805	,000
	86	27,4123	7,88566	,85033		
	121	33,1839	11,84799	1,07709		
Gümrük	35	3,5048	,37682	,06369	209,976	,000
	86	2,5402	,31229	,03367		
	121	2,8192	,54971	,04997		
Altyapı	35	3,6509	,43670	,07382	185,333	,000
	86	2,5853	,37025	,03993		
	121	2,8935	,62171	,05652		
Uluslararası Yüklemeler	35	3,4446	,27211	,04600	119,845	,000
	86	2,8053	,29860	,03220		
	121	2,9902	,41094	,03736		
Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi	35	3,6445	,39665	,06705	173,815	,000
	86	2,7043	,33794	,03644		
	121	2,9762	,55565	,05051		
Takip ve İzleme	35	3,7154	,36941	,06244	160,072	,000
	86	2,7978	,35860	,03867		
	121	3,0632	,55162	,05015		
Zamanında Teslimat	35	4,0040	,29554	,04996	146,122	,000
	86	3,2252	,33109	,03570		
	121	3,4505	,47763	,04342		
İfade Özgürlüğü ve Hesap Verebilirlik	35	1,1581	,37559	,06349	135,875	,000
	86	-,3011	,69953	,07543		
	121	,1210	,90994	,08272		
Politik İstikrar ve Şiddetsizlik	35	,7961	,49375	,08346	72,403	,000
	86	-,3763	,75077	,08096		
	121	-,0372	,86791	,07890		
Hükümet etkililiği	35	1,4175	,44853	,07582	228,441	,000
	86	-,2159	,57123	,06160		
	121	,2566	,91720	,08338		
İdari Kalite	35	1,3939	,42303	,07150	194,081	,000
	86	-,1362	,59036	,06366		
	121	,3064	,88482	,08044		
Hukukun Üstünlüğü	35	1,4201	,47801	,08080	257,366	,000
	86	-,3244	,56605	,06104		
	121	,1802	,96050	,08732		

Yolsuzluğun Kontrolü	35	1,3708	,70769	,11962	190,987	,000
	86	-,3729	,59509	,06417		
	121	,1315	1,01147	,09195		
GSYH	35	43244,4503	21711,76795	3669,95861	155,188	,000
	86	7283,9748	10081,79270	1087,14767		
	121	17685,7652	21763,08652	1978,46241		

Gelişmiş Ülkeler İçin Sonuçlar

Şekil 11, PLS-SEM yol katsayılarını ve değişkenler arasındaki ilişkilerin anlamlılık düzeylerini göstermektedir. PLS-SEM yol katsayıları, yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişliği, lojistik performans ve GSYH arasındaki ilişkiye işaret etmektedir.

Şekil 11. Model sonuçları



Tablo 31'de ise yol katsayıları için tüm t-istatistikleri, anlamlılık düzeyleri, örneklem ortalaması, standart sapma, f^2 değerleri verilmiştir. Bu sonuçlara göre; ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta=0,740$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Yani yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, inovasyon gelişmişlikte 0,861 birimlik artışa neden olacaktır. Bu ilişki bağlamında elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2=1,208$) yüksek düzeydedir. Diğer taraftan yönetim kalitesinin ülkelerin lojistik performansı üzerinde etkisi ($\beta = 0,218$, $p>0,05$)

anlamsızdır. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönde ve anlamlı bir ($\beta=0,635$, $p<0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Başka bir deyimle inovasyon gelişiminde bir birimlik artış lojistik performansı 0,635 birimlik arttıracaktır. Ayrıca elde edilen etki büyüklüğü değeri $f^2=0,530$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta=0,617$, $f^2=0,614$, $p<0,05$) bir etkisi bulunmaktadır. Yani lojistik performanstaki bir birimlik gelişim sonucunda GSYH'de 0,617 birimlik gelişim izlenecektir.

Tablo 31. Modelin Yol Katsayıları

Yol	β	Örneklem Ort.	Std. Sapma	T	P	f^2
Log -> GSYH	0.617	0.629	0.077	8.027	0.000	0.614
Yon -> Log	0.218	0.189	0.177	1.236	0.217	0.063
Yon -> İno	0.740	0.753	0.071	10.428	0.000	1.208
İno -> Log	0.635	0.662	0.154	4.116	0.000	0.530

Tablo 32'de modeldeki değişkenlerin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi ile ilgili olarak bulgular yer almaktadır. Buna göre; inovasyon gelişmişliğin modeldeki açıklanma yüzdesi $R^2=0,547$ olduğu, yani bu, yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlikteki varyansın %54,72'sini yüksek düzeyde açıkladığı anlamına gelir. Diğer taraftan kestirim gücünün de yüksek düzeyde ($Q^2= 0,449$) olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 32'ye göre; lojistik performansın modeldeki açıklanma düzeyi $R^2=0,656$ olarak tespit edilmiştir. Başka bir deyimle, yönetim kalitesinin ve inovasyon gelişmişliğin lojistik performanstaki varyansın %65,6'nın yüksek düzeyde açıklamaktadır. Bunun yanı sıra lojistik performansın modeldeki kestirim gücünün ise yüksek düzeyde ($Q^2= 0,421$) olduğu tespit edilmiştir.

Son olarak ise, GSYH'nin modeldeki açıklanma düzeyi $R^2= 0,380$ 'dır. Yani yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik ve lojistik performans birlikte GSYH'deki varyansın %38,0'nü büyük ölçüde açıklamaktadır. Ayrıca GSYH'nin modeldeki kestirim gücü ise $Q^2= 0,383$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur.

Tablo 32. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri

	R ²	Q ²
GSYH	0.380	0.383
Log	0.656	0.421
İno	0.547	0.449

Analiz sonuçlarına göre gelişmiş ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Ancak gelişmiş ülkelerdeki yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda direkt olarak lojistik performans etkilenmemektedir. Diğer taraftan ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH'de gelişim izlenecektir.

Tablo 33'e göre; yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki doğrudan etki istatistiksel olarak anlamlıdır ($\beta=0,218$, $p<0,05$). Diğer taraftan inovasyon gelişmişlik düzeyi modele dahil edildiğinde yönetim kalitesi ile lojistik performans arasındaki ilişki pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olmaktadır ($\beta=0,469$, $p<0,05$). Dolayısıyla bu sonuçlara göre gelişmiş ülkelerdeki inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide tam aracılık rolü bulunmaktadır. Başka bir anlatımla daha gelişmiş ülkelerdeki yüksek yönetim kalitesi seviyeleri inovasyon gelişimi üzerinde de olumlu bir gelişim doğurur, bu da daha yüksek lojistik performansa yol açar. Yani, gelişmiş ülkelerdeki yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile de açıklanmaktadır.

Tablo 33. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi

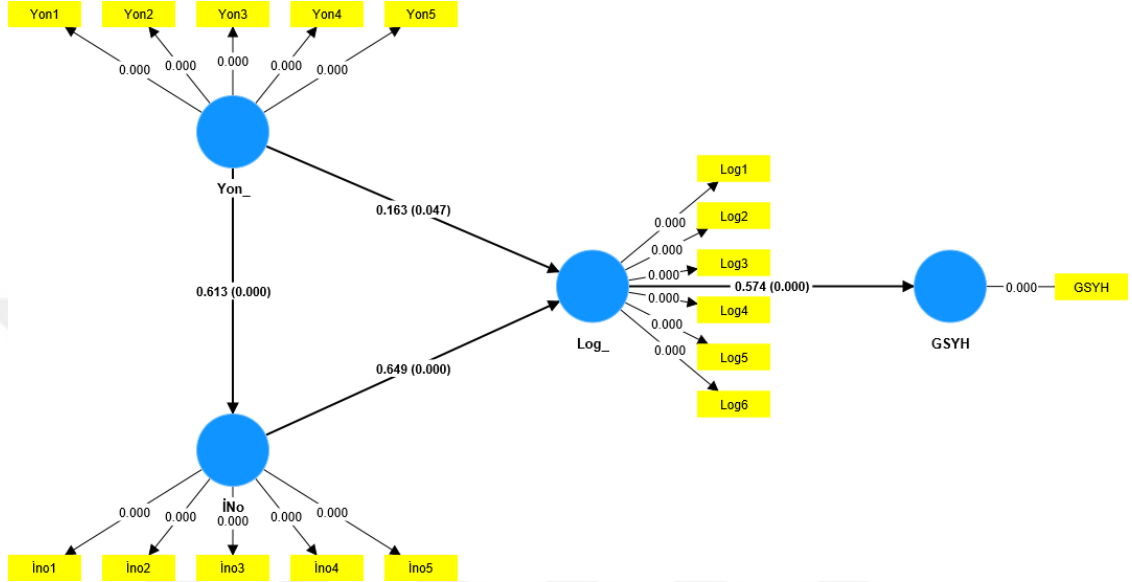
	Doğrudan etki	95% Güven aralığı	p	Dolaylı etki	p	95% Güven aralığı	Toplam etki	p
Yon→Log	0.218	[0.004-0.325]	0,000	0.469	0,000	[0.277-0.521]	0.688	0,000

Gelişmekte Olan Ülkeler İçin Sonuçlar

Şekil 12'de PLS-SEM yol katsayılarını ve değişkenler arasındaki ilişkilerin anlamlılık düzeyleri gösterilmektedir. PLS-SEM yol katsayıları, yönetim kalitesi,

inovasyon gelişmişliği, lojistik performans ve GSYH arasındaki ilişkiye işaret etmektedir.

Şekil 12. Model sonuçları



Tablo 34`de ise yol katsayıları için tüm t-istatistikleri, anlamlılık düzeyleri, örneklem ortalaması, standart sapma, f^2 değerleri verilmiştir. Bu sonuçlara göre; ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta=0,613$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Yani yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, inovasyon gelişmişlikte 0,613 birimlik artışa neden olacaktır. Bu ilişki bağlamında elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2=0,602$) yüksek düzeydedir. Diğer tarafta yönetim kalitesinin gelişmekte olan ülkelerin lojistik performansı üzerinde de ($\beta=0,163$, $p<0,05$) pozitif etkisi bulunmaktadır. Buna göre yönetim kalitesindeki bir birimlik artış, lojistik performansta 0,163 birimlik artım doğuracaktır ve elde edilen etki büyüklüğü değeri ($f^2= 0,039$) yüksek düzeydedir. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönde ve anlamlı bir ($\beta=0,649$, $p<0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Başka bir deyimle inovasyon gelişiminde bir birimlik artış lojistik performansı 0,649 birimlik arttıracaktır. Ayrıca elde edilen etki büyüklüğü değeri $f^2=0,623$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta=0,574$, $f^2=0,491$, $p<0,05$) bir etkisi bulunmaktadır. Yani lojistik performanstaki bir birimlik gelişim sonucunda GSYH`de 0,574 birimlik gelişim izlenecektir.

Tablo 34. Modelin Yol Katsayıları

Yol	β	Örneklem Ort.	Std. Sapma	T	P	f ²
Log -> GSYH	0.574	0.593	0.07	8.141	0.000	0.491
Yon -> Log	0.163	0.163	0.082	1.989	0.047	0.039
Yon -> İno	0.613	0.622	0.062	9.894	0.000	0.602
İno -> Log	0.649	0.648	0.078	8.318	0.000	0.623

Tablo 35`de modeldeki değişkenlerin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi ile ilgili olarak bulgular yer almaktadır. Buna göre; inovasyon gelişmişliğinin modeldeki açıklanma yüzdesi $R^2=0,376$ olduğu, yani bu, yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlikteki varyansın %37,6'nı yüksek düzeyde açıkladığı anlamına gelir. Diğer taraftan kestirim gücünün de yüksek düzeyde ($Q^2= 0,349$) olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 35`e göre; lojistik performansın modeldeki açıklanma düzeyi  $R^2= 0,578$  olarak tespit edilmiştir. Başka bir deyimle, yönetim kalitesinin ve inovasyon gelişmişliğinin lojistik performanstaki varyansın %57,8`nin yüksek düzeyde açıklamaktadır. Bunun yanı sıra lojistik performansın modeldeki kestirim gücünün ise yüksek düzeyde ($Q^2= 0,294$) olduğu tespit edilmiştir.

Son olarak ise, GSYH`nin modeldeki açıklanma düzeyi  $R^2= 0,329$ `dur. Yani yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik ve lojistik performans birlikte GSYH`deki varyansın %32,9`nu büyük ölçüde açıklamaktadır. Ayrıca GSYH`nin modeldeki kestirim gücü ise $Q^2= 0,188$ olarak yüksek düzeyde bulunmuştur.

Tablo 35. Modelin tahmin gücü ve açıklanma düzeyi değerleri

	R^2	Q^2
GSYH	0.329	0.188
Log	0.578	0.294
İno	0.376	0.349

Analiz sonuçlarına göre gelişmekte olan ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Bunun yanı sıra bu grup ülkelerdeki yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda lojistik performans düzeyi de olumlu olarak etkilenecektir. Diğer taraftan ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak

etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH'de gelişim izlenecektir.

Tablo 36'a göre; yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki doğrudan etki istatistiksel olarak anlamlıdır ($\beta=0,163$, $p<0,05$). Diğer taraftan inovasyon gelişmişlik düzeyi modele dahil edildiğinde yönetim kalitesi ile lojistik performans arasındaki ilişki pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olmaktadır ($\beta=0,398$, $p<0,05$). Dolayısıyla bu sonuçlara göre gelişmekte olan ülkelerdeki inovasyon gelişmişliğinin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide kısmi aracılık rolü bulunmaktadır. Başka bir anlatımla daha gelişmekte olan ülkelerdeki yüksek yönetim kalitesi seviyeleri inovasyon gelişimi üzerinde de olumlu bir gelişim doğurur, bu da daha yüksek lojistik performansla yol açar. Yani, gelişmekte olan ülkelerdeki yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile de açıklanmaktadır.

Tablo 36. Doğrudan ve Dolaylı Etkilerin Analizi

	Doğrudan etki	95% Güven aralığı	p	Dolaylı etki	p	95% Güven aralığı	Toplam etki	p
Yon→Log	0.163	[0.004-0.325]	0,000	0.398	0,000	[0.277-0.521]	0.688	0,000

SONUÇ

Günümüz çağında devletler ülke ekonomisinin gelişmesini ve büyümesini sağlamak için farklı yollar aramakta ve yaklaşımlar izlemektedirler. Bu amaçla yürütülen faaliyetlerin verimlilik ve etkinliği açısından lojistik sektörü büyük önem arz etmektedir. Bu anlamda lojistik sektörü ekonomilerin gelişmesi bakımından temel faktörlerden biri olarak görülmektedir. Yurt içi ve yurt dışı ticaretin omurgası olarak bilinen lojistik faaliyetler yük taşımacılığı, envanter yönetimi, depolama, sınır geçiş işlemleri, ödeme sistemleri ve diğer birçok işlevi kapsamaktadır (Arvis, 2012). Bu sektörün gelişimi ülkenin ulaşım altyapısının gelişmesine, ülkedeki işletmelerin ülke içinde ve dışında ürünlerini pazarlamasına, ihracat ve ithalat işlemlerinin gelişmesine, transit geçişlerin ülke topraklarından geçmesine, yabancı yatırımların ülkeye gelmesine, üretilmiş mal ve hizmetlerin istenilen zamanda, mekanda, kalitede ve şartlarda müşterilere ulaşmasına ve birçok farklı alanlara destek ve katkı sağlamaktadır. Ürettiğin ürünün ne kadar kaliteli ve müşteri istekleri doğrultusunda üretildiği kadar, onun istenilen zamanda ve yerde teslimi de çok önemlidir. Lojistik, ürün, hizmet ve bilgilerin istenilen noktaya güvenli, kesin ve izlenebilir bir şekilde taşınmasını sağlarken, aynı zamanda da maliyet avantajı sağlamaktadır. Dolayısıyla günümüzde ülkeler lojistik sektörünü büyümenin sağlanması için temel belirleyici sektörlerden biri olarak görmektedirler (Navickas, Sujeta ve Vajtovich, 2011: 232).

Günümüzde ülke ekonomileri ve bu bağlamda ayrı-ayrı işletmeler için rekabet küresel düzeyde gerçekleşmektedir. Rekabetin böylesine üst düzeyde olması ve aynı zamanda dünyada küreselleşmenin artması müşterilerin zevk ve tercihlerinde de değişimlere neden olmuştur ki, bu değişime cevap verebilen kurum ve kuruluşlar ayakta kalmayı başaracaklardır. Bu bağlamda lojistik sektörü de risk ve belirsizlikler ile karşı-karşıya kalmaktadır. Müşteri kaybı, gecikme, maliyetlerin yükselmesi, taşıma sorunları, takas, ödeme, kargo, altyapı verimsizliği, depolama ve envanter süreçlerinde görülen sorunlar vb. istenmeyen olaylar bu risk ve belirsizliklere dahildir. Bu sorunlar kurum ve kuruluşun kendi iç durumundan kaynaklı olarak ortaya çıka bileceği gibi, bundan farklı birçok nedenden de kaynaklı olarak ortaya çıka bilmektedir. Hem ülke hükümetleri düzeyinde hem de işletmeler düzeyinde bu risklere ve belirsizliklere

yönelik çeşitli çözümler aranmaktadır. Bunun için de etkili lojistik yönetim sisteminin varlığı gerekmektedir. Lojistik faaliyetlerin başarılı bir şekilde yönetimi ve bununla da rekabet gücü kazanılması, lojistik inovasyon yetenekleri ile doğrudan ilişkilidir (Gupta ve Dutta 2011). Bu anlamda, kazanılan lojistik inovasyon yetenekleri temel lojistik sektörü açısından çok önemlidir. Yürütülen inovatif uygulamalar ile lojistik faaliyetler üzerinde önemli bir etki doğurmak amaçlanmaktadır. Bununla da ülkelerin lojistik performansını artırmayı ve ekonomik olarak büyüyerek yüksek düzeyde küresel rekabet gücü elde etmelerini sağlamak amaçlanmaktadır (Bowersox ve Closs, 1996; Fugate vd. 2010).

Freeman'ın (1987) görüşüne göre ulusal inovasyon sistemi bütüncül bir yapıya sahiptir ve bir sektörde inovatif bir yapının mevcutluğu, bir ülkenin ekonomisi ve refah düzeyi üzerinde geniş bir etki yaratabilmektedir. Dolayısıyla günümüzde lojistik sektöründe üstün başarı sağlamak, yürüten faaliyetlerde farklılık oluşturmak ve maliyetleri en aza indirmek için inovatif uygulamalardan yararlanmak kaçınılmazdır.

Genel olarak mal ve hizmet talep edenler için lojistik faaliyetler özel hizmet sağlayıcılar tarafından gerçekleştirilse de finansal, ticari ve ulaştırma altyapısının oluşturulması, lojistik faaliyetlerin tüm aşamalarında bürokrasinin azaltılması, kolay ve hızlı gümrük prosedürlerinin uygulanması, bürokratik engellerin kaldırılması, tazminat sözleşmelerinin düzenlenmesi gibi üst düzey lojistik performansı direkt olarak etkileyen konularda hükümetlerin önemli rol ve sorumluluğu vardır. Dolayısıyla siyasi istikrar, yolsuzluğun kontrolü, dürüst ve hesap verebilir genel iş ortamı ve yüksek düzeyde idare kalite lojistik sisteminin etkinliği ve verimliliği için olmazsa olmazlardır. Bürokratik engeller, sözleşmelerin yetersiz uygulanması, verimsiz gümrük sistemi, sınır geçişlerinde veya limanlarda gecikmeler, hırsızlık, transit geçişlerde yaşanan kayıplar ve kargo taşımaları için uygulanan kısıtlayıcı protokoller gerçekleştirilen ticaret hareketliliğini ciddi şekilde bozmaktadır (Hausman vd. 2005). Diğer taraftan, güvenilir altyapıya, düşük gümrükleme sürelerine, daha iyi finansal hizmetlere ve sağlam idare yönetim ortamına sahip ülkeler doğrudan yabancı yatırımları çekmektedir ki, bununla da ihracat hacimleri artmakta ve yerli firmalar iş hacimlerini genişleterek daha rekabetçi hale gelmektedir (Dollar vd. 2004). Böylece yönetim kalitesi düzeyi

yüksek olan ülkelerin daha iyi lojistik performansına sahip olması beklenmektedir.

Diğer taraftan lojistik sektörünün hem gelişmesi hem de mevcut sorunlar ile baş etmesi için önemli bir araç olarak görülen inovatif uygulamaların güçlü ve sağlam bir devlet, idari ve iş ortamı ile etkili olması mümkündür (Chandra ve Yokoyama, 2011: 34). Bu ortamın oluşması ise ancak devlet bürokrasisinde etkinliğin ve hesap verebilirliğin olması, siyasi istikrarın devamlılığı, idari düzenlemelerdeki tutarlılık ve yüksek kalitenin oluşması, hukukun üstünlüğünün temel alınması ve ülke genelinde yolsuzlukla mücadele alanlarındaki kararlılık ile mümkündür (Baldwin ve Von Hippel, 2011: 1341). Rodriguez Pose ve Di Cataldo (2015) siyasi açıdan yozlaşmış ve istikrarsız ülkelerin etkin inovasyon kapasitelerini kullanım olanaklarına sahip olamadıklarını vurgulamışlardır. Bir ülkenin yönetim standartları yüksek değilse ve yolsuzluk, dolandırıcılık ve adam kayırma durumları mevcutsa, yürütülen inovatif yatırımlar beklenen sonuçları doğurmaz. Ayrıca, yolsuzluğun ve gücün kötüye kullanılmasının hüküm sürdüğü ülkelerde, bilim ve araştırmaların iktidardakilerin asıl amaçları olan kamu ve özel kaynaklara erişimi kontrol etmeyi tehdit etmesinden dolayı inovasyon çalışmaları bilinçli olarak engellenmektedir (Mungiu-Pippidi, 2015:297). Dolayısıyla devlet yönetim kalitesinin ülkelerin inovatif gelişmişliği üzerinde önemli etkisi olduğu düşünülmektedir.

Kısacası uygun inovatif ortam sağlanan ülkelerde lojistik sektöründe risk ve belirsizlikler azaltılır, piyasalarda ticaret kolaylaşır ve müşterilerin istek ve taleplerine daha iyi cevap verilir ki, bununla da ülkenin ekonomik olarak büyümesi için önemli adımlar atılmış olur. Aksi halde bu ülkelerde verimlilik azalar, gösterilen hizmetlerde maliyetler artar ve hizmet kalitesi düşer, ticaret avantajı yok olur ki, bununla da rekabet avantajı sağlanamaz. Dolayısıyla, ülkeler için yüksek düzeyde inovatif gelişme, üstün lojistik performansı teşvik eder ki, bu da ülkenin yüksek düzeyde küresel rekabet gücü sağlamasına neden olur.

Dolayısıyla bu çalışmada lojistik işletmelerde büyük oranda maliyet, zaman ve nitelikli işçi talep eden bu teknolojilerin kullanılmasına yatırım yapmaya gerek var mı, yoksa yok mu sorusuna cevap aranmıştır. Bu ilişkide yönetim kalitenin nasıl bir rolü var sorusu da diğer önemli soru olmuştur. Çünkü işletmeler bu teknolojilere yatırım

yaparken sadece kendi iç çevresi ile ilgili sorunlara değil de olaylara daha makro düzeyde bakmaları gerekmektedir.

Teorik çalışmalar inovasyon gelişmişlik ile lojistik performans arasında pozitif bir ilişki olduğunu öne sürse de ilişkiyi yönetim kalitesi bağlamında inceleyen ampirik çalışmalar sınırlıdır. Ayrıca bu araştırmada ülke grupları açısından da bir farklılaşmaya gidilmiş ve gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler olarak değerlendirmeler yapılmıştır. Yani hangi ülkelerde bu teknolojilere yatırım yapılmasının lojistik sektörünün gelişmesi açısından daha iyi sonuç vermesi veya işletmeler yatırım yaparken ve iş faaliyetlerini gerçekleştirirken hangi ülkeleri seçmeleri onlar için gelecekte rekabet avantajı sağlayacak soruları da bu araştırmanın önemini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla literatürdeki bu boşluğu bir miktar da olsun doldura bilmek amacıyla bu tezin odak noktası olarak ülkelerin inovatif gelişmişlikleri ile lojistik performansları arasında ampirik bir ilişki olup olmadığı ele alınmıştır.

Bu nedenle, çalışmada ülkelerin yönetim kalitesinin (ifade özgürlüğü ve hesap verme, politik istikrar ve şiddetsizlik, hukukun üstünlüğü, idari kalite, hükümet etkinliği ve yolsuzluk kontrolü), inovasyon gelişmişliğinin (beşeri sermaye ve araştırma, ticari gelişmişlik, piyasaların gelişmişliği, kurumlar, altyapı, bilgi ve teknoloji çıktıları ve yaratıcı çıktıları), lojistik performansının (gümrükler, altyapı, uluslararası yüklemeler, zamanında teslimat, takip ve izleme ve lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesi) ve ekonomik büyümesinin dikkate alındığı bir model kullanılmıştır.

Yapılan analizlerin ve çıkarılan sonuçların daha sağlıklı olması açısından ilgili değişkenlere dair veriler 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yılları olarak 5 ayrı kategoride toplanmış ve her yıl için ayrı-ayrı analizler gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra bu 5 yılı tümüyle ele alacak şekilde ilgili analizler yapılmıştır. Araştırma örneklemini 121 ülke oluşturmuştur. Çalışmada analizleri gerçekleştirmek ve araştırma modelini test etmek için ikincil veriler kullanılmıştır. Yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik, lojistik performans ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkileri eş zamanlı olarak incelemek için Yapısal Eşitlik Modellemesi (YEM) kullanılmıştır. YEM bir bağımlı değişkenin daha sonra aynı modelde ve sonraki ilişkilerde bağımsız

değişken haline gelebilmesi ve dahası birden fazla bağımlı değişkenin modele dahil edilmesine olanak sağlaması gibi çok düzeyli ilişkilerin eş zamanlı incelenmesinde avantajları olan bir yöntemdir (Hair vd. 2016; Astrachan vd., 2014).

Araştırmada öncelikli olarak küresel inovasyon, yönetim kalitesi ve lojistik performans endeksleri ile bağlı hem açıklayıcı faktör analiz sonuçları hem de güvenilirlik analizleri gerçekleştirilmiş ve kabul edilebilir ($KMO > 0,7$; Bartlett's küresellik testi $< 0,05$; Açıklanan toplam varyans $> 0,6$; Cronbach's Alpha $> 0,7$) sonuçlara ulaşılmıştır.

Ölçüm modelinin güvenilirlik ve geçerlilik değerlerinin hesaplanmasında iç tutarlılık için Cronbach's Alpha Katsayısı ve CR değerleri esas alınmıştır. Diğer taraftan yakınsak geçerliliği ölçmek için ise AVE değeri kullanılmıştır. Fornell-Lacker değerlendirme kriterleri ve HTMT değerleri ile ayırma geçerliliği test edilmiştir. Bu amaçla çalışma sonuçlarının daha sağlıklı olması açısından hem her 5 yıl (2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018) verileri için hem de genel için geçerlilik ve güvenilirlik testleri yapılmıştır. Araştırmada kullanılan Küresel inovasyon endeksi değişkenin “Kurumlar” ve “Yaratıcı çıktılar” boyutları, Yönetişim kalitesi endeksinin ise “Hükümet etkililiği” boyutu ayırma geçerliliğinin sağlanması ve genel olarak analizlerin bir sonraki aşamaları için sorun teşkil ettiğinden bu aşamada araştırma dışı bırakılmıştır. Tüm bunların sonucunda modelin güvenilirliği ve geçerliliği olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Ardından bütün düzeyler için yapılan analizlerde çoklu doğrusallık sorunun olup olmadığını belirlemek için VIF değerleri incelenmiştir. Bu sonuçlara göre çoklu doğrusallık sorunun olmadığı tespit edilmiştir.

Değişkenler arasındaki ilişkilere yıllar bazında bakıldığında 2010 yılı için araştırma sonuçlarına göre ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta = 0,852$, $p < 0,05$) pozitif etkisi bulunmuştur. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönlü ve anlamlı ($\beta = 0,749$, $p < 0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta = 0,796$, $p < 0,05$) bir etkisi

tespit edilmiştir. Diğer taraftan yönetim kalitesinin lojistik performans üzerinde etkisi ise anlamlı olmadığı sonucuna ulaşılmıştır ($p>0,05$).

İlgili sonuçlara göre ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Ayrıca yönetim kalitesi düzeyindeki gelişimin lojistik performans üzerinde olumlu ya da olumsuz bir etkisi olmayacaktır. Diğer taraftan ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH`de gelişim izlenecektir.

Ayrıca inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide tam aracılık rolü bulunmuştur. Başka bir anlatımla daha yüksek yönetim kalitesi seviyeleri, inovasyon gelişimini artırır, bu da daha yüksek lojistik performansa yol açar. Yani, yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile açıklandığı sonucuna ulaşılmıştır.

Değişkenler arasındaki ilişkilere 2012, 2014, 2016, 2018 ve toplam yıllar bazında bakıldığında ise analiz sonuçlarına göre ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($p<0,05$) pozitif etkisi bulunmuştur. Yönetim kalitesinin ülkelerin lojistik performansı üzerinde de ($p<0,05$) pozitif etkisi tespit edilmiştir. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönlü ve anlamlı ($p<0,05$) ilişki bulunmuştur. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($p<0,05$) bir etkisi bulunmuştur.

Analiz sonuçlarına göre ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Ayrıca yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda da lojistik performans olumlu olarak etkilenecektir. Diğer taraftan ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH`de gelişim izleneceği anlaşılmaktadır.

Ayrıca inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide kısmı aracılık rolü tespit edilmiştir. Başka bir anlatımla daha yüksek

yönetişim kalitesi seviyeleri, lojistik performansını doğrudan artırır. Aynı zamanda inovasyon gelişimi üzerinde de olumlu bir gelişim doğurur, bu da daha yüksek lojistik performansa yol açar. Yani, yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile de açıklandığı bulgusuna ulaşılmıştır.

2010 yılı sonuçlarında yönetim kalitesi ile lojistik performans arasındaki ilişkinin 2008 yılında başlayan ve daha sonrasında tüm dünya ekonomisini büyük oranda etkileyen 2008 küresel ekonomik krizi ile ilişkilendirilmektedir. 2008 ekonomik krizi ile işsizlik büyük oranda artmış, dış ticaret yavaşlamış ve ülkelerin makro ekonomik dengeleri bozulmuştur. Kriz sonucunda dünyada birçok büyük şirketler kapanmak veya işlevlerini durdurma noktasına gelmiş ve küresel ticaret büyük ölçüde olumsuz olarak etkilenmiştir. Bununla da ticaretin bel kemiği olan lojistik sektörü de büyük ölçüde zorluklar ve sorunlar ile karşılaşmış ve sektörde beklenen büyüme gerçekleşmemiştir. Araştırma bulgularında yer alan yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik ile lojistik performans arasındaki ilişkide tam aracılık etkisi bu çerçevede açıklanabilir. Yani dünya ekonomisinde baş veren 2008 ekonomik krizi sonrasında, bu küresel krizden çıkma, ülke ekonomilerini canlandırma ve kalkınmaya zorlama için iyi yönetime sahip olan hükümetler, tüm sektörlerde öncelikli olarak inovasyona odaklanmış ve bununla da lojistik sektöründe de canlanma kazanılmış, genel lojistik performansta gelişim sağlanılmıştır ve bunun sonucunda da ülke ekonomilerde gelişim elde edilmiştir.

Araştırmada ilgili değişkenler arasındaki ilişkilerin gelişmiş (35 ülke) ve gelişmekte (121 ülke) olan ülke grupları açısından nasıl bir farklılık oluşturup-oluşturmadığını belirlemek için fark testleri gerçekleştirilmiştir. Bu sonuçlara göre araştırma değişkenlerinin tüm boyutları gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler açısından anlamlı olarak ($p < 0,05$) farklılaştığı tespit edilmiştir. Yani gelişmiş ülkelere yönetim kalitesinin, inovasyon gelişmişliğin, lojistik performansın ve kişi başına düşen GSYH'nin gelişmekte olan ülkelere göre daha büyük olduğu görülmüştür. Bu anlamda gelişmekte olan ülkelerdeki politika yapıcılarının gelişmiş ülkelere kıyasla daha fazla yönetimde iyi uygulamaları gerçekleştirmeleri, inovatif uygulamalara

odaklanmaları gerekmektedir ki, bununla da lojistik performans düzeylerini artırabilecekleri ve bunun sonucunda da ekonomik büyüme sağlayacakları söylenebilir.

Diğer taraftan sadece gelişmiş ülkeler açısından modelin analiz sonuçlarına göre ülkelerin yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta=0,740$, $p<0,05$) pozitif etkisi sonucuna varılmıştır. Diğer taraftan yönetim kalitesinin ülkelerin lojistik performansı üzerinde etkisi ise ($\beta = 0,218$, $p>0,05$) anlamsız olduğu görülmüştür. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönde ve anlamlı bir ($\beta=0,635$, $p<0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta=0,617$, $p<0,05$) bir etkisi bulunmuştur.

Analiz sonuçlarına göre gelişmiş ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Ancak gelişmiş ülkelerdeki yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda direkt olarak lojistik performans etkilenmemektedir. Diğer taraftan ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başına düşen GSYH'de gelişim izleneceği anlaşılmaktadır.

Gelişmiş ülkelerdeki inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide tam aracılık rolü tespit edilmiştir. Başka bir anlatımla gelişmiş ülkelerdeki yüksek yönetim kalitesi seviyeleri inovasyon gelişimi üzerinde olumlu bir gelişim doğurduğu, bu da daha yüksek lojistik performansa yol açtığı sonucuna ulaşılmıştır. Yani, gelişmiş ülkelerdeki yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim üzerinden açıklanmaktadır.

Gelişmekte olan ülkeler açısından analiz sonuçlarına göre ise bu ülkelerde yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişlik üzerinde ($\beta=0,613$, $p<0,05$) pozitif etkisi tespit edilmiştir. Ayrıca yönetim kalitesinin gelişmekte olan ülkelerin lojistik performansı üzerinde de ($\beta=0,163$, $p<0,05$) pozitif etkisi olduğu sonucuna varılmıştır. İnovasyon gelişmişlik ve lojistik performans arasında da pozitif yönde ve anlamlı bir ($\beta=0,649$, $p<0,05$) ilişki tespit edilmiştir. Diğer taraftan lojistik performansın GSYH üzerinde pozitif ($\beta=0,574$, $p<0,05$) bir etkisi olduğu görülmüştür.

Analiz sonuçlarına göre gelişmekte olan ülkelerin yönetim kalitesinin artması sonucu inovasyon gelişmişlik de artacaktır. Bunun yanı sıra bu grup ülkelerdeki yönetim kalitesi düzeyindeki gelişim sonucunda lojistik performans düzeyi de olumlu olarak etkilenecektir. Diğer taraftan bu ülkelerin inovasyon gelişmişlik düzeyinin artması ise onların genel lojistik performans düzeylerini olumlu olarak etkileyecektir. Lojistik performans düzeyindeki bu gelişim sonucunda da ülkelerde kişi başında düşen GSYH'de gelişim izleneceği anlaşılmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerdeki inovasyon gelişmişliğin yönetim kalitesi ve lojistik performans arasındaki ilişkide kısmi aracılık rolü tespit edilmiştir. Başka bir anlatımla daha gelişmekte olan ülkelerdeki yüksek yönetim kalitesi seviyeleri inovasyon gelişimi üzerinde de olumlu bir gelişim doğurduğu, bu da daha yüksek lojistik performansa yol açtığı bulgusuna ulaşılmıştır. Yani gelişmekte olan ülkelerdeki yönetim kalitesinin lojistik performans üzerindeki etkisi inovasyon gelişim ile de açıklanmaktadır.

Bilindiği üzere dünyada gelişmekte olan ülke sayısı gelişmiş ülkelere oranla daha fazladır ki, bu da araştırma örnekleminde kendisini göstermiştir. Ve bu gelişmekte olan ülkeler sektörlerin gelişmişliği açısından heterojen bir yapıya sahiptirler. Yani bu ülkelerde bir sektör çok gelişmişken, başka bir sektörde çok fazla gelişimin olmadığı görülmektedir. Buna kıyasla gelişmiş ülkelerde ise hemen-hemen tüm sektörlerde, özellikle de inovatif sektörlerde gelişimin olduğu gözlemlenmektedir. Yani gelişmiş ülkelerde diğer sektörlerde olduğu gibi lojistik sektöründe de büyük hacimde inovatif uygulamalardan yararlanılmaktadır ki, bu da ülke yönetimi tarafından desteklenmektedir. Dolayısıyla gelişmiş ülkelerde yönetimin lojistik performans üzerindeki etkisi inovatif gelişmişlik üzerinden açıklanmaktadır. Ayrıca araştırma sonuçlarının gelişmekte olan ülkelerde yönetim kalitesinin inovasyon gelişmişliği ve lojistik performans arasındaki ilişkide kısmi aracılık etkisinin olması şunu göstermektedir ki, gelişmekte olan ülkelerde inovasyona yapılan yatırımlar bazen lojistik sektörünün gelişimi için çok önemli etken olduğu, bazen ise bu yatırımlara o kadar da gerek duyulmamaktadır. Bu ülkelerde iyi yönetimin olması lojistik performansın gelişimi için yeterli olabilmektedir. Yani

büyük oranda mali kaynak, zaman, birikim, çaba, nitelikli iş yükü talep eden bu teknolojilere yatırım yapmak ile ilgili olarak yöneticilerin karar vermesinden önce her zaman detaylı olarak düşünmeleri, derin analizlere yönlenmeleri gerekmektedir.

Sonuç itibariyle lojistik sektörü ticaretin omurgasıdır ve firmanın veya organizasyonun her hücresine dokunduğundan tüm endüstriler için önemlidir. Ayrıca mal, hizmet ve bilgi üreten tüm sektörler için önemli destek sağlamaktadır. İyi işleyen bir lojistik sistemi olmadan mal, hizmet ve bilgilerin doğru tüketiciye, doğru zamanda, doğru yerde, doğru miktarda, doğru kalitede ve uygun maliyetle ulaştırılması mümkün olmayabilir. İyi lojistik performans gösteremeyen ülkeler küresel ölçekte rekabetçi olamaz ve ekonomik büyüme sağlayamaz.

Teorinin öne sürdüğü ve bu çalışmanın bulgularıyla da desteklendiği üzere, iyi yaratılmış inovasyon ortamı, ülkelerin lojistik performansına önemli ve olumlu katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda bu ortamı sağlamak için de iyi yönetim düzeyine dikkat edilmeli, olumlu inovatif ortam yaratılması, lojistik faaliyetlerde etkinlik ve verimliliğin sağlanması için gerekli tüm adımlar atılmalıdır. Bu olumlu gelişmeler ise kendiliğinde ülkede gelişim ve büyüme sağlayacaktır. Yani ülkelerin daha yüksek lojistik performansa ulaşması ve bununla da yüksek seviyede ekonomik büyüme elde etmesi için iyi yönetilmelerine ve inovatif olarak gelişmelerine gerek duyulmaktadır.

Hükümetler öncelikli olarak, yönetim kalitesini iyileştirmeye odaklanmaları; ifade özgürlüğü, siyasi istikrar, hukukun üstünlüğü, yolsuzluğun önlenmesi, hükümet etkinliği, idari kalite gibi iyi yönetim unsurlarının artırılmasına yönelik önlemleri hayata geçirmelerinin çok önemli olduğu ve bunun da inovasyon, lojistik ve sürdürülebilir kalkınma için sağlam bir temel oluşturacağı düşünülmektedir.

Ayrıca, inovasyonu teşvik etmek için araştırma ve geliştirmeyi destekleyen politikaların uygulanması ekonomik büyüme ve lojistik performans açısından olumlu bir etki yapabileceği düşünülmektedir.

Ülkeler aynı zamanda yerel şirketlerin uluslararası ticaret faaliyetlerini artırmalarına ve kar elde etmelerine de yardımcı olacak modern lojistik bilgi birikimi gerektiren teknolojilerin kullanılmasını desteklemeleri önerilmektedir. Yeni

teknolojilere yönelik net ve destekleyici düzenleyici çerçevelerin hayata geçirilmesi, şirketlere yenilikçi çözümlere yatırım yapma konusunda teşvik sağlayabilir. Bu, depo yönetim sistemlerinde yeni teknolojilerin uygulanması, modern taşıma ekipman ve yöntemlerinin kullanımı, geleneksel yöntemlerin yeniden yapılandırılması ve yerel işgücünün eğitime yardımcı olabilecek vasıflı yabancıların çekilmesi gibi konuları kapsamaktadır.

Ayrıca, hükümetler lojistik altyapıyı güçlendirmeye ve uluslararası işbirliğini teşvik etmeye odaklanmalarının çok önemli sonuçları olabilir. Ulaşım ağları, gümrük prosedürleri ve teknoloji entegrasyonu dahil olmak üzere lojistik altyapıyı geliştirmeye yatırım yapılması önerilmektedir. Verimli bir lojistik altyapısı, ekonomik büyüme ve rekabet gücü açısından önemlidir. Hükümetler, diğer ülkelerle ortaklıklar kurabilir, en iyi uygulamaları paylaşabilir ve standartları uyumlaştırmak için çalışarak küresel ticareti ve lojistiği kolaylaştırabilir.

Ayrıca hükümetlerin, işletmelerin ulusal ve bölgesel düzeyde teknolojik inovasyonlardan yararlanmalarını sağlamak için finansman fırsatlarının daha etkili bir şekilde desteklemeleri önerilmektedir. Bu amaçla finansman ve vergi kredilerinin kapsamının genişletilmesi düşünülebilir. Ayrıca bu yenilikçi uygulamaların yayılmasını teşvik etmenin için uluslararası işbirliğine gidile ve teşvik programları uygulanabilir. Hükümetler, fikir alışverişine olanak sağlayacak ve bu teknolojilerin ortaklaşa geliştirilmesine yol açacak aktif kullanıcılar ve teknoloji tedarikçileri ile işbirliklerini genişletebilir.

Şirketler, analiz sonuçlarından çıkan bulguları dikkate alarak çeşitli stratejik adımlar atabilirler. İlk olarak, operasyonlarında inovasyona öncelik vere, yeni teknolojileri benimseyerek verimliliği artırabilirler. İnsan sermayesine yatırım yaparak, eğitim programları ve sürekli öğrenmeyi teşvik ederek, inovasyon kültürünü geliştirebilirler. Ayrıca, teknoloji şirketleri ve start-up'larla işbirliği yaparak dış uzmanlık ve inovatif çözümlere erişebilirler. Düzenleme değişikliklerini yakından takip ederek, faaliyet gösterdikleri ülkelerdeki düzenlemelere uyum sağlamak için proaktif adımlar atabilirler. Son olarak, lojistik performanslarını düzenli olarak

değerlendirerek, tedarik zinciri süreçlerini optimize etmek ve genel verimliliği artırmak için çözüm yollarının aranması önerilmektedir.

Bu önerilerin hayata geçirilmesi, şirketlerin ve hükümetlerin inovasyonu artırma, yönetim kalitesini güçlendirme ve lojistik performansı iyileştirme çabalarına katkıda bulunabilir.

Dolayısıyla inovatif gelişimi, lojistik performansı ve ekonomik büyümeyi olumlu yönde etkileyen ifade özgürlüğü ve hesap verebilirliğin, politik istikrarın ve şiddetsizliğin, idari kalitenin, hukukun üstünlüğünün ve yolsuzluğun kontrolünün geliştirilmesi önerilmektedir. Bununla da inovasyon yatırımlarının doğru sonuçlar oluşturması için önemli adımlar atılmış olacak ve bu sonuçlar doğrultusunda ülkelerin lojistik performansının artacağı ve lojistik performansın artması sonucunda ise ülkelerde ekonomik büyüme sağlanacağı düşünülmektedir. Bu nedenle, dünya çapındaki uygulayıcılar ve politika yapıcıların, bir ülkenin lojistik performansını ve ekonomik gelişmişliğini artırmak için yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik ile lojistik performans arasındaki ilişkiyi iyi anlamaları çalışmanın temel önermelerindendir.

Bu çalışma, 2010 ile 2018 yılları arasındaki 121 ülke üzerinde yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişliği, lojistik performans ve ekonomik büyüme arasındaki etkileşimleri değerlendirerek önemli bilgiler sunsa da bazı sınırlamalara sahiptir.

Çalışmanın temsil ediciliği, 121 ülke olarak sınırlı örnekleme dayanmaktadır. Araştırmaya daha geniş ve çeşitli ülkelerin dahil edilmesi, sonuçların genellenebilmesini artırabilir ve küresel dinamikleri daha kapsamlı bir anlayışla bilmeni sağlayabilir.

Buna ek olarak, bu çalışmada kullanılan model, karmaşık ilişkileri daha da basitleştirebilir. Yani yönetim kalitesi, inovasyon gelişmişlik, lojistik performans ve ekonomik büyüme arasındaki gerçek dünya dinamikleri çok katmanlı ve dinamiktir. Araştırma modelinin bu etkileşimleri tam olarak yansıtamayabileceği araştırma kısıtı olarak bulunmaktadır.

Ayrıca, seçilen zaman aralığı için kullanılan endekslerin yalnız 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarını kapsamış olması ve bu bağlamda araştırmanın en yeni bilgileri içermemesi başka bir kısıt olarak söylenebilir.

Diğer taraftan çalışmada kullanılan endekslerin uluslararası düzeyde kabul görmesine rağmen, kendiliğinde de bazı sınırlılıklarının olması araştırmanın temel kısıtları arasında yer almaktadır.

Bu çalışmanın temelleri üzerine inşa etmek için, gelecekteki araştırmalar, 2018`den sonraki yılları kapsayan daha uzun vadeli bir analiz yaparak zaman içindeki ilişkilerin nasıl evrildiğine dair daha kapsamlı bir anlayışa sahip olabilir. COVID-19 salgınının küresel olarak yarattığı olağanüstü etkiler göz önüne alındığında, gelecekteki araştırmalarda pandeminin etkisini açıkça değerlendirmek için pandemi öncesi ve sonrası dönemler ele alınabilir. Gelişmiş inovatif teknolojilerin direkt işletmelerde nasıl bir etki doğurduğunu ele almak ve sonuçları derinlemesine araştırmak bir sonraki araştırmaların konusu olabilir. Ayrıca gelecekte çıka bileceği muhtemel ekonomik kriz sonrasında, benzer çalışma gerçekleştirerek hükümetlerin krizden çıkma çabasında inovasyona başvurma düzeyleri incelenebilir. Gelecekteki araştırmalarda, gelişmekte olan ülkeleri de kendi içlerinde gruplayarak bu gruplar açısından bu çalışmanı gerçekleştirmek, gelişmekte olan ülkeleri anlamak ve onların gelişimi için çıkarımlara ulaşmak için önemli sonuçlar doğuracaktır. Ayrıca hangi teknolojik uygulamaların lojistik sektörü için önemli faydalara yol açtığını ayırt etmek için gelişmekte olan ülkelerde sektörel düzeyde araştırmalar yapılabilir. Çalışmanı lojistiğin diğer belirleyicileri kapsamında ele almak ve değerlendirmek konuya daha geniş prespektiften bakmak açısından önemli olabilir.

KAYNAKÇA

- Acar, P: 2003 **Cevap Verebilirlik ve İyi Yönetişim, İyi Yönetişimin Temel Unsurları**, T.C. Maliye Bakanlığı Avrupa ve Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı, Ankara.
- Acar, Z.,
Günsel, A: 2010 “The Effects of Process Innovation in Logistics Service”, **Proceedings of the 5th European Conference on Innovation and Entrepreneurship**, 1-1, University of Athens, Greece.
- Aghion, P.,
Veugelers, R.,
Serre, C: 2009 “Cold Start for the Green Innovation Machine”, **Bruegel Policy Contribution**, 12, 1–12.
- Akal, Z: 1998 İşletmelerde Ölçüm ve Denetim. Ankara: MPM Yayınları, No: 473.
- Akgün, S., B.,
Bilgihan, T., B: 2011 “Avrupa Birliği'nde STK'ların Rolü”, **Türk İdare Dergisi**, 83 (470), 1300-3216.
- Akiş, E. **Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücüne Etkisi**, (Çevrimiçi)
<http://www.iku.edu.tr/upp/8562/files/Elife%20AK%C4%B0%C5%9E.pdf>, 20.05.2023
- Aktaş, İ: 2019 **Lojistik Performans Endeksi İle Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırmaya Etkisinin İncelenmesi**. Doktora Tezi. Maltepe Üniversitesi, Maltepe.
- Aktel, M; 2003 **Küreselleşme ve Türk Kamu Yönetimi**, Asil Yayın Dağıtım, Ankara.
- Akyıldız, M: 2004. “Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye’deki Kullanım Biçimleri”. **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 6 (3), 1-22.
- Altındağ, Ö.,
Öngel, V: 2021 “Information Management, Organizational Intelligence, and Innovation Performance Triangle: Empirical Research on Turkish IT Firms”. **SAGE Open**, 11(4).
<https://doi.org/10.1177/21582440211052550>
- Altıntasa, F: 2020 “İnovasyon ve Lojistik Boyutları Arasındaki İlişkiye Yönelik Ampirik Bir Araştırma”. **Business and Economics Research Journal**, 11(4), 1049-1067. doi: 10.20409/berj.2020.298

- Amabile, T. M.,
Conti, R., Coon,
H., Lazenby, J.,
ve Herron, M:
1996
“Assessing the Work Environment for Creativity”. **The Academy of Management Journal**, 36(5), 1154-1184.
<http://people.wku.edu/richard.miller/amabile.pdf>
- Anayurt, Ö:
2002
Hukuka Giriş ve Hukukun Temel Kavramları, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Anokhin, S.,
Schulze, W. S:
2009
“Entrepreneurship, innovation, and corruption”. **Journal of Business Venturing**, 24: 465–476.
- Ansal, H: 2004
Geçmiş ve Gelecekte Ekonomik Gelişmede Teknolojinin Rolü, Teknoloji, Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği 50. Yıl Yayınları, İstanbul, 35-59.
- Arabacı, H.,
Yücel, D: 2020
“Lojistik Sektörünün Ekonomik Büyümeye Etkisi”. **Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi**, 6 (4), 78-84.
<https://doi.org/10.1016/j.jbusvent.2008.06.001>
- Argüden, Y:
2002
“İyi Yönetişim”. (Çevrimiçi)
<http://www.arguden.net/tr/makaleler/iyiyonetisim-3/> adresinden
(15.09.2022)
- Arman, K: 2006
“İnnovasyondan Başka Çıkar Yolumuz Kalmadı Gibi”. **Turkishtime Aylık Ekonomi ve İş Dergisi**, 47 (1), 138-145.
- Arvis, J. F., D.
Saslavsky, L.
Ojala, B.
Shepherd, C.
Bush, A: 2014
Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy. Washington, DC: World Bank.
- Arvis, J. F.,
Ojala, L.,
Wiederer, C.,
Shepherd, B.,
Raj, A.,
Dairabayeva, K.,
Kiiski, T: 2018
Connecting to compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. Washington, DC: World Bank.

Arvis, J.-F.,
Saslavsky, D.,
Ojala, L.,
Shepherd, B.,
Raj, A., Naula,
T: 2016

Connecting to Compete 2016 Trade Logistics in the Global Economy: the Logistics Performance Index and its Indicators.
Washington, DC: World Bank.

Arvis, J-F.,
Musta, M.A.,
Ojala, L.,
Shepherd, B.,
Saslavsky, D:
2012

Connecting to Compete 2012, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators.
Washington, DC: World Bank.

Atkinson, R.,
D., Ezell, S. J.,
Stewart, A. L:
2012

“Global Innovation Policy Index. Information Technology and Innovation Foundation and the Kauffman Foundation”, (Çevrimiçi)
<https://www.kauffman.org/wp-content/uploads/2012/03/globalinnovationpolicyindex2012.pdf> ,
15.01.2023

Autry, C. W.,
Daugherty, P. J.,
Richey, R. G:
2000

“The challenge of reverse logistics in catalog retailing”.
International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 31 (1). 26-37.
<https://doi.org/10.1108/09600030110366384>

Aykaç, B: 1999

“Türkiye’de Kamu Yönetiminin Küçültülmesi, Yerel Yönetimler ve Yerel Demokrasinin Amaçları”. **Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi**, 1 (1), 2148-1792.
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/288012>

Ayrikyan, A.,
Zaman, M: 2012

Creating An Innovation Ecosystem: Governance And The Growth Of Knowledge Economies. Boston University. Pardee Center Research Report.

Ayyagari, M.,
Demirgüç-Kunt,
A. Maksimovic,
V: 2007

Firm Innovation in Emerging Markets. World Bank Policy Research Paper, no. 4157. Washington, DC: World Bank.

- Bal Külahi, B.,
E. Kazan, H:
2022 “Çevresel İnovasyon Türlerinin Etkileşimi”. **Holistic Economics**. 1(2), 77-86. DOI: 10.55094/hoec.1.2.02
- Baldwin, C.,
Von Hippel, E:
2011 “Modeling a Paradigm Shift: From Producer İnnovation To User And Open Collaborative İnnovation”. **Organization Science**, 22(6), 1399-1417. <http://dx.doi.org/10.1287/orsc.1100.0618>
- Ballou, R. H:
1987 **Basic Business Logistics: Transportation, Materials Management**, Englewood Cliffs, Prentice Hall, New Jersey.
- Bardakçı, H.,
Erdoğan, A.,
Barut, A: 2020 “G-7 ve E-7 Ülkelerinde Lojistik Performans, Ekonomik Büyüme ve Finansal Gelişme İlişkisi”. **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırması Dergisi**, 9(5), 4154-4166. <https://doi.org/10.15869/itobiad.799017>
- Bariletti, A.,
Zoli, M: 2006 “On Concepts of Governance: A Survey and Interpretation”, **Economia, Societa', e Istituzioni**, 2. 313-344. <https://shorturl.at/qSUW2>
- Barkhordaria,
S., Azimi, A.N:
2020 “The Impact of Governance Quality on Improving Innovative Activities in Selected MENA Countries”. **Iranian Journal of Economic Studies**, 9(2) 2020, 509-525. https://ijes.shirazu.ac.ir/article_6178_dce65335b25cb178955ce5ca40e6b7c9.pdf
- Başar, S. İ.,
Bozma, G: 2017 “Ülkelerin Lojistik Performanslarının Belirleyicileri”. **Kafkas Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitu**, (20), 447-458. <https://doi.org/10.9775/kausbed.2017.028>
- Başaran, İ: 2006 “Temsili Yönetimden Yerel Katılımcı Yönetişime”. **Yerel Siyaset Dergisi**, 6 (1), 157-169.
- Batal, S: 2010 “Yeni Kamu Yönetiminde Yönetişim Kavramı ve Türkiye’de Yerel Yönetimler Alanındaki Uygulama Örnekleri”. **Mevzuat Dergisi**, 13 (145), <https://www.mevzuatdergisi.com/2010/01a/02.htm>
- Baumgarten, H.,
Walter, S.: 2000 **Trends und Strategien in der Logistik 2000: Eine Untersuchung der Logistik in Industrie, Handel, Logistik Dienstleistung und anderen Dienstleistungsunternehmen**, Berlin Technische Universität Publishing, Berlin.

- Bekana, D. M: 2020 “Does Governance Quality Promote Innovation In Subsaharan Africa? An Empirical Study Across 37 Countries”. **Innovation and Development**, 10 (1), 21-44. <https://doi.org/10.1080/2157930X.2018.1562603>
- Berge, A. J: 2012 **Good Governance Makes Sense: A Way to Improve Your Mission**. Netherlands: Civil-Military Cooperation Centre of Excellence (CCOE).
- Bevir, M: 2006 “Democratic Governance: Systems and Radical Perspectives”. **Public Administration Review**, 66 (3), 426-436. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2006.00599.x>
- Beysenbaev, R., Dus, Y: 2020 “Proposals for Improving the Logistics Performance Index”. **The Asian Journal of Shipping and Logistics**, 36 (1), 34-42. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2019.10.001>
- Bilgiç, E., Türkmenoğlu, M. A., Koçak, A: 2020 “Dijitalleşmenin Lojistik Yönetimi Bağlamında İncelenmesi”. **Bitlis Eren Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Akademik İzdüşüm Dergisi**, 5(1), 56-69. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1017752>
- Bilgisu, İ., B: 2007 “Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Lojistik Stratejileri: Sarar Hazır Giyim Şirketinde Bir Uygulama”. Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi, Kütahya.
- Bingham, L., B., Rosemarry, O: 2008 **Big Idea in Collaborative Management**, M.E. Sharpe Inc. New York.
- Bolton, R., Grewal, D., Levy, M: 2007 “Six Strategies for Competing Through Service: An Agenda for Future Research”, **Journal of Retailing**, 83 (1): 1-4. <https://doi.org/10.1016/j.jretai.2006.11.001>
- Bowersox, D. J., Closs D. J., Helferich, O. K: 1996 **Supply Chain Logistics Management**, McGraw-Hill, New York.
- Bozkurt, Ö., Ergun, T., Sezen, S: 2008 **Kamu Yönetimi Sözlüğü**, TODAİE Yayıncılık, Ankara.

- Bozma, G.,
İsmailçebi
Başar, S.,
Aydın, S: 2017 “Lojistik Performansının Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi”. **The International New Issues in Social Sciences**, 5 (5), 401-414. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/994962>
- Bundschuh-
Rieseneder, F: 2008 “Good Governance: Characteristics, Methods and the Austrian Examples”. **Transylvanian Review of Administrative Sciences**, 4 (24), 26-52. <https://shorturl.at/gpMPU>
- Burmaoğlu, S: 2012 “Ulusal İnovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki: AB Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma”. **Ege Akademik Bakış**, 12 (2), 193-208.
- Canitez, M.,
Tümer, G: 2005 **İhracat ve İthalatta Lojistik, Uygulamalı İhracat-İthalat Dökümantasyon**, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Caselli, F.,
Coleman, W., J: 2001 “Cross Country Technology Diffusion: The Case of Computers”. **American Economic Review**, 91 (2): 328–335. <https://doi.org/10.1257/aer.91.2.328>
- Cengiz, Ö: 2020 “Lojistik İş Süreçlerinin Dijital Dönüşümü: Lojistik 4.0 Uygulamalarında Türkiye’de Mevcut Durum”, Doktora Tezi. Kafkas Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.
- Chandra, D. S.,
Yokoyama, K: 2011 **The Role Of Good Governance In The Knowledge-Based Economic Growth Of East Asia–A study on Japan, Newly Industrialized Economies, Malaysia and China**. Graduate School of Economics, Kyushu University.
- Chapman, R.L.,
Soosay, C.,
Kandampully, J: 2003 “Innovation in Logistic Services and The New Business Model-A Conceptual Framework”. **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, 33(7), 630-650. <https://doi.org/10.1108/09604520210451849>
- Cheema, G. S: 2004 “From Public Administration To Governance: The Paradigm Shift in the Link Between Government And Citizens”, **6th Global Forum on Reinventing Government Towards Participatory and Transparent Governance** 24 - 27 May 2005, Seoul, Republic of Korea.

- Chen, N., Novy, D: 2011 "Gravity, Trade Integration, And Heterogeneity Across Industries". **Journal of International Economics**, 85(2). 206–221. <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2011.07.005>
- Chen, Y: 2011 "Empirical Analysis on the Effects of Logistics Industry on Economic Growth in Jiangsu Province". **Paper presented at the Industrial Engineering and Engineering Management (IE&EM)**, 2011 IEEE 18Th International Conference on.
- Chinomona, R. Poee, R., I., D: 2013 "The Influence Of Logistics Integration On Information Sharing And Business Performance: The Case Of Small And Medium Enterprises In South Africa". **Journal of Transport and Supply Chain Management**, 7 (1). 1-9. <https://doi.org/10.4102/jtscm.v7i1.92>
- Choi, T-M., Chui, C-H., Chan, H-K: 2016 "Risk Management Of Logistics Systems". **Transportation Research Part E**, (90), 1-6. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2016.03.007>
- Chu, Z., Feng, B., Lai, F: 2018 "Logistics Service Innovation by Third Party Logistics Providers in China: Aligning Guanxi and Organizational Structure". **Transportation Research Part E: Logistics And Transportation Review**, 118, 291- 307. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2018.08.007>
- Clair, DS: 2008 "A Study Of Innovation In Collegiate Business Education, Graduated School Od Education And Psychology", Doctorate Thesis, 2008, USA: Pepperdine University.
- Clement, K., Polit, FD., Fitzpatrick, JJ: 2011 "Inovvativness of nurse leaders". **Journal of Nursing Management**, 19, 431-438. <https://doi.org/10.1111/j.1365-2834.2010.01199.x>
- Commission on Global Governance: 1995 **Our Global Neighbourhood**. New York: Oxford University Press.
- Cosimato, S., Troisi, O: 2015 "Green Supply Chain Management: Practices And Tools For Logistics Competitiveness And Sustainability. The DHL case

- study". **The TQM Journal**, 27 (2), 256–276.
<https://doi.org/10.1108/TQM-01-2015-0007>
- Coşkun, R: 2006 “İyi Yönetişim Her Derde Deva Mı?”, **Yerel Siyaset Dergisi**, 6 (1).
- Coyle, J. J.,
Edward, B. J., & Langley, C. J: 1996 **The Management Of Business Logistics** (Vol6). Minnesota. West Publishing Company.
- Curtis, J. M: 2016 **Trade and Innovation: Policy Options for a New Innovation Landscape**, ICTSD ve WEF, Cenevre.
- Çakılcı, C.,
Öztürkoğlu, Y: 2021 “Yeni Dijital Çağ Yaklaşımı İle Lojistik Sektöründe Yenilikçi Çözümler”. **Journal of Business in The Digital Age**, 4 (1), 65-75.
<https://doi.org/10.46238/jobda.836758>
- Çancı, M.,
Erdal, M: 2003 **Lojistik Yönetimi**. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Yayınları, İstanbul.
- Çancı, M.,
Erdal, M: 2009 **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (Utikad), İstanbul.
- Çekerol, G.S: 2013 **Lojistik Yönetimi**. Anadolu Üniversitesi, Yayını No: 2823.
- Çelebi, Ü: 2021 “The Impact of Logistics Performance Index Upon Gross Domestic Product: Mediating Roles of Foreign Direct Investment and Patents”. **Journal of Global Strategic Management**, 15 (1), 29-46.
https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3904781
- Çetinkaya, C.,
Özceylan, E.,
Demirel, N.,
Uslu, A: 2017 **Lojistik Bilgi Sistemleri ve Teknolojileri**. İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul.
- Çevik , H., H: 2004 “Türkiye de Kamu Yönetimi Başarısızlığına Teorik Bir Yaklaşım”, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, 59 (03), 43-78.
https://doi.org/10.1501/SBFder_0000001569
- Çiğdem, K: 2009 “Bilgi Ekonomisinde İnovasyon Kavramı ve Temel Göstergeleri”. **Akademik Bilişim Konferansları, XI. Akademik Bilişim Konferansı Bildirileri**, 11-13 Şubat 2009 Harran Üniversitesi, Şanlıurfa, http://ab.org.tr/ab09/kitap/kavak_inovasyon_AB09.pdf

- Çukurçayır, M., A., Eroğlu, T: 2003 **Klasik Yönetim Anlayışından Stratejik Yönetime: Strateji Geliştirmesinde SWOT Analizi.** Küresel Sistemde Siyaset, Yönetim, Ekonomi. Çizgi Kitabevi, Konya.
- Çukurçayır, M., A., Sipahi, E., B: 2000 “Yönetişim Yaklaşımı ve Kamu Yönetiminde Kalite”. **Sayıştay Dergisi**, 12 (50-51), 35-66.
- Çukurçayır, M.A: 200. **Çok Boyutlu Bir Kavram Olarak Yönetişimi**, Çağdaş Kamu Yönetimi I, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- Dam, M., M: 2017 **Ar-Ge İnovasyon ve Ekonomik Büyüme.** Ekin Yayınevi, Bursa.
- Damanpour, F: 1988 “Innovation Type, Radicalness, and the Adoption Process”. **Communication Research**, 15(5), 545–567. <https://doi.org/10.1177/009365088015005003>.
- Damanpour, F: 1991 “Organizational İnnovation: A Meta Analysis Of Effects Of Determinants And Moderators”. **Academy of Management Journal**, 34 (3), 55-90. <https://doi.org/10.2307/256406>
- Daşkan, E., S: 2016 “Türkiye`de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Gelecek Öngörülleri”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü Tartışma Metinleri**, 22 (05), 1-13.
- Daugherty, P.J., Chen, H., Ferrin, B.G: 2011 “Organizational Structure and Logistics Service Innovation”. **The International Journal of Logistics Management**, 22 (1), 26-51. <https://doi.org/10.1108/09574091111127543>
- Demirbaş, M., Süleyman, U: 2006 **Kurumsal Yönetim İlkeleri ve Denetim Komitesi.** Güncel Yayıncılık, İstanbul.
- Demirdöğen, O., Erdal, H., Akbaba, A.İ: 2015 “The Analysis of Factors That Affect Innovation Performance of Logistics Enterprises In Turkey”. **Uluslararası Yönetim Bilişim Sistemleri ve İnovasyon Yönetimi Kongresi**, 4-6 Kasım 2015, Münih, Almanya
- Department for Business Innovation and Skills: 2011 **Innovation and Research Strategy for Growth**, BIS Economics.

- Deshpande, R., Farley, J.U., Webster, F.E.: 1993 "Corporate Culture, Customer Orientation, and Innovativeness in Japanese Firms: A Quadrad Analysis". **Journal of Marketing**, 57 (1), 23-37. <https://doi.org/10.2307/1252055>
- Dollar, D., Hallward-Driemeier, M., & Mengistae, T.: 2003 **Investment Climate And International Integration**, Policy Research Working Paper. No.3323, World Bank
- Doornbos, M.: 2001 "Good Governance: The Rise of Decline of a Policy Metaphor". **The Journal of Development Studies**, 37 (6), 93-108. <https://doi.org/10.1080/713601084>
- Dore, J., Lebel, L.: 2010 "Deliberation, Scale and The Governance of Water Resources in The Mekong Region". **Environmental Management**, 46 (1), 60-80.
- Dosi, G.: 1988 "Sources, Procedures and Microeconomic Effects of Innovation". **Journal of Economic Literature**, 26 (3), 1120-1171. <https://www.jstor.org/stable/2726526>
- Dowlatsahi, S.: 2000 "Developing A Theory Of Reverse Logistics". **Interfaces**, 30 (3), 143-155. <http://dx.doi.org/10.1287/inte.30.3.143.11670>
- DPT: 2007 Kamuda İyi Yönetişim Özel İhtisas Komisyonu Raporu. (Rapor No: 2721). (Çevrimiçi) <http://www.sp.gov.tr/upload/xSpKutuphane/files/ezQdE+oik674.pdf>, 12.06.2023
- Drucker, P. F.: 1972 **Management**. Heinemann, Revised Edition, Londo
- Drucker, P. F.: 2002 "The Discipline Of Innovation". **Harvard Business Review**, 80(8), 95-102.
- Drucker, P., F.: 2003 **Yenilikçilik Disiplini**. Yenilikçilik, (Çev. Ahmet Kardam), İstanbul: MESS Yayınları.
- Ebrahim, A.: 2003 "Making Sense of Accountability: Conceptual Perspectives for Northern and Southern Nonprofits". **Nonprofit Management & Leadership**, 14 (2), 191-212. <https://doi.org/10.1002/nml.29>

- Edquist, C.,
Johnson, B: 1997 **Institutions and Organizations in Systems of Innovation**
- Eken, M: 2005 **Yönetimde Şeffaflık**. Sakarya Kitapevi, Sakarya.
- Ekici, Ş., Kabak, Ö., Ülengin, F: 2019 “Improving Logistics Performance by Reforming The Pillars of Global Competitiveness Index”. **Transport Policy**, 81, 197–207. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.06.014>
- Ekinci, H.,
Yılmaz, A: 2002 “Kamu Örgütlerinde Yönetimsel Etkinliğin Artırılması Üzerine Bir Araştırma”. **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, (19), 35-50. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/erciyesuibd/issue/38173/440981>
- Elçi, Ş: 2006 **İnovasyon: Kalkınmanın ve Rekabetin Anahtarı**, Meteksan Yayınevi, Ankara.
- Elçi, Ş.,
Karataylı, İ.,
Karata, S: 2008 **Bölgesel İnovasyon Merkezleri: Türkiye İçin Bir Model Önerisi** (1. Baskı). Graphis Matbaa, İstanbul.
- Emini, F., T: 2013 “Sivil Toplum Kuruluşlarının Politika Belirleme Sürecindeki Rolü: TÜSİAD Örneği”. **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (36), 43-56.
- Eren, E: 2008 **Yönetim ve Organizasyon**. Beta Basım, İstanbul
- Erkan, B: 2014 “Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü”. **Assam Uluslararası Hakemli Dergisi**, 1(1), 45-66.
- Eryılmaz, B: 2009 **Kamu Yönetimi**. Okutman Yayıncılık, Ankara
- European
Commission: 2005 **Oslo Manual, The Measurement of Scientific and Technological Activities**, OECD Publishing, France
- Farahani, R., Z.,
Rezapour, S.,
Kardar, L: 2011 **Logistics Operations and Management Concepts and Models. First Edition**, Elsevier Publications, USA.

- Fawcett, S. E.,
Waller, M. A:
2013 “Considering Supply Chain Management's Professional Identity: The Beautiful Discipline (Or, “We Don’t Cure Cancer, But We Do Make a Big Difference”)”. **Journal of Business Logistics**, 34(3), 183-188. <https://doi.org/10.1111/jbl.12018>
- Fawcett, S.E.,
Waller, M. A.,
Bowersox, D. J:
2011 “Cinderella in the C-Suite: Conducting Influential Research to Advance the Logistics and Supply Chain Disciplines”. **Journal of Business Logistics** 32(2), 115–121. <https://doi.org/10.1111/j.2158-1592.2011.01010.x>
- Fischer, M., M:
2001 “Innovation, Knowledge Creation and Systems of Innovation”. **The Annals of Regional Science**, 35(2), 199-216. <https://doi.org/10.1007/s001680000034>
- Fidan, Y: 2011 “Yönetimden Yönetişime: Kavramsal Bir Bakış”. **Yalova Sosyal Bilimler Dergisi**, 1(1), 5-10.
- Fleischmann,
M., Beullens, P.,
Bloemhof-
Ruwaard, J. M.,
Van
Wassenhove, L.
N: 2001 “The Impact of Product Recovery on Logistics Network Design”. **Production and Operations Management**, 10(2), 156-173. <https://doi.org/10.1111/j.1937-5956.2001.tb00076.x>
- Fleisher, B. M.,
Chen, J: 1997 “The Coast–Noncoast Income Gap, Productivity, And Regional Economic Policy in China”. **Journal of Comparative Economics**, 25(2), 220-236. <https://doi.org/10.1006/jcec.1997.1462>
- Fonchamnyo,
D.C., Wujung,
V.A: 2016 “Innovation and Export Performance: An Empirical Insight on the Effect of Innovation on Manufacturing Firms in Cameroon”. **Applied Economics and Finance**, 3(4), 123-133. <https://doi.org/10.11114/aef.v3i4.1682>
- Freeman, C:
1987 **Technology Policy and Economic Performance: Lessons from Japan**, Frances Pinter, London.
- Freeman, C.,
Soete, L: 2003 **Yenilik İktisadı**. Çeviri: Ergun Türkcan. TÜBİTAK Yayınları? Ankara

- Fugate, B.,
Mentzer, J.,
Theodore, P:
2010 “Logistic Performans: Efficiency, Effectiveness, And Differation”. **Journal of Business Logistic**, 31(1), 43-62. <https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2010.tb00127.x>
- Fukuyama, F:
2012 **Devlet İnşası: Yirmi Birinci Yüzyılda Yönetişim ve Dünya Düzeni**. Çeviri:Türkan Çolak, Profil Yayıncılık, İstanbul.
- Gentry, C. R:
2003 The Outbound Dash. Chain Store Age, 79(7), 52-56.
- Gerguri, S.,
Veland, R: 2019 “The Impact of Innovation into the Economic Growth”, **MPRA Dergisi**, Paper No: 22270. <https://shorturl.at/zQTY4>
- Godin, B: 2008 “Innovation: The History of a Category”. **Project on the Intellectual History of Innovation Working Paper**, No. 1.
- Goldby, J.T.,
Zinn, W: 2016 “Technology Innovation And New Business Models: Can Logistics And Supply Chain Accelerate The Evolution?”. **Journal of Business Logistics**. 37(2), 80-81. <https://doi.org/10.1111/jbl.12130>
- Göksu, H. T:
2007 “Kanun Devletinden Hukukun Üstünlüğüne”. **Sayıştay Dergisi**, (64), 59-68.
- Gönültaş, H. C:
2009 “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Bir Anket Çalışmasıyla Değerlendirilmesi”. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Grant, R.M:
1996 “Toward a Knowledge-Based Theory of the Firm”. **Strategic Management Journal**, (17), 109-122.
- Gravier, M. J.,
Farris, M. T:
2008 “An Analysis Of Logistics Pedagogical Literature: Past And Future Trends In Curriculum, Content, And Pedagogy”. **The International Journal of Logistics Management**, 19(2), 233-253. <https://doi.org/10.1108/09574090810895979>
- Grawe, S.J:
2009 “Logistics Innovation: A Literature-Based Conceptual Framework”. **The International Journal of Logistics Management**, 20(3), 360 – 377. <https://doi.org/10.1108/09574090911002823>

- Greenstone, M.,
Looney, A:
2011 **A Dozen Economic Facts About Innovation**, The Hamilton Project.
- Grindle, M. S:
2004 “Good Enough Governance: Poverty Reduction and Reform in Developing Countries”. **Governance: An International Journal of Policy, Administration, and Institutions**, 17 (4), 522-548. <https://doi.org/10.1111/j.0952-1895.2004.00256.x>
- Gronhaug, K.,
Kaufmann, G:
1988 **Innovation: A Cross-Disciplinary Perspective**, Norwegian University Press, Oslo.
- Gupta, S., Dutta,
K: 2011 “Modeling of Financial Supply Chain”. **European Journal of Operational Research**, 211(1), 47–56. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2010.11.005>
- Güler, B. A:
2003 “Yönetişim: Tüm İktidar Sermayeye”, **PRAKSİS**, (9), 93-116.
- Güler, B. A:
2005 **Devlette Reform Yazıları**. Paragraf Yayınevi, Ankara.
- Gümüşay, A. G:
2010 “Lojistik Faaliyetlerde Dış Kaynak Kullanımı: Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu Üzerine Bir Uygulama”. Doktora Tezi. Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Gündoğan, E:
2010 **Kavram, Kuram ve Boyutlar**. Çizgi Kitabevi, Konya.
- Güner, S.,
Coskun, E: 2012 “Comparison Of Impacts Of Economic And Social Factors On Countries' Logistics Performances: A Study With 26 OECD Countries”. **Research in Logistics & Production**, 2(4), 330-343.
- Güzelsarı, S:
2003 “Neoliberal Politikalar ve Yönetişim Modeli”. **TODAİE Amme İdaresi Dergisi**, 36(2), 17-34.
- H. Ballou, R:
2004 **Logística: Administración De La Cadena De Suministro**. Pearson Educación, Mexico.
- Hanif, S., Mu,
D., Baig, S.,
“A Correlative Analysis of Modern Logistics Industry to Developing Economy Using the VAR Model: A Case of Pakistan”.

- Alam, K. M: 2020 **Journal of Advanced Transportation**, 1-10. <https://doi.org/10.1155/2020/8861914>
- Hausman, W. H., Lee, H. L., Subramanian, U:2013 “The Impact of Logistics Performance on Trade”. **Production and Operations Management**, 22(2), 236-252. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.12.012>
- Heckman, J. J., Krueger, A. B: 2003 **Inequality in America: What Role for Human Capital Policies?** Cambridge, MA: MIT.
- Hesse, M., Rodrigue, J. P: 2006 “Global Production Networks And The Role Of Logistics And Transportation”. **Growth and Change**, 37(4), 499-509. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2257.2006.00337.x>
- Hesse, M., Rodrigue, J.P: 2004 “The Transport Geography Of Logistics And Freight Distribution”. **Journal Of Transport Geography**, 12(3), 171–184. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.12.004>
- Higgins, D. C., Ferguson, R., M: 2011 **An Exploration of the Freight Village Concept and its Applicability to Ontario. McMaster Institute of Transportation and Logistics**, McMaster University, Hamilton, Canada.
- Hirst, P. and Grahame T: 2007 **Küreselleşme Sorgulanıyor**. Dost Kitabevi, Ankara
- Holweg, M., Miemczyk, J: 2003 “Delivering the 3-day Car The Strategic Implication for Automotive Logistics Operations”. **Journal of Purchasing ve Supply Management**, 9(2), 65-70. [https://doi.org/10.1016/S1478-4092\(03\)00003-7](https://doi.org/10.1016/S1478-4092(03)00003-7)
- Hong-wen, Z., Hong-yan, W., Yu-min, Z :2007 “The Research Of Relationship Between Economy Development And Logistics Development Based On Statistical Analysis”. **Management Science and Engineering**, 20-22 Augus, ICMSE 2007., 1372-1377. <https://doi.org/10.1109/ICMSE.2007.4422036>
- Huang W., Li W., Liu W: 2006 “Analysis of the Dynamic Relation between Logistics Development and GDP Growth in China”, **International Conference on Service Operations and Logistics, and Informatics**, Shanghai, China, 21-

- 23 June, IEEE, 2006, 153-157. <https://doi.org/10.1109/SOLI.2006.329054>
- Huang, H., Xu, C: 1999 “Institutions, Innovations and Growth”. **American Economic Review**, (89). 438–443.
- Hülsmann, M., Korsmeier, B., Illgen, C: 2012 “Innovation Capabilities Of Logistics Service Providers- An Investigation Of Drivers For Innovation”, (Çevrimiçi) <https://t.ly/lckv>, 05.02.2023
- Irmak E, Pelit, İ: 2020 “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Değerlendirilmesi (2000-2018)”. **Turkish Studies-Economics, Finance, Politics**, 15(3), 1397-1415. <https://doi.org/10.47644/TurkishStudies.42029>
- İmamoğlu, İ., K: 2021 “Yönetişim, İnovasyon ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkiler: Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülke Örnekleri”. Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum.
- İnsel, A., Saridoğan, E: 2009 “İktisat Denzinde Fırtına: Yaratıcı Yıkım ve İnovasyon Dalgaları”. **Vira Dergisi**, 3(1), 220-234.
- İzci, F., Sarıtürk, M: 2017 “Değişen Kamu Yönetimi Anlayışı: İyi Yönetişim ve Temel Bileşeni Olarak Hesap Verebilirlik”. **International Journal of Academic Value Studies**, 3 (13), 178-198. <http://dx.doi.org/10.23929/javs.373>
- Johnson, J., Wood, D: 1996 **Contemporary Physical Distribution and Logistics**, Hardcover, Macmillan Pub Co.
- Johnston, M: 2015 **Good Governance: Rule of Law, Transparency, and Accountability. Available. Department of Political Science**, Colgate University.
- Kabak, O., Ulengin, F., Ekici, Ç. O: 2018 “Connecting Logistics Performance To Export: A Scenario-Based Approach”. **Research In Transportation Economics**, (70), 69-82. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.05.007>
- Kadimbeyoğlu, Z: 2010 “Türkiye’de Çevre ve Sivil Toplum Kuruluşları”, (Çevrimiçi) <https://t.ly/GMKGL>, 12.02.2023

- Kahveci, Ş: 2022) “Ekonomik ve Kurumsal Faktörlerin Kei Ülkelerinin Lojistik Performansına Etkisi”. **Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi**, (35), 97-112.
- Kalaycıoğlu, E: 2003 **İyi Yönetişim ve Yerel Yönetimler**. Avrupa Birliği Sürecinde Yerel Yönetimler 1. WALD Akademisi, İstanbul
- Karacan, S., Kaya, M: 2011 **Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme**. Umuttepe Yayınları, Kocaeli.
- Karaman, Z., T: 2000 “Yönetim Stratejilerindeki Gelişmeler”. **Türk İdare Dergisi**, (426), 37-53.
- Karasu, C., K: 2020 “Okul Müdürünün İnovasyon Yeterlikleri İle Öğretmenlerin Küresel Yetkinlikleri Arasındaki İlişki”. Doktora Tezi. Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Karataş, H: 2007 “Kamu Yönetiminde Yeni Bir Anlayış: Vatandaş Odaklı Yönetim”. **Bütçe Dünyası Dergisi**, (24), 83-94.
- Kaynak, M: 2011 **Kalkınma İktisadı**. 4. Baskı, Gazi Kitabevi, Ankara
- Kaynak, R. Avcı, S. B: 2012 “The Impact of Accountability and Ethical Behaviour on Buyer Trust Among Third Party Logistics Service Providers”. **EKEV Akademi Dergisi**, 16(52), 339-360. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.01.107>
- Kazan, H, Uygun, M: 2002 “Kobi'lerin Üretim Sorunlarının Tespiti ve Rekabet Güçlerinin Artırılmasında Teknoloji Faktörü: Konya Örneği”, **Verimlilik Dergisi**, 279-102.
- Kazan, H: 2005 “Bilişim Teknolojilerinin Üretimde Kullanımları Üzerine Çukurova Bölgesinde Bir Araştırma”. **Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (1), 173-190.
- Kazan, H: 2017 **İstatistik**. İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi Ders Kitabı, İstanbul.
- Kazan, H., Karadal, H., Uygun, M: 2020 “Bilişim Teknolojilerine Geçiş Sürecinde Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi İşletmelerinin Temel Üretim ve Yönetim Sorunları: Aksaray Örneği”, **21. Yüzyılda KOBİ'ler, Sorunlar, Fırsatlar ve Çözüm Önerileri Sempozyumu**, Akdeniz Üni. İşletme ve Ekonomi

- Fakültesi, İşletme Bölümü, Gaziosmanpaşa. Yüzyılda KOBİ'ler: Sorunlar, Fırsatlar ve Çözüm Önerileri Sempozyumu-sunulmuş makale, Doğu Akdeniz Üniversitesi-Kıbrıs.
- Keleşoğlu, S.,
Kalaycı, N:
2017 “Dördüncü Sanayi Devriminin Eşiğinde Yaratıcılık, İnovasyon ve Eğitim İlişkisi”. **Yaratıcı Drama Dergisi**, 12(1). 69-85. <https://doi.org/10.21612/yader.2017.004>
- Kelley, T.,
Jonathan, L:
2007 **10 İnovasyon Emri Yenilikçi Bir Şirket Olmak İçin Gerekli On Fonksiyon**. MediaCat Kitapları, 2. Baskı, İstanbul
- Keping, Y: 2018 “Governance and Good Governance: A New Framework for Political Analysis”. **Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences**, (11), 1–8. <https://doi.org/10.1007/s40647-017-0197-4>
- Kersten, W.,
Seidel, A. V.,
Wagenstetter, N:
2012 “Analyse Und Bewertung Bestehender Innovations Management Methoden Für Logistik Dienstle İstungsunter Nehmen”. **Industrie Management**, 28(6), 31-34.
- Keskin, H: 2011 **Lojistik El Kitabı**. Gazi Kitabevi, Ankara
- Keskin, M., H:
2012 **Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi: Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği**. 5. Basım, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara
- Kevser, M.,
Doğan, M: 2021 “Lojistik Performans Endeksi İle Ekonomik Büyüme Ve Finansal Gelişmişlik İlişkisi: Ekonometrik Bir Analiz”. **Türk Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, 2(1), 31-39. <https://doi.org/10.51243/SAKA-TJMER.2021.8>
- Khadaroo, A. J.,
Seetanah, B:
2010 “Transport İnfrastructure And Foreign Direct Investment”. **Journal of International Development: The Journal of the Development Studies Association**, 22(1), 103-123. <https://doi.org/10.1002/jid>
- Khan, S. A. R.,
SongBo, W., D.,
Zaman, K.,
Zhang, Y: 2017 “Environmental Logistics Performance Indicators Affecting Per Capita Income And Sectoral Growth: Evidence From A Panel Of Selected Global Ranked Logistics Countries”. **Environmental Science and Pollution Research**, 24(2), 1518-1531. doi:10.1007/s11356-016-7916-2.
- Kılıç, M: 2021 “Lojistik Performans Endeksi Değerlerinin Büyüme Üzerindeki Etkisi”. **Pak Sosyal Bilimler Dergisi**. 2(3), 1-9.

- Kılıçaslan, Y.,
Aytun, U: 2016 **Ar-Ge, Yenilik ve Verimlilik, (içinde) Bilim, Teknoloji ve Yenilik: Kavramlar, Kuramlar ve Politika.** İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 1. Baskı, İstanbul.
- Kleindorfer,
P.R., Visvikis, I: 2007 **Integration of Financial and Physical Networks in Global Logistics. Presented at the Wharton INSEAD Alliance Conference: Network-based Strategies and Competencies,** Philadelphia.
- Knolla, D.,
Prüglmeierb,
M., Reinharta G: 2016 “Predicting Future Inbound Logistics Processes using Machine Learning”. **Procedia CIRP**, (52), 145-150.
<https://doi.org/10.1016/j.procir.2016.07.078>
- Koban, E.,
Keser, H.,Y: 2015 **Dış Ticarete Lojistik.** Ekin Kitabevi Yayınları, 6.Baskı, Bursa
- Konuk, P. B: 2009 “Taşımacılık Sektöründe Faaliyet Tabanlı Maliyet Yönetim Sistemi ile Bütünleşik Kalite Maliyetleme: Bir Uygulama”. Doktora Tezi. Akdeniz Üniversitesi, Antalya
- Kooiman, J: 1993 **Modern Governance: New Government-Society Interactions.** Sage Publications, London.
- Kooiman, J.,
Vilet V., M: 1993 **Governance and Public Management Managing Public Organization.** Sage Publication, London.
- Kotler, P.,
Armstrong, G: 2004 **Principles of Marketing.**Pearson Prentice Hall, New Jersey.
- Köktaş, M., E: 2001 “Toplumsal Değerler, Hukuk Devleti ve Demokrasi”. **Türk İdare Dergisi**, (430), 71-88.
- Kösekahya, G: 2003 **Katılımcılık ve İyi Yönetişim. İyi Yönetişimin Temel Unsurları,** T.C. Maliye Bakanlığı, Ayrıntı Basım Evi, Ankara
- KPMG: 2019 “Sektörel Bakış-Taşımacılık”, (Çevrimiçi)
<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2019/05/sektorel-bakis-2019-tasimacilik.pdf>, (9.10.2022).

- Kumari, M.,
Bharti, N: 2021 “Does Bureaucracy Affect The Outcome Of Logistics Performance?” **Empirical Evidence From South Asia**. American Journal of Business, 36(1), 84-102. <https://doi.org/10.1108/AJB-08-2020-0134>
- Kutlu, Ö., Usta, S., Kocaoğlu, M: 2008 “Vatandaş Odaklı/Vatandaşın Odakta Olduğu Yönetim: Kent Konseyleri ve Selçuklu Belediyesi Örneği”. 1. **Ulusal Yerel Yönetimler Sempozyumu**, Sakarya Üniversitesi, İ.İ.B.F, Sakarya.
- Kuzey, P. “Avrupa Kamu Yönetimi İlkeleri Sigma Raporları: No 27”. **Maliye Dergisi**, www.oecd.org/dataoecd/23/1/39560850.pdf
- Küçük, O: 2014 **Lojistik İlkeleri ve Yönetimi**. (3. Basım), Seçkin Yayıncılık, Ankara
- Lambert, D. M.,
Stock J. R.
Ellram, L. M: 1998 **Fundamentals Of Logistics Management**. Mc Graw-Hill/Irwin., New York.
- Lambert, D. M.,
Stock, J. R.: 2011 **Strategic Logistics Management**. (Fourth Edition), Richard Irwin Press, Boston.
- Lampe, K.,
Stölzle, W: 2012 **State Of The Art Von Innovationen in Der Logistik**. Springer Gabler, Wiesbaden.
- Levine, R: 2005 **Finance and Growth: Theory and Evidence**. In Handbook of Economic Growth, University of Minnesota.
- Lin, C.: 2007 “Factors Affecting Innovation In Logistics Technologies For Logistics Service Providers In China”. **Journal of Technology Management in China**, 2(1), 22-7. <https://doi.org/10.1108/17468770710723604>
- Liu, S: 2010 “A Research On The Relationship Of Logistics Industry Development And Economic Growth Of China”. **International Business Research**, 2(3), 197-200. <https://doi.org/10.5539/ibr.v2n3p197>
- Liu, W., Li, W,
Huang, W: 2006 “Analysis Of The Dynamic Relation Between Logistics Development And GDP Growth In China”. **Paper Presented At**

- The Service Operations And Logistics, and Informatics**, SOLI'06, IEEE. <https://doi.org/10.1109/SOLI.2006.329054>
- Long, D: 2019 **Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi** (Çev. M. Tanyaş ve M. Düzgün), Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara.
- Löffler, E: 2009 **Public Governance in a Network Society**, Ed. Tony Bovaird ve Elke Löffler, **Public Management and Governance**, Routledge, Oxon
- Lu, W.M., Wang, W.K., Hung, S.W., Lu, E.T: 2012 “The Effects Of Corporate Governance On Airline Performance: Production And Marketing Efficiency Perspectives”. **Transportation Research Part E**, 48(2), 529–544. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2011.09.003>
- Luecke, R: 2008 **İş Dünyasında Yenilik ve Yaratıcılık**. (T. Parlak, Çev.) İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Lundvall, B.A: 1992 **National Systems of Innovation: Towards a Theory of Innovation and Interactive Learning**. Pinter: MIT Press, London
- Ma, W., Cao, X., Li, J: 2021 “Impact of Logistics Development Level on International Trade in China: A Provincial Analysis”. **Sustainability**, 13(4), 1-18. <https://doi.org/10.3390/su13042107>
- Magazzino, C., Alola, A., Schneider, N: 2021 “The Trilemma Of Innovation, Logistics Performance, And Environmental Quality In 25 Topmost Logistics Countries: A Quantile Regression Evidence”. **Journal of Cleaner Production**, (322), 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.129050>
- Mariotti, I: 2015 **Transport And Logistics In A Globalizmg World**. Springer, New York
- Martí, L., Martín, J.C., Puertas, R: 2017 “A Dea-Logistics Performance Index”. **Journal of Applied Economics**, 20(1), 169-192. [https://doi.org/10.1016/S1514-0326\(17\)30008-9](https://doi.org/10.1016/S1514-0326(17)30008-9)
- Méndez-Picazo, M. T., Galindo-Martín, M. Á., Ribeiro-Soriano, D: 2012 “Governance, Entrepreneurship and Economic Growth”. **Entrepreneurship & Regional Development**, 24(9-10), 865–877. <https://doi.org/10.1080/08985626.2012.742323>

- Mengi, A: 1997 “Kamu Yönetimindeki Gelişmeler Yerel Yönetimler ve Türkiye”. **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, 52(1), 505-515.
- Mentzer, J. T., Flint, D. J., Hult, T. M: 2001 “Logistics Service Quality as a Segment-Customized Process”. **Journal of Marketing**, (65), 82-104. <https://doi.org/10.1509/jmkg.65.4.82.18390>
- Mentzer, J.T., Soonhong, M., Bobbitt, L.M: 2004 “Toward a Unified Theory of Logistics”. **International Journal of Physical Distribution and Logistics Management**, 34(8), 606–627. <https://doi.org/10.1108/09600030410557758>
- Metin, Y: 2008 **Avrupa Birliği'nde Hukuk Devletinin Unsurları**. Adres Yayınları, Ankara.
- Meyer, D.F: 2020 “An Assessment on the Impact on Logistics and Related Infrastructure On The Economy: A Comparative Analysis on The Visegrad Countries”. **Polish Journal on Management Studies**, 22(1), 295-309. <https://doi.org/10.17512/pjms.2020.22.1.19>
- Mody, A., Wang, F. Y: 1997 “Explaining Industrial Growth in Coastal China: Economic Reforms and What Else?”. **The World Bank Economic Review**, 11(2), 293-325. <https://doi.org/10.1093/wber/11.2.293>
- Moldabekova, A., Philipp, R., Satybaldin, A. A., Prause, G: 2021 “Technological Readiness and Innovation as Drivers For Logistics 4.0”. **The Journal of Asian Finance, Economics, And Business**, 8(1), 145-156. <https://doi.org/10.13106/jafeb.2021.vol8.no1.145>
- Mucuk, İ: 2012 **Pazarlama İlkeleri**. (19.basım). Türkmen Kitapevi, İstanbul.
- Mungiu-Pippidi, A: 2015 “Corruption: Good Governance Powers Innovation”. **Nature**, (518), 295– 297.
- Navickas, V., Sujeta, L., Vojtovich, S: 2011 “Logistics Systems as a Factor of Country`s Competitiveness”. **Economics and Management**, (16), 231-237.

- OECD: 1995 **Participatory Development and Good Governance**, Paris: OECD.
- Oerlemans, L.A.G., Pretorius M: 2006 “Some Views on Determinants of Innovative Outcomes of South African Firms:An Exploratory Analysis Using Firm-Level Data”. **South African Journal of Science**, (102), 589-593.
- Ojala, L., Queiroz, C: 2002 **Logistics Friendliness, GDP and The Perceived Level of Corruption of Countries**. LRN Conference. Birmingham: The Institute of Logistics and Transport.
- Omran, M.F: 2012 “Uncovering The Relationship Between The Degree of Transparency and The Level of Trade Logistics in The Middle East And North Africa”. **African Journal of Economic and Sustainable Development**, 1(4), 377-388. <https://doi.org/10.1504/AJESD.2012.051557>
- Onay, M., Kara, H.S: 2009 “Lojistik Dış Kaynaklama Uygulamalarının Örgüt Performansı Üzerine Etkileri”. **Ege Akademik Bakış**, 9(2), 593-622. <https://doi.org/10.21121/eab.2009219715>
- Oslo Kılavuzu: 2006 **Yenilik Verilerinin Toplanması ve Yorumlanması İçin İlkeler. OECD Ve Eurostat Ortak Yayımları**, (3. Baskı), Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü Avrupa Birliği İstatistik Ofisi, Ankara.
- Öge, S: 2005 **Örgütsel Etkinlik ve Ergonomi**. Yelken Yayınları, Konya.
- Ökmen, M., Baştan, S., Yılmaz, A: 2004 **Kamu Yönetiminde Yeni Yaklaşımlar ve Bir Yönetişim Faktörü Olarak Yerel Yönetimler. Kurumdan Uygulamaya Kamu Yönetimi**, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Örücü, E., Gülnil, A., Özlem, K., Özlem, H: 2008 **Bandırma Limanının Etkinliğinin Arttırılması ve Bandırmanın Lojistik Merkez Haline Getirilmesine Yönelik Saha Çalışması**. Bandırma İktisadi Araştırmalar Enstitüsü, Yayın 2, Bandırma.
- Örücü, E., Kılıç, R. ve Savaş, A: 2011 “KOBİ’lerde İnovasyon Stratejileri ve İnovasyon Yapmayı Etkileyen Faktörler: Bir Uygulama”, **Doğuş Üniversitesi Dergisi**, 12 (1), 58-73. <https://124.im/KfgM>
- Özer, A: 2005 **Yeni Kamu Yönetimi**, Platin Yayınları, Ankara.

- Özer, A: 2006 “Yönetişim Üzerine Notlar”. **Sayıştay Dergisi**, (63), 59-89.
- Özer, G.,
Çiğirim, E.,
Gök, M.Ş: 2020 “Entelektüel Sermaye ve Bilgi Yönetimi Stratejilerinin Firma Performansına Etkisi”, **BMIJ**, 8(5): 4611-4645 doi: <http://dx.doi.org/10.15295/bmij.v8i5.1644>
- Özgüner, Z: 2017 “Lojistik Faaliyetlerin Süreçsel Etkinliğinde Rol Oynayan Değişkenlerin İşletme Performansına Etkisinde Lojistik Performansın Aracılık (Mediatör) Rolü”. Doktora Tezi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi, Gaziantep.
- Özşahin, M.,
Çiğirim, E.,
Gök, M. Ş: 2005 “Rekabet Edebilirlik ve Firma Performansı İlişkisi Üzerine Bir Saha Araştırması”. **Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 7(1), 143-155.
- Öztoprak, A.A: 2011 “Yönetişim Yaklaşımı ve Belediyeler: Yönetişim Göstergeleri Açısından Malatya Belediyeleri Araştırması”, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Panayides, M: 2006 “Maritime Logistics and Global Supply Chains: Towards a Research Agenda”. **Maritime Economics & Logistics**, 8(1), 3-18. <https://doi.org/10.1057/palgrave.mel.9100147>
- Parashkevova, L: 2007 “Logistics Outsourcing-A Means of Assuring The Competitive Advantage for An Organization”. **Vadyba/Management**, 15(2), 29-38.
- Park, J. S., Seo, Y. J: 2016 “The Impact of Seaports on The Regional Economies in South Korea: Panel Evidence From The Augmented Solow Model”. **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, (85), 107-119. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2015.11.009>
- Piva, M.,
Vivarelli, M: 2005 “Innovation and Employment: Evidence from Italian Microdata”, **Journal of Economics**, 86 (1), 65–83. <https://doi.org/10.1007/s00712-005-0140-z>
- Piyachat, B: 2017 “The Relationships Among Resources’ Commitment Reverse Logistics Innovation Reverse Logistics Performance and Reverse Logistics Cost Savings: Manufacturing vs Service Industry. J. Admin”. **Business Study**, 3(3), 122–135.

- Pradhan, R.P.,
Bagchi, T.P:
2013 “Effect of Transportation Infrastructure on Economic Growth in India: The VECM Approach”. **Research in Transportation Economics**, 38(1), 139-148. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.05.008>
- Punyaratabandhu, S: 2004 **Commitment to Good Governance, Development and Poverty Reduction: Methodological Issues in the Evaluation of Progress at the National and Local Levels. Economy and Social Affairs**, CDP Background Paper No. 4, ST/ESA/2004/CDP/4.
- Raymond, V:
1966 “International Investment and International Trade in the Product Cycle”. **The Quarterly Journal of Economics**, 80(2), 190-207. <https://doi.org/10.2307/1880689>
- Reza, M: 2013 “The Relationship Between Logistics and Economic Development in Indonesia: Analysis of Time Series Data”. **Jurnal Teknik Industri**, 15(2), 119-124. <http://dx.doi.org/10.9744/jti.14.2.83-88>
- Richey, G.,
Genchev, S.,
Daugherty, P:
2005 “The Role of Resource Commitment and Innovation in Reverse Logistics Performance”. **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, 35(4), 233-257. <http://dx.doi.org/10.1108/09600030510599913>
- Rietveld, P.,
Bruinsma, F:
2012 **Is Transport Infrastructure Effective?: Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy**. Springer Science & Business Media.
- Rodríguez-Pose, A., Di Cataldo, M: 2015 “Quality of Government and Innovative Performance in The Regions of Europe”. **Journal of Economic Geography**, 15(4), 673-706. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbu023>
- Rose-Ackerman, S: 2001 “Trust, Honesty and Corruption: Reflection on the State-Building Process”. **European Journal of Sociology**, 42(3), 526–570.
- Rosenau, J.N:
1992 “Governance: Order and Change in World Politics. Governance Without Government: Order and Challenge in World Politics”, **Cambridge University Press**, 1-29. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511521775.003>
- Rothwell, R.,
Wissema, H:
1986 “Technology, Culture and Public Policy”. **Technovation**, 4(2), 91-115. [https://doi.org/10.1016/0166-4972\(86\)90002-7](https://doi.org/10.1016/0166-4972(86)90002-7)

- Rushton, A., Croucher, P., Baker, P: 2014 **The Handbook of Logistics and Distribution Management: Understanding The Supply Chain.** Fifth Edition. Kogan Page, London.
- Russell, S. H: 2000 **Growing World of Logistics.** Air Force Journal of Logistics.
- Safran, B: 2020 “Girişimcilikte Tembellik ve Sosyal Sermayenin Yaratıcılık ve İnovasyon Üzerindeki Etkileri”, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Saidi, S., Mani, V., Mefteh, H., Shahbaz, M., Akhtar, P: 2020 “Dynamic Linkages Between Transport, Logistics, Foreign Direct Investment, and Economic Growth: Empirical Evidence from Developing Countries”. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, 141, 277-293. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.09.020>
- Sakaryalı, A., M: 2014 “Akaryalı, İnovasyon ve Risk Sermayesi”. **Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi**, 9(1), 185-186.
- Sala-i-Martin, X: 2002 **15 Years of New Growth Economics: What Have we Learnt?.** Columbia University and Universitat Pompeu Fabra.
- Samsonowa, T: 2012 **Industrial Research Performance Management: Key Performance Indicators in The ICT Industry.** Springer-Verlag, Berlin.
- Samsun, N: 2003 **Hesap Verebilirlik ve İyi Yönetişim, İyi Yönetişimin Temel Unsurları.** Maliye Bakanlığı Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara: Ayrıntı Basımevi.
- Sauvage, T: 2003 “The relationship between technology and logistics third-party providers”. **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, 33(3), 236-253.
- Schumpeter, J. A: 1934 **The Theory Of Economic Development, Translated By Redvers Opie.** Harvard: Economic Studies, 46, 1600-0404
- Schumpeter, J.A: 1939 **Business Cycles: A Theoretical, Historical, and Statistical Analysis of the Capitalist Process.** McGraw-Hill, New York.
- Seabra, F., Flores, G.P., “Effects of Corruption and Logistics Performance Inefficiencies on Container Throughput: The Latin America Case”. **World Academy**

- Gomes, K.C: 2016 **of Science, Engineering and Technology International Journal of Economics and Management Engineering**, 10(8), 3004–3010.
- Serim, B: 1994 “Yasa Önünde Eşitlik İlkesi”. **Amme İdaresi Dergisi**, 27(3), 13- 25
- Sezen, B.,
Yılmaz, C.,
Gezgin, G: 2002 “Lojistik İşlevinin Pazarlama ve Üretim Birimleri Arasındaki Bağlayıcı Rolü ve İşletme Performansı Üzerindeki Etkileri”. **D.E.Ü.İ.İ.B.F. Dergisi**, 17(2), 133-146.
- Sezer, S: 2016 “Lojistik Sektörünün Ekonomiye Etkisi: OECD Ülkeleri Üzerine Bir Uygulama”, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir
- Sharif, A.,
Shahbaz, M.,
Hille, E: 2019 “The Transportation-Growth Nexus in USA: Fresh Insights From Pre-Post Global Crisis Period”. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, 121, 108-121.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.01.011>
- Shepherd, C.
Ahmed, P.K: 2009 “From Product Innovation to Solutions Innovation: A New Paradigm for Competitive Advantage”. **European Journal of Innovation Management**, 3(2), 2000, 100–109.
<https://doi.org/10.1108/14601060010322293>
- Sipsos, L.,
Bizoi, G: 2015 “Innovation and Logistics Performance: Cause and Effects”. **Revista Economică**, 67(3), 112-127.
- Sivak, R.,
Caplanova, A.,
Hudson, J: 2011 “The Impact of Governance and Infrastructure on Innovation”. **Post-Communist Economies**, (23), 203–217.
<https://doi.org/10.1080/14631377.2011.570050>
- Sobacı, M.Z: 2007 “Yönetişim Kavramı ve Türkiye’de Uygulanabilirliği Üzerine Değerlendirmeler”. **Yönetim Bilimleri Dergisi**, 5(1), 219-235.
- Soh, K. L.,
Wong, W. P.
Tang, C. F: 2021 “The Role of Institutions at The Nexus of Logistic Performance and Foreign Direct Investment in Asia”. **The Asian Journal of Shipping and Logistics**, 37(2), 165-173.
<https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2021.02.001>
- Soosay, C.A.,
Hyland, P.W: 2004 “Driving Innovation in Logistics: Case Studies in Distribution Centres”. **Creativity and Innovation Management**, 13(1), 41-51.
<http://dx.doi.org/10.1111/j.1467-8691.2004.00292.x>
- Soyak, A: 2011 **Teknoekonomi**. Der Yayınları, İstanbul.

- Speranza, M. G: 2018 “Trends in Transportation and Logistics”. **European Journal of Operational Research**, 264(3), 830-836. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ejor.2016.08.032>
- Stoker, G: 1998 “Governanceas Theory: Five Propositions”. **International Social Science Journal**, 50(155), 17-28. <https://doi.org/10.1111/1468-2451.00106>
- Sumarto, S., Suryahadi, A., Arifianto, A: 2004 “Governance and Poverty Reduction: Evidence from Newly Decentralized Indonesia”, **Working Paper**, The SMERU Research Institute. <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.858484>
- Szymonik, A: 2013 **Transport Economics for Logistics and Logisticians**. Theory and Practice, Book.
- Şekelli, H., Z: 2016 “Lojistik Stratejilerinin Rekabet Avantajı ve Lojistik Performansına Olan Etkileri Üzerinde Türkiye Ölçeğinde Bir Araştırma”, Doktora Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Kahramanmaraş.
- Şengül, R: 2008 **Bilişim Çağında Şeffaf Yönetim**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- Şimşek, T., Yiğit, T: 2019 “Lojistik Performans ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki: Orta-Doğu Avrupa Ülkeleri ve Türkiye Örneği. **Journal of International Management**”, **Educational and Economics Perspectives**, 7(2), 169–177.
- Tang, C.F., Abosedra, S: 2019 “Logistics Performance, Exports, and Growth: Evidence From Asian Economies”. **Research in Transportation Economics**, 7(8), 1-9. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2019.100743>
- Tanyaş, M: 2009 **Kümeler İçin Tedarik Zinciri Yönetimi Kılavuzu**. T.C Ekonomi Bakanlığı Supply Chain Decarbonization Report World Economic Forum.
- Tanyaş, M., Arıkan, F: 2013 **Bursa İli Lojistik Merkez Ön Fizibilite Raporu, Bursa Sanayicileri ve İş Adamları Derneği ve Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı Projesi**, Bursa.
- TASAM: 2007 “Yeni Bir Yönetim Anlayışı: Yönetişim”, (Çevrimiçi) https://tasam.org/tr-TR/Icerik/1619/yeni_bir_yonetim_anlayisiyonetisim, 26.09.2022

- Taş, S: 2017 “İnovasyon, Eğitim ve Küresel İnovasyon Endeksi”. **Bilge Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 1(1), 99-123.
- Tebaldi, E., Elmslie, B: 2013 “Does Institutional Quality Impact Innovation? Evidence From Crosscountry Patent Grant Data”. **Applied Economics**, 45(7), 887–900. <https://doi.org/10.1080/00036846.2011.613777>
- TESEV: 2008 **İyi Yönetişim El Kitabı**. Tesev Yayınları, İstanbul.
- The Worldwide Directory: 2021 “The Worldwide Directory of Transportation and Logistics”, (Çevrimiçi) <http://www.logisticsworld.com/>, 30.12.2022
- Tidd, J., Bessant, R. J: 2005 **Managing Innovation: Integrating Technological, Market and Organizational Change**, 3th Edition, John Wiley&Sons.
- Toksöz, F: 2008 **Good Governance: Improving Quality of Life**. TESEV Publications, İstanbul.
- Torlak, S.E., Özen, Z: 2005 **Bir Katılım Modeli Olarak Yerel Gündem 21’E Bakış**. Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar-1, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- Tortop, N., İşbir G.E., Aykaç, B., Yaman, H., Özer M.A: 2017 **Yönetim Bilimi**, 11. Basım, Nobel Yayınları, Ankara.
- Tripathi, R: 2017 “Good Governance: Origin, Importance And Development in India”. **International Journal of Development Research**, 7(11), 16968-16970.
- Trott, P: 2002 **Innovation Management and New Product Development**. 2nd edition, Prentice Hall, London.
- Tutum, C: 1994 **Kamu Yönetiminde Yeniden Yapılanma**, TESAV Yayınları, Ankara.
- Tuzcu, A: 2004 **Halka Açık Şirketlerde Kurumsal Yönetim Anlayışı İMKB-100 Örneği**, Turhan Kitabevi, Ankara.

- Uca, N., İnce, H., Sumen. H: 2016 “The Mediator Effect of Logistics Performance Index on the Relation Between Corruption Perception Index and Foreign Trade Volume”. **European Scientific Journal**, 12(25), 37–45. <https://doi.org/10.19044/esj.2016.v12n25p37>
- UNDP: 1997 **Governance for Sustainable Human Development**. A UNDP Policy Document, New York.
- UNESCAP: 2010 “What is Good Governance”, (Çevrimiçi) <https://www.unescap.org/our-work/macroeconomic-policy-financing-development>, 12.01.2023
- UNESCO: 2016 “Education 2030: Incheon Declaration and A Framework for Action for The Implementation of Sustainable Goal 4”, (Çevrimiçi) <https://tinyurl.com/5n6c2bbj>, 24.12.2022
- Uyar, A., Fernandes, V., Kuzey, C: 2021 “The Mediating Role of Corporate Governance Between Public Governance and Logistics Performance: International Evidence”. **Transport Policy**, (109), 37-47. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.05.023>
- Vigoda, E: 2002 “From Responsiveness to Collaboration: Governance, Citizens, and the Next Generation of Public Administration”. **Public Administration Review**, (62), 527-540. <http://dx.doi.org/10.1111/1540-6210.00235>
- Wang, A: 2010 “Research of Logistics and Regional Economic Growth”. **iBusiness**, 2(04), 395-400. <http://dx.doi.org/10.4236/ib.2010.24052>
- Waters, D: 2003 **An Introduction to Supply Chain Management**. Palgrave Macmillan, New York.
- Waters, D: 2003 **Global Logistics and Distribution Planning: Strategies for Management**. 3th Edition, Kogan Page Publishers, London
- Weiss, G.T: 2000 “Governance, Good Governance and Global Governance: Conceptual and Actual Challenges”. **Third World Quarterly**, 21(5), 795-814.
- Witkowski, K: 2017 “Internet of Things, Big Data, Industry 4.0 Innovative Solutions in Logistics And Supply Chains Management”. **Procedia Engineering**, (182), 763-769. <http://dx.doi.org/10.1016/j.proeng.2017.03.197>

- Wong, W. P.,
Tang, C. F:
2018 “The Major Determinants of Logistic Performance in A Global Perspective: Evidence From Panel Data Analysis”. **International Journal of Logistics Research and Applications**, 21(4), 431-443. <https://doi.org/10.1080/13675567.2018.1438377>
- World Bank:
1989 **Sub Saharan Africa: From Crisis to Sustainable Growth**, Washington.
- World Bank:
1992 **Governance and Development. A World Bank Publication**, Washington.
- World Bank:
2008 **Global Economic Prospects 2008: Technology Diffusion in the Developing World**. World Bank, Washington
- World Bank:
2018 **Doing business in a more transparent world. The International Bank for Reconstruction and Development**, World Bank, Washington
- WEF: 2012 **The Global Competitiveness Report 2012-2013**. Switzerland, Geneva.
- Xie, S., Chen,
Y., Liu, Y: 2021 “Internal Governance and Innovation”. **Accounting & Finance**, 61(2021), 2507–2538. <https://doi.org/10.1111/acfi.12673>
- Yardımcıoğlu,
M., Kocamaz,
H., Özer, Ö:
2012 “Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri”. **II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu**, 1-2 Ekim 2012, 245-259.
- Yavuz, A.,
Albeni, M.,
Kaya, D: 2009 “Ulusal İnovasyon Politikaları ve Kamu Harcamaları: Çeşitli Ülkeler Üzerine Bir Karşılaştırma”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 14(3), 65-90.
- Yıldırım, İ:
2004 **Demokrasi Sivil Toplum Kuruluşları ve Yönetişim**. Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Yıldırım, K., Ö:
2018 “Türkiye’de İyi Yönetim”. **Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi**, 3(6), 273-289.
- Yılmaz, M:
2010 “Yönetimden Yönetişime: Trabzon İlçe Belediyeleri Üzerine Bir İnceleme”. **Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi**, 3(5), 83-100.

- Yiğit, S: 2014 “Kültür, Örgüt Kültürü ve İnovasyon İlişkisi Bağlamında “İnovasyon Kültürü””. **KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, 16 (27), 1-7.
- Yurdakul, M., Kazan, H: 2020 “Effects Of Eco-Innovation On Economic And Environmental Performance: Evidence From Turkey`S Manufacturing Companies”, **Sustainability**, 12(8), 3167. doi:10.3390/su12083167
- Yurtkuran, S: 2021 “Enerji Tüketimi, Ekonomik Büyüme ve Lojistik Arasındaki İlişki: Türkiye Örneği”. **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 31(3), 1245-1260. <https://doi.org/10.18069/firatsbed.875759>
- Zawawi, F.B.M., Wahab, S.A., Mamun, A.A., Ahmad, G.B., Fazal, S.A: 2017 “Logistics Capability, Information Technology, and Innovation Capability of Logistics Service Providers: Empirical Evidence from East Coast Malaysia”. **International Review of Management and Marketing**, 7(1), 326-336.
- Zeren, F., Yaman, S., Demir, B., Batırlık, N., S: 2021 “Lojistik Sektörü ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin İncelemesi: G20 Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma”. **The Journal of International Scientific Researches**, 6(1), 1-9.
- Zhen, X., Li, Y., Cai, G., Shi, D: 2016 “Transportation Disruption Risk Management: Business Interruption Insurance sand Backup Transportation”. **Transportation Research Part E**, (90), 51–68. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2016.01.005>

EKLER

Ek 1. Analize dahil edilmiş ülke isimleri

Arnavutluk	Filipinler	Kırgızistan	Portekiz
ABD	Finlandiya	Kolombiya	Romanya
Almanya	Fransa	Kore	Ruanda
Arjantin	Gana	Kosta Rika	Rusya Federasyonu
Avustralya	Gitmek	Kuveyt	Senegal
Avusturya	Guatemala	Letonya	Şili
Azerbaycan	Güney Afrika	Litvanya	Singapur
Bahreyn	Gürcistan	Lübnan	Sırbistan
Bangladeş	Hindistan	Lüksemburg	Slovakya
Beyaz Rusya	Hırvatistan	Macaristan	Slovenya
Belçika	Hollanda	Madagaskar	Sri Lanka
Benin	Honduras	Malezya	Suudi Arabistan
Birleşik Arap Emirlikleri	Hong Kong	Mali	Tacikistan
Birleşik Krallık	İran	Malta	Tanzanya
Bolivya	İrlanda	Mauritius	Tayland
Bosna Hersek	İspanya	Meksika	Tunus
Botsvana	İsrail	Mısır	Türkiye
Brezilya	İsveç	Moğolistan	Uganda
Bulgaristan	İsviçre	Moldova	Ukrayna
Burkina Faso	İtalya	Mozambik	Umman
Çek Cumhuriyeti	İzlanda	Namibya	Ürdün
Cezayir	Jamaika	Nepal	Uruguay
Çin	Japonya	Nijer	Vietnam
Danimarka	Kamboçya	Nijerya	Yemen
Dominik Cumhuriyeti	Kamerun	Nikaragua	Yeni Zelanda
Ekvador	Kanada	Norveç	Yunanistan
El Salvador	Karadağ	Pakistan	Zambiya
Endonezya	Katar	Panama	Zimbabve
Ermenistan	Kazakistan	Paraguay	
Estonya	Kenya	Peru	
Fildişi Sahili	Kıbrıs	Polonya	

Ek 2. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülke grupları

Arnavutluk	Filipinler	Kırgızistan	Portekiz
ABD	Finlandiya	Kolombiya	Romanya
Almanya	Fransa	Kore	Ruanda
Arjantin	Gana	Kosta Rika	Rusya Federasyonu
Avustralya	Gitmek	Kuveyt	Senegal
Avusturya	Guatemala	Letonya	Şili
Azerbaycan	Güney Afrika	Litvanya	Singapur
Bahreyn	Gürcistan	Lübnan	Sırbistan
Bangladeş	Hindistan	Lüksemburg	Slovakya
Beyaz Rusya	Hırvatistan	Macaristan	Slovenya
Belçika	Hollanda	Madagaskar	Sri Lanka
Benin	Honduras	Malezya	Suudi Arabistan
Birleşik Arap Emirlikleri	Hong Kong	Mali	Tacikistan
Birleşik Krallık	İran	Malta	Tanzanya
Bolivya	İrlanda	Mauritius	Tayland
Bosna Hersek	İspanya	Meksika	Tunus
Botsvana	İsrail	Mısır	Türkiye
Brezilya	İsveç	Moğolistan	Uganda
Bulgaristan	İsviçre	Moldova	Ukrayna
Burkina Faso	İtalya	Mozambik	Umman
Çek Cumhuriyeti	İzlanda	Namibya	Ürdün
Cezayir	Jamaika	Nepal	Uruguay
Çin	Japonya	Nijer	Vietnam
Danimarka	Kamboçya	Nijerya	Yemen
Dominik Cumhuriyeti	Kamerun	Nikaragua	Yeni Zelanda
Ekvador	Kanada	Norveç	Yunanistan
El Salvador	Karadağ	Pakistan	Zambiya
Endonezya	Katar	Panama	Zimbabve
Ermenistan	Kazakistan	Paraguay	
Estonya	Kenya	Peru	
Fildişi Sahili	Kıbrıs	Polonya	

Not: Kalın punto ile yazılmış ülke isimleri gelişmiş ülke grubunu oluşturmaktadır. İnce punto ile yazılmış ülke isimleri ise gelişmekte olan ülke grubunu oluşturmaktadır.

Ek3. Özgeçmiş

Parvin BAYRAMLI, ilköğrenimini ve lise eğitimini Teknik ve doğa bilimleri okulunda tamamlamıştır. 2011 yılında Azerbaycan Devlet Ekonomi Üniversitesi'nde Uluslararası Ekonomik İlişkiler bölümünde lisans eğitimine başlamış ve 2015 yılında okulu bitirmiştir. Aynı yılda Uludağ Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret bölümünde yüksek lisansa başlamış ve 2017 yılında eğitimini tamamlamıştır. Doktora eğitimine 2018 yılında İstanbul Üniversitesi İşletme (İktisat Fakültesi) Anabilim Dalı'nda başlamış ve 2023 yılında mezun olmuştur. Çalışma hayatına Azerbaycan Devlet Gümrük Komitesi'nde memur olarak devam etmektedir.