

Araştırma Makalesi / Research Article

LOJİSTİK PERFORMANS VE KÜRESEL REKABET GÜCÜ ARASINDAKİ İLİŞKİ: KURUMSAL YÖNETİŞİMİN ARACI ROLÜ*

Bahar ERENEL YAŞLICA¹ , Şafak GÜNDÜZ² 

ÖZET

Bu çalışmanın amacı; lojistik performans, kurumsal yönetim ve küresel rekabet gücü arasındaki ilişkileri ve lojistik performans ile küresel rekabet gücü arasındaki ilişkide kurumsal yönetişimin aracı rolünü araştırmaktır. Bu kapsamda Lojistik Performans Endeksi (LPI), Kurumsal Yönetişim Göstergeleri (WGI) ve Küresel Rekabet Gücü Endeksi (GCI) endeksleri üzerinden 112 ülkenin 2014, 2016 ve 2018 yıllarına ait ikincil verileri kullanılmıştır. Elde edilen veriler doğrultusunda, değişkenler arasında basit ve çoklu doğrusal regresyon analizi yöntemleri uygulanmıştır. Lojistik performans ile küresel rekabet gücü arasındaki ilişkide kurumsal yönetişimin aracılık rolünün incelenmesi amacıyla PROCESS Makro 4.0 ile bootstrap (yeniden örnekleme) tekniği kullanılmıştır. Gerçekleştirilen analiz sonuçlarına göre, kurumsal yönetişimin lojistik performans ve küresel rekabet gücü üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğu ve lojistik performans ile küresel rekabet gücü arasındaki ilişkiye aracılık ettiği istatistiksel olarak doğrulanmıştır. Analize dayalı bulgular makro perspektifte ve ülkelerin gelişmişlik grupları düzeyinde değerlendirilmiştir. Bu çalışmanın sonuçları; ülkelerdeki karar alıcıların, liderlerin ve yöneticilerin özellikle yönetimdeki şeffaflığı artırarak politika ve düzenlemelerin kalitesinin yükseltmesinin, lojistik işletmeler için bürokratik düzenlemeleri iyileştirilmesinin ve gümrük işlemlerinin şeffaflığını sağlanmasının, toplumsal ve siyasi istikrarın sağlanmasıyla çeşitli politika ve düzenlemelerinin hayata geçirilerek küresel pazarlarda rekabet gücünün artırılmasının önemine vurgu yapmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik Performans Endeksi, Kurumsal Yönetişim Endeksi, Küresel Rekabet Gücü Endeksi

JEL Sınıflandırması: L9, G38, O50

THE RELATIONSHIP BETWEEN LOGISTICS PERFORMANCE AND GLOBAL COMPETITIVENESS: MEDIATOR ROLE OF CORPORATE GOVERNANCE ON FIRM PERFORMANCE AND STOCKS

ABSTRACT

The purpose of this research is to examine the relationships between logistics performance, corporate governance and global competitiveness and the mediating role of corporate governance in the relationship between logistics performance and global competitiveness. For this purpose, secondary

* Bu çalışma Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Programında Doç. Dr. Şafak Gündüz danışmanlığında Bahar Erenel Yaşlıca tarafından “Çevresel Sürdürülebilirlik, Lojistik Performans ve Kurumsal Yönetişim Arasındaki İlişki ve Küresel Rekabet Gücüne Etkileri” başlığı ile tamamlanarak 29.05.2023 tarihinde savunulan doktora tezinden türetilmiştir.

¹ Dr., Maltepe Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi, İstanbul, Türkiye, baharyaslica@maltepe.edu.tr

² Doç. Dr., Yeditepe Üniversitesi, İBF, İstanbul, Türkiye, safak.gunduz@yeditepe.edu.tr

data have been used 112 countries for the years 2014, 2016 and 2018 through the Logistics Performance Index (LPI), Corporate Governance Indicators (WGI) and Global Competitiveness Index (GCI). Simple and multiple linear regression analyzes were used among the variables in accordance with the data collected. Bootstrap (resampling) technique with PROCESS Macro 4.0 was examined the mediation role of corporate governance between logistics performance and global competitiveness. The investigation revealed that corporate governance mediates the relationship between logistical performance and global competitiveness and has a considerable impact on both of these factors. The analysis's conclusions were evaluated at the level of the countries' development groups as well as from a macro perspective. The findings of this study emphasize that decision makers, leaders, and managers in countries should place more emphasis on improving the quality of policies and regulations, particularly by increasing transparency in governance, improving bureaucratic regulations for logistics businesses, and ensuring transparency of customs procedures.

Keywords: Logistics, Logistics Performance Index (LPI), Worldwide Governance Indicators (WGI), Global Competitiveness Index (GCI)

JEL Classification Codes: L9, G38, O50

EXTENDED SUMMARY

Research Questions & Purpose

The purpose of this research is to examine the relationships between logistics performance, corporate governance and global competitiveness and the mediating role of corporate governance in the relationship between logistics performance and global competitiveness. The relationship between corporate governance and logistics performance and its effect on global competitiveness have been relatively understudied topics, despite the fact that logistics performance is routinely investigated in the literature in conjunction with economic and social indices. As a result, it is critical to assess corporate governance's impact on global competitiveness and logistical performance, as well as to examine how corporate governance affects these two factors.

This research will aid in forecasting the implications of corporate governance concerns for the logistics sector as well as effects of regulatory changes in the governance domain on the global competitiveness of the logistics industry.

As logistics, corporate governance and sustainability themes are becoming more and more popular, much international research in recent years has concentrated on emerging countries and EU countries. This study covers not just developing or EU countries, but also other less developed countries.

Literature Review

The literature frequently uses social and economic indicators to analyse logistics performance, but there hasn't been much study done on the connection between corporate governance, logistics performance and global competitiveness. Thus, it is imperative to evaluate corporate governance in the context of global competitiveness and logistical performance, and to investigate the interplay between these two variables and corporate governance. A correla-

tion was found between corporate governance, logistics performance, and global competitiveness when the studies were evaluated for various country groups (Wong & Tang, 2018; Ekici et al., 2019; Uyar et al., 2021; Çitil, 2022; Khan et al., 2018; Arvis et al., 2014). This beneficial relationship is further supported by the study's findings.

Methodology

Prior to examining the logistics performance, corporate governance, and global competitiveness scores of the nations, the Kolmogorov-Smirnov (KS) test was used to determine which statistical analyses should be conducted in accordance with the research hypotheses by assessing the normal distribution of the data groups. Simple and multiple linear regression analyzes were used among the variables in accordance with the data collected. The study data had a normal distribution, so the maximum likelihood calculation and bootstrap (re-sampling) 5000 option were used to analyse the data with a 95% confidence interval because the model included the mediation role. All data were edited and entered into the SPSS 26.0, AMOS 24 package program and statistically analysed.

Results and Conclusion

The analysis of the study's findings have demonstrated that corporate governance both mediates the relationship between the two and has a significant impact on logistical performance and global competitiveness. The examination of the study's data has shown that corporate governance significantly affects logistical performance and global competitiveness, as well as mediating the connection between the two (Wong & Tan, 2018; Ekici et al., 2019; Uyar et al., 2021; Çitil, 2022; Khan et al., 2018; Arvis et al., 2014).

The practical value of the findings from testing the model developed for the study is that it adds to the body of knowledge on logistics performance when the study is viewed in its entirety. This method allowed for a comprehensive investigation of the connections discovered in previous studies. The findings confirm the necessity for national leaders, managers, and decision-makers to assess corporate governance, logistical performance, and global competitiveness challenges holistically.

1. Giriş

Günümüzde işletmelerin mal/hizmet üretimi ve satışıyla ekonomik başarı elde etmesinin yeterli bulunmadığı, çevreye ve insanlara da duyarlı olmaları gerektiği ve bununla birlikte iyi yönetim uygulamalarına da sahip olmaları beklenen küresel bir dönüşümün içinde yer almaktayız. Küreselleşme sürecinin giderek artmasıyla birlikte makro bazda ülkelerin, mikro bazda işletmelerin sürdürülebilir stratejileri yönetim çerçevesinde benimseyip uyguluyor olması lojistik performanslarına katkı sağladığı gibi aynı zamanda ekonomik ve ekolojik çevreye de fayda sağlamaktadır.

Küreselleşmenin ve rekabetin artması ile lojistik uluslararası ticaretin en önemli araçlarından biri haline gelmiştir. Bu durum, gelişmekte olan ülkelerin lojistik performansı açısından dünya ticaretindeki paylarını artırmak ve küreselleşmenin kazanımlarından yararlanabilmek için büyük önem taşımaktadır. Lojistik faaliyetlerinin gelişmesi sadece üretim maliyetlerini azaltmakla kalmaz, aynı zamanda ürünlerin daha kolay, ucuz ve yüksek kaliteli, daha hızlı ve güvenilir olarak taşınmasını gerçekleştirir. Gümrükler, altyapı, lojistik kalitesi ve sevkiyatlar gibi lojistik ile ilgili tüm faktörler, ülkelerin mal/hizmet ticaretini tam zamanında ve düşük maliyetlerle gerçekleştirebilmesi için kritik bir öneme sahiptir.

Lojistik performansı literatürde ekonomik ve sosyal göstergelerle sık sık incelenmesine rağmen, kurumsal yönetim ile lojistik performans arasındaki ilişki çok sınırlı olarak araştırılmış bir konudur. Yönetişim kalitesi; lojistik altyapısının kalitesini, lojistik hizmet kalitesini etkileyerek daha iyi ve güvenli çalışma koşullarını sağlamakla birlikte lojistik sektörünün değişen ihtiyaçlarına yanıt verebilme hızı ve çevreye uyum sağlama yeteneğini de etkileyebilmekte, böylece rekabet avantajı da kazandırabilmektedir (Koh vd., 2018). Bu açıdan, kurumsal yönetişimin lojistik performans ve küresel rekabet gücü açısından değerlendirilmesi ve kurumsal yönetişimin lojistik performans ile küresel rekabet gücü üzerindeki etkisinin analiz edilmesi önemlidir. Bu çalışma, kurumsal yönetim problemlerinin lojistik sektörüne etkilerini analiz etmek ve yönetim yapısında yapılacak düzenlemelerin lojistiğe olan etkilerini ve ayrıca küresel rekabet gücü üzerindeki etkilerini tahmin etmeye yardımcı olacaktır.

Son yıllardaki uluslararası çalışmalara bakıldığında; lojistik, kurumsal yönetim ve küresel rekabet gücü kavramlarının popülerliğinin artmasıyla birlikte araştırma odağının öncelikli olarak gelişmekte olan ülkeler ve AB ülkeleri üzerine yoğunlaştığı görülmektedir. Bu çalışma sadece AB ülkelerini ya da gelişmekte olan ülkeleri değil, gelişmemiş diğer ülkeleri de kapsamaktadır. Ülke seçimiyle ilgili tek kriter Lojistik Performans Endeksi (LPI), Kurumsal Yönetişim Göstergeleri (WGI) ve Küresel Rekabet Gücü Endeksi (GCI) raporlarının tümüne eksiksiz olarak dâhil edilmiş olunmasıdır.

Bu çalışmada, araştırmaya konu olan 112 ülkenin lojistik performansları ile kurumsal yönetim ve küresel rekabet edilebilirliği arasındaki ilişkiler incelenmiş ve lojistik performans ve küresel rekabet arasındaki ilişkide kurumsal yönetişimin aracılık (mediator) rolü tespit edilmeye çalışılmıştır.

Çalışmada, giriş bölümünden sonra yer alan literatür özetinin ardından çalışmanın ana veri kaynakları ve analiz yöntemleri açıklanarak örneklemeden yapılacak tahminler hakkında bilgi verilmektedir. Daha sonra bu bulguların tahmin ve analiz sonuçları sunulmakta ve bu bulguları özetleyen sonuçlar ve önerilerle çalışma sonlandırılmaktadır.

2. Literatür

2.1. Lojistik Performans Kavramı

Küreselleşmenin artması ve rekabetin yoğunlaşmasıyla birlikte, lojistik faaliyetler uluslararası ticaretin en kritik faktörlerinden biri haline gelmiştir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde, lojistik performansın artırılması, dünya ticaretindeki paylarını artırmak ve küreselleşmenin sağladığı faydalardan yararlanabilmek için son derece önemlidir. Lojistik faaliyetlerin gelişmesi sadece üretim maliyetlerini azaltmakla kalmaz, aynı zamanda ürünlerin taşınmasını kolay, ucuz, hızlı ve güvenilir kılmaktadır. Gümrük ve liman hizmetlerinin etkinliği, ticaretle ilgili altyapı, lojistik hizmetler, teknoloji ve bilgi sistemleri gibi lojistik ile ilgili bütün faktörler, ülkelerin zamanında ve düşük maliyetli ürün/hizmet ticareti yapabilmeleri için çok önemlidir (Ofluoğlu vd., 2018).

2.1.1. Lojistik Performans Endeksi

İşletmelerin, ürettiği ürünlerini rekabetçi fiyatlarla ve tam zamanında müşteriye ulaştırılmasını sağlayan lojistik faaliyetleri performans ölçümü ve değerlendirilmesi günümüzde en önemli başarı göstergelerinden biri olarak kabul edilmektedir. Ayrıca, lojistik sektörünün gittikçe artan önemi, bu alandaki gelişimi ve performansını ölçülmesini gerekli kılmıştır. Global düzeyde ülkelerin lojistik alanındaki performanslarını ölçmek ve bu sayede diğer ülkelerle uluslararası lojistik açısından karşılaştırma yapabilmek ve karşılarındaki fırsat ve tehditleri görerek değerlendirme yapabilmek amacıyla geliştirilen endeksler bulunmaktadır (Sofyalıoğlu & Kartal, 2013).

2.1.2. Lojistik Performans Göstergeleri

Lojistik Performans Endeksi (LPI); ülkelerin lojistik performanslarını ölçmek için basit, evrensel bir ölçüt sağlamaktadır. Ülkelerin lojistik alanındaki performanslarını ölçmek amacıyla Dünya Bankasının geliştirdiği en yaygın ulusal gösterge olan LPI ile ülkelerin temel lojistik çalışmalarına yönelik performanslarının hesaplanması yapılmaktadır. İlk kez 2007 yılında yayımlanan lojistik performans endeksi 2014 yılına kadar her yıl yayımlanmıştır. 2014 yılından sonra ise her iki yılda bir yayımlanmakta ve böylelikle ülkelerin gelişimleri sistematik olarak takip edilebilmektedir. 2007 yılında gerçekleştirilen ilk çalışmada 150 ülke, 2010 ve 2012 yılında 155 ülke, 2014 yılından itibaren ise 160 ülke yer almıştır (Arvis vd., 2014).

Bu endeks ile Dünya Bankası, ülkeler arasında bir rekabet yaratılmasını ve lojistik performanslarının iyileştirme koşullarını belirlenmesini amaçlamaktadır. LPI; her ülkenin lojistik çevresi, ana lojistik süreçleri, zaman ve maliyet performansı hakkında ayrıntılı bilgi sağlamaktadır (Burmaoğlu, 2012).

LPI'de üst sıralarda yer alan ülkelerin teknolojik yeniliklere, büyük sanayilere, geniş dağıtım kanallarına ve profesyonel sektör temsilcilerine sahip olduğu söylenebilir. LPI'de alt sıralarda yer alan ülkeler ise genellikle düşük gelirli gruplara ait ve siyasi ve ekonomik iç sorunları olan veya bazı coğrafi dezavantajlara sahip olan ülkeler olduğu varsayılmaktadır (Pınar & Diken, 2020).

LPI, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi alanlarındaki araştırmacıların odak noktası olmuştur. Güner ve Coşkun (2012) 26 OECD ülkesinde ekonomik ve sosyal boyutların ülkelerin

lojistik performansına olan etkilerini incelemiş ve LPI açısından dünyadaki en rekabetçi ülkelerin, güçlü bir LPI puanına sahip olan Avrupalı ülkeler olduğunu tespit etmişlerdir. Koh vd. (2018) Asya'daki yolsuzluk ve LPI arasındaki ilişkiyi incelemek için LPI'yi kullanmışlardır.

LPI oluşturulmasının ilk aşaması anket bölümüdür. Anketin ilk 15 sorusu uluslararası lojistik performansı ile ilgilidir. Katılımcılar tarafından seçilecek olan sekiz ülkenin lojistik performansın altı boyutuna göre derecelendirilmesi istenmektedir. Seçilecek olan bu ülkeler; komşu ülke, en çok ithalat/ihracat yapılan ülkeler olabileceği gibi rastgele olarak seçilmiş ülkeler de olabilir. Veriler, her ülkedeki lojistik sektöründe çalışan yaklaşık 1000 kişinin katıldığı bir anket çalışmasından elde edilmektedir. Bu açıdan bakıldığında LPI, ülkelerin algılanan lojistik performanslarını ölçmektedir. Çok sayıda ülke için mevcut tek ulusal lojistik performans ölçüsüdür ve ulusal zorlukların ve fırsatların belirlenmesinin yanı sıra ülkeler arasında performansın karşılaştırılmasını sağlar (Arvis vd., 2018). LPI ve alt kriterleri ölçmek için en düşük puan 1 ve en yüksek puan 5'i temsil eden bir ölçek kullanılmaktadır. Ülkelere ilişkin yayımlanan LPI değeri, belirtilen alt kriterlerin ağırlıklı ortalamasından hesaplanmaktadır.

LPI; gümrük, altyapı, lojistik hizmet kalitesi, izleme ve takip edilebilirlik, zamanında teslimat ve uluslararası sevkiyat şeklinde altı göstergeden oluşmaktadır (Arvis vd., 2010).

1. Gümrük: Gümrük dâhil olmak üzere sınır denetim kuruluşları tarafından gerçekleştirilen gümrükleme sürecinin verimliliği ve etkinliğini (gümrük acentelerinin hız, basitlik ve öngörülebilirliği) ölçer. Bu gösterge, mevcut ticaret mevzuatının uygulanmasıyla ürün/ hizmetlerin ithalat ve ihracat vergileri tahsiline ait çeşitli idari prosedürlere dayanmaktadır.
2. Altyapı: Ülkenin ulaşım (denizyolu, demiryolu, karayolu) ve telekomünikasyon (bilgi teknolojisi) altyapısının kalitesini ölçer.
3. Uluslararası sevkiyat: Rekabetçi fiyatlarla uluslararası sevkiyat düzenlemesinin kolay olup olmadığını ölçer.
4. Lojistik kalitesi ve yetkinliği: Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliğini ölçer. Organizasyon yapısında yer alan tüm paydaşlara nasıl davrandığını, müşteri hizmet kalitesini ve işletme ile tüketiciler arasındaki ilişkiyi iyileştirip iyileştirmediğini ölçer.
5. İzleme ve takip: Uluslararası sevkiyatları izleme ve takip edebilme yeteneğini ölçer. Nihai tüketiciye teslim edilene kadar her gönderinin tam yerinin ve rotasının belirlenmesi önemlidir. Malların tedarik zincirinde yer alan tüm paydaşlar bu bileşene dâhil olduğundan, izlenebilirlik bir bütün olarak sektörün faaliyetlerinin sonucudur.
6. Zamanında teslimat: Sevkiyatların planlanan/öngörülen teslimat süreleri içinde gönderilerin varış yerine ulaşılabilirliğini ölçer. Bu göstergede mevcut yüksek rekabet seviyesi ile teslimat programlarına uyulmaması kabul edilemez. Bu durum teknolojik süreçlere olan ihtiyacı etkilemiştir (Arvis vd., 2018). Ülkelere ilişkin açıklanan LPI endeksleri, bu altı göstergenin ağırlıklı ortalaması alınarak hesaplanmaktadır (World Bank, 2016). LPI altı temel performans kriterini toplayarak tek bir ölçütte birleştiren lojistik hizmet performansının özet bir göstergesidir. Bu performans endeksinin hesaplanmasında, lojistik altyapı ve sistemlerin etkinliği önemli bir yere sahiptir. Puanlamalar hesaplanırken ilgili lojistik uzman ve yetkilileriyle yapılan birebir görüşmeler ve değerlendirmeler dikkate alınmaktadır (Tanyaş & Arıkan, 2013: 41).

Arvis vd. (2007) en verimli ve en iyi ulaşım yolları ve ticaret prosedürlerine sahip ülkelerin; teknolojik avantajlar, ekonomik liberalleşme ve uluslararası pazarlara ulaşım açısından en avantajlı ülkeler olduğu sonucuna varmıştır. Bu nedenle, gelişmiş ülkeler LPI tarafından belirlenen sıralamada ilk sıralarda görülürken, gelişmekte olan ülkeler genellikle daha alt sıralarda yer almaktadır.

2.2. Kurumsal Yönetişim Kavramı

Dünya Bankası (2020), iyi yönetişimi “açık ve öngörülebilir bir karar alma sürecine sahip olan, profesyonel bir bürokratik yönetimi olan, eylem ve işlemlerinden sorumlu bir hükümetin, kamusal sürece aktif bir şekilde katılımda bulunan sivil toplum kuruluşlarını ve hukukun üstünlüğünün geçerli olduğu bir düzen” olarak ifade etmiştir. Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) daha genel olarak yönetişimi; bir ülkenin siyasi, sivil toplum ve özel sektör arasındaki ekonomik, siyasi ve sosyal işlerini yönettiği değerler, politikalar ve kurumlar sistemi olarak tanımlamaktadır.

2.2.1. Kurumsal Yönetişim Endeksi

Kurumsal yönetişim kalitesi, bir ülkenin sosyal ve ekonomik kaynaklarının yönetiminde ve hükümetlerin ele almaları gereken hedeflere ulaşma kapasiteleri kamu otoritesinin kullanıldığı süreci ifade eder (Dünya Bankası, 2000). Çoğu araştırmada yönetişim kalitesi, Dünya Bankası'nın düzenli olarak yayımladığı Küresel Yönetişim Göstergeleri (World Governance Index-WGI) aracılığıyla değerlendirilmiştir. Bu çalışmada ülkelerin yönetişim göstergeleri için Küresel Yönetişim Göstergeleri (WGI) kullanılmıştır.

WGI, yönetişimin ülkeler arası göstergelerini geliştirmek için tasarlanmış ayrıntılı ve uzun süredir devam eden bir araştırmadır. Bu göstergeler, görüşülen çok sayıda işletme ve uzmanın yönetişim kalitesine ilişkin görüşlerini özetlemekte olan bir veri setidir. Bu veriler çeşitli araştırma enstitülerinden, düşünce kuruluşlarından, sivil toplum kuruluşlarından, uluslararası kuruluşlardan ve özel sektör işletmelerinden toplanmıştır (Kaufmann vd., 2010).

2.2.2. Kurumsal Yönetişim Göstergeleri

Dünya Bankası tarafından 1996'dan iki yılda bir ve 2013'ten beri her yıl yayımlanan Kurumsal Yönetişim Göstergeleri (WGI) için yaklaşık olarak 200 ülkenin yönetim kalitesine ilişkin verilere çevrim içi olarak erişilebilmektedir.

WGI, yönetişimin altı temel boyutuna ilişkin verileri içermektedir. Bu altı göstergenin amacı, kamu sektörünün belirli bir ülkedeki makroekonomik ve mikro ekonomik ortamı etkileyen politikaları uygulama kapasitesini değerlendirmektir. Bu göstergeler şu şekildedir (Kaufmann vd., 2010):

1. İfade özgürlüğü ve hesap verilebilirlik: İfade özgürlüğü; basın özgürlüğü, örgütlenme özgürlüğü, din ve inanç özgürlüğü, yönetime katılma gibi farklı alanları kapsamaktadır. Hesap verilebilirlik ise, yetkililerin ve siyasi liderlerin faaliyetlerinden sorumlu tutulabilecekleri bir düzeni ifade etmektedir. Kamu hizmetlerinin adil ve şeffaf olarak sunulması, yolsuzlukların önlenmesi, vatandaşların şikayetlerinin etkin bir şekilde ele alınması gibi konularda hesap verilebilirlik önemli bir rol oynamaktadır.

2. Baskı ve şiddet içermeyen siyasi istikrar: Siyasi şiddet ve terörizm de dâhil olmak üzere, hükümetin anayasaya aykırı veya şiddet yoluyla görevinden uzaklaştırılması olasılığını içerir. Baskı ve şiddet içermeyen istikrarın sağlanması için öncelikle demokratik kuralların işletilmesi, adaletin sağlanması, insan haklarına saygı gösterilmesi ve düzenli bir hukuk sisteminin oluşturulması gerekmektedir.
3. Hükümetin etkinliği: Bürokrasinin bağımsızlığı, kamu hizmet kalitesini, siyasi otorite ve baskılardan etkilenmeden karar alması, vurgulama ve güvenilirlik, kamu hizmetinin etkin ve verimli bir şekilde sunulmasını ifade eder. Hükümetin etkinliğinin ölçülmesi birçok faktöre dayanır. Bunlar arasında, kamu hizmetlerinin kalitesi, yönetim yapısı, siyasi istikrar, hükümetin politika oluşturma ve uygulama kabiliyeti, ekonomik kalkınma, yolsuzlukla mücadele, hukukun üstünlüğü ve insan hakları koruması gibi unsurlar bulunur.
4. Kanun ve politika düzenleme kalitesi: Hükümetin özel sektörün gelişimini teşvik etme ve hükümetin etkinliği için sağlam düzenlemelerin ve politikaların formüle edilmesini kapsar. Bunun için ülkedeki vergi sisteminin adil olması, yerli ve yabancılara sağlanan kolaylıklar, bürokrasinin hızı vb. unsurlar gözetilmektedir.
5. Hukukun üstünlüğü: Suç ve şiddet olasılığını, mahkemelerin, polisin, mülkiyet haklarının kalitesini, toplum ve kurumların kurallara uyma derecesini kapsar.
6. Yolsuzluğun kontrolü: Ülkenin kamu kurumlarının seçkinler ya da özel çıkar sahipleri tarafından ele geçirilmesinden rüşvetler, özel kazançlar, küçük ya da büyük yolsuzluklara kadar tüm bu faaliyetler üzerindeki kontrol düzeyini ifade eder.

2.3. Küresel Rekabet Gücü Kavramı

Küresel Rekabet Gücü kavramı Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından “Bir ülkenin sürdürülebilir büyümesini sağlayan tüm kurumları, politikaları ve üretim faktörlerini içeren verimlilik düzeyi” olarak tanımlanmaktadır. Bu kavram OECD’ye göre ise; “Bir ülkenin serbest piyasa koşullarında, reel milli gelirini artırırken diğer ülkelerle rekabet edebilecek düzeyde mal ve hizmet üretebilmesidir.” (Reinert, 1995).

Kurumsal düzeyde rekabet gücünü artırmak ve küresel rekabet edebilirliği geliştirmek; ürün/hizmet kalitesi, fiyatlandırma politikası, sektör koşulları, teknolojik yenilikler ve Ar-Ge çalışmaları vb. alanlarda yapılan çalışmalar ile ilgilidir. Ekonomik açıdan bakıldığında, küresel rekabet gücünün artırmanın en önemli belirleyicisi işletmelerin rekabet gücüdür. Ayrıca uluslararası rekabet edilebilirlik açısından; makroekonomik ortam, altyapı, teknolojik gelişme ve piyasa etkinliği gibi konular önem kazanmaktadır.

2.3.1. Küresel Rekabet Gücü Endeksi

Rekabet edilebilirlik çok çeşitli yöntem ve değişkenler kullanılarak hem ülke hem de bölge bazında hesaplanabilmektedir. Bu endeksleme çalışmaları içinde ülkelerin rekabet gücüne göre sıralayan Küresel Rekabet Gücü Endeksi (KRI), geni veri setlerine sahip olması, bilimsel olarak doğrulanmış metodolojiler kullanması ve geniş ülke yelpazesi ile ön plana çıkmaktadır (Nogueira & Madaleno, 2021).

Küresel Rekabet Gücü Endeksi, Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından 1979'dan beri düzenli olarak yayınlanmaktadır. Bu endeks, ekonomik büyümenin ana nedenlerini bulmak için katkı sağlamakta, bazı ülkeler için ekonomik büyümeyi artırmada neden başarılı olduğunu açıklamada yardımcı olmakta ve bu alandaki paydaşlara gelişmiş ekonomiler için gerekli olan kaynaklar konusunda öneri sunmaktadır (WEF, 2014).

2.3.2. Küresel Rekabet Gücü Göstergeleri

Küresel Rekabet Edilebilirlik Endeksi (GCI), ülkelerin rekabet edilebilirlik puanına göre sıralanan ülkelerin bir listesidir. Endekste yer olan ülkelerin rekabet edilebilirliklerini bir dizi kritere göre değerlendiren, ülkelerin güçlü ve gelişmeye açık yanlarını karşılaştırmalı olarak analiz eden, kapsamlı ve düzenli olarak iyileştirilen metodolojileri kullanarak ülkeler arasında sıralama yapılmasını sağlamaktadır.

GCI, Dünya Ekonomik Forumu tarafından 1979 yılından itibaren düzenli olarak yayınlanmaktadır. Bu endeks, ekonomik büyümenin ana nedenlerini bulmak için katkı sağlamakta, bazı ülkeler için ekonomik büyümeyi artırmada neden başarılı olduğunu açıklamada yardımcı olmakta ve bu alandaki paydaşlara gelişmiş ekonomiler için gerekli olan kaynaklar konusunda öneri sunmaktadır (WEF, 2014). GCI, ülke derecelendirilmelerini, endeksi oluşturan gösterge puanlarını ve sıralamalarını, ülkelerin hangi alanlara yatırım yaptığında endeks sıralamasındaki yerini gösteren, rakiplerin hangi alanlarda başarı elde ettiğini öğrenme fırsatı sunan bir rapordur. Bu bağlamda endeks içeriğinin değerlendirilmesi, özellikle gelişmekte olan ülkelere gelişmeye açık yanların iyileştirilmesi açısından önemlidir. Rapor dünyadaki rekabetçi ülkelerin sıralamalarını içermesi ve aynı zamanda bölgesel ve tematik alanlarda analizler sunması, kendi durumlarını değerlendirmeleri ve diğer ülkelerle karşılaştırma sağlaması açısından önem arz etmektedir.

Yeni metodoloji ile revize edilen endeksin hesaplanmasında “etkinleştirici çevre, insan sermayesi, piyasalar ve inovasyon ekosistemi” olmak üzere 4 ana başlık ve toplam 12 adet alt ölçüt bulunmaktadır. Ülkeler bu göstergelere göre yapılan derecelendirmelere göre alt kriterler bazında sıralanmakta ve farklı kategorilerde sıralamaları yapılmaktadır. Bu göstergelere göre ülkeler değerlendirilerek 0-100 puan arasında puanlar verilmekte ve 12 alt göstergenin ortalamasına göre ülke sıralamaları hesaplanmaktadır. Bu 12 alt gösterge şu şekilde özetlenmektedir:

1. Kurumsal yapı: Kurumların faaliyet gösterdiği yasal ve yönetsel ortamın; diğer işletmelerin, bireylerin ve ülkelerin gelir ve refahı artırma çalışmalarına karşılık verebilmesi, işletmelerin rekabet edilebilirliğini artırmaktadır. Bir ülkenin kurumsallaşma derecesi hem kamu hem de özel kurumların kurumsallaşma derecelerinin toplamından oluşmaktadır. Bu göstergede güvenlik, sosyal sermaye, finansal kontrol ve ekonomik dengeler, kamu sektörü performansı, mülkiyet hakları, şeffaflık, kurumsal yönetim ve hükümetin gelecekteki eğilimi gibi alt göstergeler bulunmaktadır.
2. Altyapı: Daha iyi bir fiziksel altyapıya sahip olan işletmeler, daha etkin ve verimli ekonomik faaliyetlerde bulunmakta, bölgeler arasındaki mesafenin etkisinin azalmasıyla birlikte daha kolay ticaret yapmakta ve böylece daha yüksek rekabet gücüne sahip olmaktadır. Bu göstergede kara, demiryolu, hava ve denizyolu gibi ulaşım altyapıları ile elektrik, su vb. şebeke altyapıları bulunmaktadır.

3. Bilgi ve iletişim teknolojileri: Bu gösterge, verimliliğin artırılması, inovasyon ve rekabet gücü açısından teknolojik altyapının ve bilgiye erişimin değerlendirilmesini göstermektedir.
4. Makroekonomik çevre: Makroekonomik istikrar, ülkenin ekonomik büyüme potansiyelini, enflasyon oranlarını, para politikalarını, döviz kuru istikrarını vb. faktörleri kapsamaktadır.
5. Sağlık: Sağlık hizmetlerinin kalitesi ve erişilebilirliğini göstermektedir.
6. Beceriler: Bu gösterge, yükseköğretim kurumlarına kayıt oranları, mesleki eğitim programları ve işgücü piyasasının ihtiyaçlarına uygun becerilerin kazandırılması gibi faktörleri kapsamaktadır.
7. Ürün pazarlaması: Mal piyasasının sağlıklı bir şekilde çalışmasını, iç ve dış piyasalardaki koşullara uyum sağlanmasını ve tüketicini taleplerine uygun ürünlerin sunulması açısından önemlidir.
8. İşgücü piyasası: İş gücü piyasasındaki talep ve arz dengesi, işsizlik oranı, işgücü verimliliği, işgücü maliyetleri vb. kriterleri kapsamaktadır.
9. Finansal sistem: Finansal piyasaların sağlıklı işleyişi için, yatırımcıların ve işletmelerin ihtiyaç duydukları kaynakların doğru yerlere yönlendirilmesini sağlayarak ekonomik büyümeyi teşvik etmekte ve gerekli hizmetleri sunmaktadır.
10. Pazar büyüklüğü: Büyük pazarlardaki yoğun rekabet işletmelerin ölçek ekonomisi avantajlarından yararlanmasını sağlayarak üretkenliğini artırmaktadır.
11. İş dünyasının dinamizmi: İşletmelerin rekabetçi, yenilikçi ve hızlı değişen pazarlara uyum sağlama yeteneklerini ifade eder. Girişimciliği teşvik eden politikalar, işletmeler arası iş birlikleri, yenilikçilik ve Ar-Ge faaliyetleri, işletmelerin esneklik ve adaptasyon kabiliyetleri gibi faktörlerle etkileşim içindedir.
12. İnovasyon yeteneği: İnovasyon, bir kurumun ya da ülkenin gelecekte rekabet edebilirliği, istihdam artışı ve daha yüksek yaşam standartlarına ulaşması için önemlidir. İnovasyon, yeni endüstrilerin ve iş modellerinin oluşmasına, iş hacminin artırarak ve istihdam olanaklarını iyileştirerek büyümeye ve sürdürülebilir rekabetçiliğe katkı sağlar (U.S. Department of Commerce, 2012).

3. Metodoloji

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Bu çalışmanın amacı lojistik performans, kurumsal yönetim ve küresel rekabet gücü arasındaki ilişkileri ve lojistik performans ile küresel rekabet gücü arasındaki ilişkide kurumsal yönetimin aracı rolünü araştırmaktır. Çalışmanın ana konularından lojistik performansın literatürde ekonomik ve sosyal göstergelerle sık sık incelenmesine rağmen, kurumsal yönetim ile lojistik performans arasındaki ilişki ve küresel rekabet edilebilirliğe etkisi çok sınırlı olarak araştırılmış bir konudur. Bu açıdan, kurumsal yönetimin lojistik performans ve küresel rekabet gücü açısından değerlendirilmesi ve kurumsal yönetimin lojistik performans ile küresel rekabet gücü üzerindeki etkisinin analiz edilmesi önemlidir. Kurumsal yönetim problemlerinin lojistik sektörüne olan yansımalarını ve yönetim alanında gerçekleştirilecek düzenlemele-

rin lojistik sektöründeki etkilerini ve küresel rekabet gücü üzerindeki etkilerini tahmin etmeye yardımcı olacaktır.

Son yıllardaki uluslararası çalışmalara bakıldığında, lojistik, kurumsal yönetim ve sürdürülebilirlik kavramlarının popülerliğinin artmasıyla birlikte araştırma odağının öncelikli olarak gelişmekte olan ülkeler ve AB ülkeleri üzerine yoğunlaştığı görülmektedir. Bu çalışmada sadece AB ülkelerini ya da gelişmekte olan ülkeleri değil, gelişmemiş diğer ülkeleri de kapsamaktadır.

3.2. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları

Bu araştırma kapsamında, Dünya Bankası tarafından iki yılda bir yayımlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI) ve Kurumsal Yönetişim Endeksi (WGI) ve Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından yayımlanan Küresel Rekabet Gücü Endeksi'nin (GCI) 2014-2018 yıllarında yayımlanmış olan verileri üzerinden araştırma yapılmış olup, ortak yıllar bazında belirlenen yıllardaki eksik veriler çıkartılarak 112 ülke üzerinden araştırma gerçekleştirilmiştir. Lojistik Performans Endeksi, Dünya Bankası Grubu tarafından her iki yılda bir yayımlanan bir endeks olmasına rağmen, COVID-19 nedeniyle 2020 yılında yayımlanamamıştır. Bu nedenle çalışmaya 2020 yılı dâhil edilememiş ve diğer endeksler için de ortak yıllar olan 2014, 2016 ve 2018 verileri kullanılmıştır. Ayrıca veri eksikliklerinden dolayı ya da bir endeks raporunda yer alıp diğer bir raporda verisi olmayan ülkeler araştırmanın kapsamı dışında bırakılmıştır. Seçilen ülkelerin 2014, 2016 ve 2018 yılına ait performans puanlarının aritmetik ortalaması hesaplanarak analiz edilmiştir.

Araştırma kapsamına alınan ülkelerin listesi Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1: Araştırma Kapsamındaki Ülkeler

No	Ülke	No	Ülke	No	Ülke
1	ABD	39	Gürcistan	77	Mısır
2	Almanya	40	Haiti	78	Moldova
3	Angola	41	Hırvatistan	79	Moritanya
4	Arjantin	42	Hindistan	80	Myanmar
5	Avustralya	43	Hollanda	81	Namibya
6	Avusturya	44	Honduras	82	Nepal
7	Bahreyn	45	İrlanda	83	Nijerya
8	Bangladeş	46	İspanya	84	Norveç
9	Belçika	47	İsrail	85	Pakistan
10	Birleşik Arap Emirlikleri	48	İsveç	86	Panama
11	Birleşik Krallık	49	İsviçre	87	Paraguay
12	Bolivya	50	İtalya	88	Peru
13	Bosna Hersek	51	İzlanda	89	Polonya
14	Brezilya	52	Japonya	90	Portekiz

Tablo 1 devam

No	Ülke	No	Ülke	No	Ülke
15	Bulgaristan	53	Kamboçya	91	Romanya
16	Burundi	54	Kamerun	92	Ruanda
17	Butan	55	Kanada	93	Rusya Federasyonu
18	Cezayir	56	Karadağ	94	Sırbistan
19	Çad	57	Katar	95	Singapur
20	Çek Cumhuriyeti	58	Kazakistan	96	Slovak Cumhuriyeti
21	Çin	59	Kenya	97	Slovenya
22	Danimarka	60	Kıbrıs	98	Suudi Arabistan
23	Dominik Cumhuriyeti	61	Kolombiya	99	Şili
24	Ekvador	62	Güney Kore	100	Tayland
25	El Salvador	63	Kosta Rika	101	Tayvan
26	Endonezya	64	Kuveyt	102	Tunus
27	Ermenistan	65	Letonya	103	Türkiye
28	Estonya	66	Liberya	104	Ukrayna
29	Fildişi Sahili	67	Libya	105	Umman
30	Filipinler	68	Litvanya	106	Uruguay
31	Finlandiya	69	Lübnan	107	Ürdün
32	Fransa	70	Lüksemburg	108	Vietnam
33	Gabon	71	Macaristan	109	Yeni Zelanda
34	Gana	72	Madagaskar	110	Yunanistan
35	Gine	73	Malezya	111	Zambiya
36	Guatemala	74	Mali	112	Zimbabve
37	Guyana	75	Malta		
38	Güney Afrika	76	Meksika		

Ülkelerin lojistik performansı ölçümünde Dünya Bankası Grubu tarafından yayımlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI), kurumsal yönetişimin ölçümünde ise Kurumsal Yönetişim Endeksi (WGI) kullanılmıştır. Ülkelerin küresel rekabet gücü ölçümünde ise Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından yayımlanan Küresel Rekabet Endeksi (GCI) kullanılmıştır. Çalışmada kullanılan ikincil veriler, uluslararası kurumların hazırladığı güvenilirliği test edilmiş verileri içermektedir.

COVID-19 küresel salgın döneminde uluslararası kuruluşlar raporlarında kullandıkları her veriyi oluşturamamıştır. Çalışmada kullanılan bu verilerin bazı yıllar ya da bazı ülkeler için eksik olması çalışmanın önemli kısıtlarındandır.

3.3. Araştırmanın Değişkenleri

Bu çalışma kapsamında araştırmanın değişkenleri Tablo 2’de gösterildiği gibidir.

Tablo 2: Araştırma Değişkenleri

Kodu	Değişken Adı	Kaynak
LP	Lojistik Performans Endeksi	Dünya Bankası
LP1	Gümrük	Dünya Bankası
LP2	Altyapı	Dünya Bankası
LP3	Uluslararası sevkiyat	Dünya Bankası
LP4	Lojistik kalitesi ve yetkinliği	Dünya Bankası
LP5	İzleme ve takip	Dünya Bankası
LP6	Zamanında teslimat	Dünya Bankası
KY	Kurumsal Yönetişim Endeksi	Dünya Bankası
KY1	İfade özgürlüğü	Dünya Bankası
KY2	Siyasi istikrar ve şiddet/terörizm olmaması	Dünya Bankası
KY3	Hükümetin etkinliği	Dünya Bankası
KY4	Kanun ve politika düzenleme kalitesi	Dünya Bankası
KY5	Hukukun üstünlüğü	Dünya Bankası
KY6	Yolsuzluğun önlenmesi	Dünya Bankası
KR	Küresel Rekabet Gücü Endeksi	Dünya Ekonomik Forumu
KR1	Kurumsal yapı	Dünya Ekonomik Forumu
KR2	Altyapı	Dünya Ekonomik Forumu
KR3	Makroekonomik ortam	Dünya Ekonomik Forumu
KR4	Teknolojik altyapı	Dünya Ekonomik Forumu
KR5	Pazar büyüklüğü	Dünya Ekonomik Forumu
KR6	İş dünyasının dinamizmi	Dünya Ekonomik Forumu

3.4. Veri Toplama Araçları

Ülkelerin lojistik performans verileri Dünya Bankası veri tabanından elde edilmiştir. Dünya çapında lojistik sektöründe çalışan uzmanlara yöneltilen bir anket ile elde edilen lojistik performans verileri iki senede bir yayımlan bir raporda toplanmaktadır. 2018 yılında raporu, toplam 160 ülkenin lojistik performans verilerini içermektedir. Ankete katılan uzmanlardan, en çok ilişki kurdukları 8 ülkenin gümrükleme, lojistik altyapısı, uluslararası sevkiyatlar, lojistik hizmet kalitesi, sevkiyatın zamanında ulaşması ile izleme ve takip edilebilirlik gibi altı gösterge için değerlendirmesi talep edilmektedir. Bu altı gösterge, ülkelerin lojistik performans göstergeleri olarak tanımlanmaktadır.

Ülkelerin kurumsal yönetim kalitesini gösteren veriler Dünya Bankası veri tabanından ikincil veriler kullanılarak elde edilmiştir. Dünya Bankası tarafından 1996 yılından bu yana yaklaşık 200 ülkenin yönetim kalitesini gösteren veriler yayımlanmaktadır.

Küresel rekabetçiliğe ilişkin veriler Dünya Ekonomik Forumu veri tabanından alınmıştır (WEF, 2018). WEF tarafından 2004 yılından bu yana yıllık olarak küresel rekabet gücünü gösteren veri seti yayınlanmaktadır.

3.5. Kullanılan Ölçüm Araçları

Araştırma kapsamında, 112 ülkenin 2014, 2016 ve 2018 yıllarına ait olan Dünya Bankası ve Dünya Ekonomik Forumu'ndan Lojistik Performans Endeksi (LPI), Kurumsal Yönetişim (WGI) ve Küresel Rekabet Gücü Endeksi (GCI) raporlarındaki ikincil verileri kullanılmıştır. Analizlere sadece tüm verileri eksiksiz olan 112 dâhil edilmiş, araştırma başında belirlenen 140 ülkeden 28 tanesinin söz konusu raporlardaki veri setlerinde eksikleri olanlar hariç bırakılmıştır.

3.6. Hipotezler

Kurumsal yönetim ile lojistik performans arasındaki ilişkinin araştırıldığı en güncel çalışmalardan olan Çitil (2022) tarafından yapılan çalışmada, lojistik performansın yanı sıra yeşil lojistik performansın da Dünya Yönetişim Göstergelerinden nasıl etkilendiği sorusu araştırılmıştır. Çalışmada 14 gelişmekte olan ülkenin 1996-2020 yılları arasındaki verisi kullanılarak; hükümetin etkinliği, düzenleme kalitesi, hukukun üstünlüğü ve yolsuzluğu önleme göstergelerindeki iyileşmenin hem genel lojistik performansı hem de yeşil lojistik performansı arttırdığı ortaya konulmuştur.

Uyar vd. (2021) kamu yönetişimi (altyapı, yolsuzluk derecesi, siyasi istikrar, hukukun üstünlüğü) ve kurumsal yönetişimin lojistik performans ile önemli ölçüde ilişkili olduğunu savunmaktadır. Ayrıca altyapının kalitesi ve teknolojik gelişmelerin lojistik performansın geliştirilmesinde önemli bir rol oynadığını ortaya koymuşlardır. Habyarimana & Dushimayezu (2018) tarafından yapılan çalışmada Ruanda'da iyi yönetim, ekonomik büyüme ve kalkınma arasındaki ilişkileri incelenmiştir. İyi yönetim ekonomik büyüme ve kalkınmayı güçlü olarak etkilemekte olduğu sonucuna varılmıştır. Wong & Tang (2018) kamu yönetiminin yalnızca iki boyutu olan yolsuzluğun kontrolü ve siyasi istikrarı ele alarak yaptığı çalışmalarında bu iki boyutun önemli ölçüde LPI ile ilişkili olduğunu belirlemişlerdir. Koh vd. (2018) yolsuzluğun LPI üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olduğunu e hükümet etkinliğinin bu ilişki üzerinde olumlu bir düzenleyici etkiye sahip olduğunu belirlemişlerdir. Pere (2015) çalışmasında Batı Balkan ülkelerindeki iyi yönetim göstergelerinin, özellikle politik istikrar, şiddetin yokluğu ve hukukun üstünlüğü boyutlarının ekonomik büyümeyi etkilediği sonucuna ulaşmıştır. Emara & Jhonsa (2014) tarafından yapılan çalışmada 22 Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkesinde yönetim ve ekonomik büyüme arasındaki ilişki incelenmiştir. Araştırmaya göre ülkelerin büyük bölümünde yönetim göstergeleri düşük seviyede bulunmaktadır, ancak kişi başına gelir düzeyleri yüksek bulunmuştur. Bu durum, düşük yönetim göstergelerine rağmen, bazı MENA ülkelerinde ekonomik büyümenin yüksek seviyelerde gerçekleşebildiğini göstermektedir. Han vd. (2014) tarafından gerçekleştirilen çalışmada, iyi yönetim göstergeleri ile ülkelerin ekonomik performansı arasındaki ilişki incelenmiştir. Çalışmada, hükümet etkinliği, siyasi istikrar, yolsuzluğun önlenmesi, hesap verebilirlik ve hukukun üstünlüğü olmak üzere farklı yönetim göstergeleri kullanılmıştır. Araştırma sonuçlarına göre, bu göstergelerin ülkelerin ekonomik performansı üzerinde farklı etkileri olduğu belirlenmiştir. Güner & Coşkun (2012) siyasi istik-

rar, hükümetin etkinliği, düzenleyici kalite, demokrasi düzeyi ve lojistik performans arasında güçlü bir ilişki olduğunu bulmuşlardır. Bununla birlikte bu sosyal göstergelerin lojistik performansın ekonomik göstergelerden daha önemli yordayıcıları olduğunu bulmuşlardır.

Bu çalışmalardan hareketle “H1: Kurumsal yönetim lojistik performans üzerinde pozitif etkiye sahiptir.” oluşturulmuştur.

Haldar (2016) ve Ho (2015) çalışmalarında özellikle büyük işletmelerin kurumsal yönetime daha fazla önem vermelerinden dolayı rekabet güçlerinin de arttığını bulmuşlardır. Acemoğlu ve arkadaşları (2003) ülkelerin makroekonomik yapılarındaki dalgalanmaların zayıf kurumsal yapıdan kaynaklandığını tespit etmiştir.

Bu çalışmalardan hareketle “H2: Kurumsal yönetim küresel rekabet gücü üzerinde pozitif etkiye sahiptir” oluşturulmuştur.

Küresel rekabet gücü ile lojistik arasındaki ilişkiler ile ilgili yapılan çalışmalara bakıldığında; Çemberci vd. (2015: 13) Küresel Rekabetçilik Endeksi'nin Lojistik Performans Endeksinin her bir boyutu için moderatör etkisini ölçmüşlerdir. Bu çalışma sonunda lojistik boyutlarından uluslararası taşımacılık, takip ve izlenebilirlik ile ve zamanlama boyutlarının moderatör etkileri istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Bu kapsamda bir ülkenin Küresel Rekabetçilik Endeksinde üst sıralarda yer alması için; uluslararası taşımacılık, takip ve izlenebilirlik ile zamanlama boyutlarının iyileştirilmesi gerektiği tespit edilmiştir. Marti vd. (2014: 22) çalışmalarında LPI'nin gelişmekte olan ülkelerdeki altı alt boyutunun ticaret üzerindeki etkisini analiz etmek için verçekimi modelini kullanmıştır. 2007 LPI verilerini, 2012 LPI verileri ile karşılaştırarak; Afrika, Güney Amerika, Uzak Doğu, Orta Doğu ve Doğu Avrupa bölgelerinde gruplandırılmış ve gelişmekte olan ülkeler için lojistik açısından potansiyel iyileştirmeleri belirlemeye çalışmıştır. Bu çalışma, LPI'nin herhangi bir boyutundaki iyileştirilme sonucunda, bir ülkenin ticaret akışlarını önemli ölçüde artırdığını tespit etmiştir. Ekici vd. (2016) ülkenin küresel rekabet gücü+ ve lojistik performansı arasındaki ilişkileri araştırmış ve Yapay Sinir Ağı ve Müfredatlı İnanç Derecesi yaklaşımını kullanarak geçerliliğini test etmişlerdir. Bu çalışma sonunda, Türkiye'nin lojistik performansı analiz edilmiş ve bulunan metodolojinin ülke için hedeflenen LPI seviyesine ulaşmak için hükümet tarafından benimsenecek temel stratejileri geliştirmek için kullanılacağı tespit edilmiştir. Ayrıca sabit geniş bant internet erişilebilirliği göstergesinin, lojistik iyileştirme açısından en önemli kriter olduğu tespit edilmiştir. Ovalı (2014) tarafından yapılan çalışmada, Türkiye'nin küresel rekabet edebilirliğinde “piyasanın büyüklüğü”, “iş piyasasının gelişmişliği” ve “mal piyasasının etkinliği” boyutları için avantajlı olduğu belirlenmiş, ancak altyapı boyutunda limanların altyapısının iyileştirilmesi öngörülmüştür. Erkan (2014) tarafından yapılan çalışma, Türkiye'nin lojistik potansiyelinin artmasında jeostratejik konumunun önemli bir rol oynadığını göstermektedir. Ancak, Türkiye'nin 2023 hedeflerine ulaşabilmesi ve lojistik performans endeksinde ilk 15 ülke arasında yer alabilmesi için inovatif dış ticaret politikaları geliştirmesi ve teknolojik altyapısını iyileştirmesi gerektiğini vurgulamıştır. Bu amaçla, ülkenin lojistik sektöründeki gelişmelerin takip edilmesi ve stratejik kararlar alınması önemlidir. LPI'yi etkileyen faktörlere ilişkin literatüre bakıldığında, ülkelerdeki ulaşım ve teknolojik altyapı kalitesinin LPI'yi etkilediğini göstermiştir (Arvis vd., 2014).

Bu çalışmalardan hareketle H3: “Lojistik performans küresel rekabet gücü üzerinde pozitif etkiye sahiptir.” oluşturulmuştur.

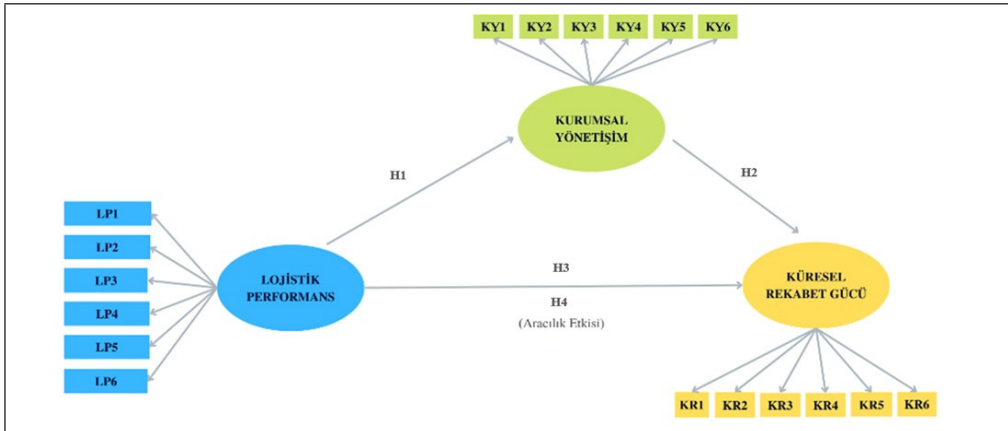
Lojistik performans, kurumsal yönetim ve küresel rekabet gücü olguları arasındaki ilişkileri ele alan çalışmalardan yola çıkarak lojistik performans ile küresel rekabet gücü arasında kurumsal yönetimin ayrıca aracılık etkisine bakmanın literatüre katma değer kazandıracağı düşünüldüğü için H4: “Lojistik performansı ile küresel rekabet gücü arasındaki ilişkide kurumsal yönetimin aracılık etkisi vardır.” oluşturulmuştur.

3.7. Araştırma Modeli

Araştırmada değişkenler arasındaki ilişkiyi incelemek için; güvenilirlik ve korelasyon analiz sonuçları, hipotez test sonuçları ve aracılık etkisi sonuçlarına yer verilmiştir.

Araştırmada öncelikle lojistik performans, kurumsal yönetim ve küresel rekabet gücü değişkenlerinden meydana gelen ölçüm modeli test edilmiştir. Modelin uyumluluğunun tespit edilmesinden sonra, lojistik performans ile küresel rekabet gücü arasında kurumsal yönetimin aracılık modeli test edilmiştir. Bu araştırmanın hipotezlerini test etmek için oluşturulan araştırma modeli Şekil 1’de sunulmaktadır.

Şekil 1: Araştırmanın Teorik Modeli



Lojistik Performans Endeksi (LPI), Kurumsal Yönetim (WGI) ve Küresel Rekabet Gücü Endeksi (GCI) verilerinin bu araştırma için uygunluğu Cronbach Alpha modeli ile güvenilirlik katsayılarına (α) bakılarak analiz edilmiştir. Güvenirlik (α) katsayılarının değerlendirilmesinde “ $0.00 \leq \alpha < 0.40$ ise ölçek/boyut güvenilir değildir, $0.40 \leq \alpha < 0.60$ ise ölçeğin/boyutun güvenilirliği düşük, $0.60 \leq \alpha < 0.80$ ise ölçek/boyut oldukça güvenilir ve $0.80 \leq \alpha < 1.00$ ise ölçek/boyut yüksek derecede güvenilirdir” (Karagöz, 2017: 941).

Tablo 3: Lojistik Performans, Kurumsal Yönetim ve Küresel Rekabet Gücü Verilerine Ait Güvenirlilik Analizi Sonuçları

Puan	n	Cronbach Alfa (α)
Lojistik Performans	6	0,993
Kurumsal Yönetim	6	0,968
Küresel Rekabet Gücü	6	0,894

Tablo 3 incelendiğinde araştırmada kullanılan ve altı alt boyuttan (skordan) oluşan Lojistik Performans için güvenilirlik katsayısı (α) 0,993; yine alt alt boyuttan oluşan Kurumsal Yönetişim için güvenilirlik katsayısı 0,968 ve Küresel Rekabet Gücü için 0,894 olarak bulunmuştur. Bu değerler, araştırmada kullanılan ölçümlerin güvenilirliğin (iç-tutarlılıklarının) oldukça yüksek olduğunu göstermektedir. Çalışma kapsamında kullanılan değişkenler arasındaki korelasyon incelenmiş ve korelasyon katsayıları Tablo 4'te sunulmuştur.

Tablo 4: Ülkelerin Lojistik Performans, Kurumsal Yönetişim ve Küresel Rekabet Gücü Puanları Arasındaki İlişkilere Yönelik Korelasyon Katsayıları

	\bar{X}	ss		Lojistik Performans	Kurumsal Yönetişim	Küresel Rekabet Gücü
Lojistik Performans	3,43	0,55	r	1	0,805***	0,904***
			p		0,000	0,000
Kurumsal Yönetişim	2,66	0,90	r		1	0,857***
			p			0,000
Küresel Rekabet Gücü	4,27	0,85	r			1
			p			

*** $p < ,001$

Pearson'un momentler çarpımı korelasyonuna göre ülkelerin lojistik performansı, kurumsal yönetim ve küresel rekabet gücü puanları arasındaki ilişkiyi incelemek amacıyla yapılan tüm skorlar arasında "güçlü" düzeyde ve pozitif yönde ilişkiler olduğu anlaşılmıştır (Tablo 4). Korelasyon katsayıları (r) ".00-.10, 'yok'; .10-.30, 'zayıf'; .30-.50, 'orta'; .50-.70, 'güçlü'; .70-1.00 'çok güçlü'" (Jawlik, 2016) şeklindedir. Tablo 4 incelendiğinde; tüm değişkenler arasında güçlü ilişkiler olduğu görülmektedir. En yüksek korelasyon lojistik performans ile küresel rekabet gücü arasında ($r=.904$) bulunmuştur.

Verilerin tümü AMOS 24.0 paket programına düzenlenerek girilmiş ve istatistikî çizimlemeleri yapılmıştır.

Ülkelerin lojistik performans, kurumsal yönetim ve küresel rekabet gücü puanları ile analizlere geçilmeden önce, araştırmanın hipotezlerine göre uygulanacak istatistiksel analizlerin seçimi için veri gruplarının normal dağılımı *Kolmogorov-Smirnov (KS)* testi kullanılarak test edilmiştir (Tablo 5).

Kolmogorov-Smirnov (KS) testine göre veri grubunun normal dağılım göstermesi için $p > ,05$ olmalıdır (Pallant, 2005). Fakat araştırmada kullanılan puanların normallik dağılımını incelemek için çoğu zaman tek başına Kolmogorov-Smirnov testi sonuçları yeterli değildir. Verilerin dağılımının çarpıklığı (skewness) ve basıklığı (Kurtosis) ile ilgili istatistiklerin değerlendirilmesi yararlıdır. Field'a (2009) göre veri gruplarının normallik dağılımı incelemelerinde Kolmogorov-Smirnov gibi testlerle bulunan p değerinin anlamlılığından çok çarpıklık ve basıklık değerlerine bakılmalıdır. Basıklık ve çarpıklık değerlerinin karşılaştırılabilir olarak değerlendirilebilmesi için ise standart Z değerlerinin $p < ,05$ için $\pm 1,96$; $p < ,01$ için $\pm 2,58$ ve $p < ,001$ için $\pm 3,29$ değerleri arasında olup olmadıkları kontrol edilmelidir. Z değerleri bulunur-

ken çarpıklık ve basıklık değerleri kendi standart hata (SH) değerine bölünür ($Z_{\text{Basıklık}} = \text{Basıklık değeri}/\text{SH}$; $Z_{\text{Çarpıklık}} = \text{Çarpıklık değeri}/\text{SH}$) (Field, 2009; Cramer, 1998; Doane & Seward, 2011).

Tablo 5: Ülkelerin Lojistik Performans, Kurumsal Yönetişim ve Küresel Rekabet Gücü Puanlarının Normallik Dağılımları Testi (N=112)

Puan		Değer	SH	Z	KS Testi		
					Değer	sd	p
Lojistik Performans	Çarpıklık	-0,052	0,228	-0,23	0,072	112	0,200
	Basıklık	-0,828	0,453	-1,83			
Gümrük	Çarpıklık	0,170	0,228	0,75	0,083	112	0,058
	Basıklık	-0,936	0,453	-2,07			
Altyapı	Çarpıklık	0,367	0,228	1,61	0,129	112	0,152
	Basıklık	-0,896	0,453	-1,98			
Uluslararası Sevkiyat	Çarpıklık	0,404	0,228	1,77	0,127	112	0,089
	Basıklık	-0,944	0,453	-2,08			
Lojistik Kalitesi ve Yetkinliği	Çarpıklık	-0,142	0,228	-0,62	0,087	112	0,101
	Basıklık	-0,793	0,453	-1,75			
İzleme ve Takip	Çarpıklık	0,272	0,228	1,19	0,086	112	0,143
	Basıklık	-0,910	0,453	-2,01			
Zamanında Teslimat	Çarpıklık	0,075	0,228	0,33	0,065	112	0,200
	Basıklık	-0,833	0,453	-1,84			
Kurumsal Yönetişim	Çarpıklık	0,253	0,228	1,11	0,124	112	0,171
	Basıklık	-0,948	0,453	-2,09			
İfade Özgürlüğü	Çarpıklık	-0,115	0,228	-0,50	0,097	112	0,096
	Basıklık	-1,134	0,453	-2,50			
Baskı ve Şiddet İçermeyen Siyasi İstikrar	Çarpıklık	-0,423	0,228	-1,86	0,076	112	0,125
	Basıklık	-0,397	0,453	-0,88			
Hükümetin Etkinliği	Çarpıklık	0,074	0,228	0,32	0,077	112	0,104
	Basıklık	-0,818	0,453	-1,81			
Kanun ve Politika Düzenleme Kalitesi	Çarpıklık	0,057	0,228	0,25	0,064	112	0,200
	Basıklık	-0,764	0,453	-1,69			
Hukukun Üstünlüğü	Çarpıklık	0,321	0,228	1,41	0,085	112	0,093
	Basıklık	-1,021	0,453	-2,25			
Yolsuzluğun Önlenmesi	Çarpıklık	0,543	0,228	2,38	0,130	112	0,870
	Basıklık	-0,838	0,453	-1,85			
Küresel Rekabet Gücü	Çarpıklık	0,117	0,228	0,51	0,085	112	0,074
	Basıklık	-0,917	0,453	-2,02			

Tablo 5 devam

Puan		Değer	SH	Z	KS Testi		
					Değer	sd	p
Kurumsal Yapı	Çarpıklık	0,550	0,228	2,41	0,103	112	0,055
	Basıklık	-0,756	0,453	-1,67			
Altyapı	Çarpıklık	-0,115	0,228	-0,50	0,062	112	0,200
	Basıklık	-0,885	0,453	-1,95			
Makroekonomik Ortam	Çarpıklık	-0,031	0,228	-0,14	0,075	112	0,163
	Basıklık	-0,431	0,453	-0,95			
Teknolojik Altyapı	Çarpıklık	-0,001	0,228	0,00	0,087	112	0,066
	Basıklık	-1,184	0,553	-2,14			
Pazar Büyüklüğü	Çarpıklık	0,164	0,228	0,72	0,063	112	0,200
	Basıklık	-0,449	0,453	-0,99			
İş Dünyasının Dinamizmi	Çarpıklık	0,384	0,228	1,68	0,080	112	0,075
	Basıklık	-0,491	0,453	-1,08			

Tablo 5'te görüldüğü gibi ülkelerin lojistik performans, kurumsal yönetim ve küresel rekabet gücü durumlarına ilişkin puanlarının dağılımları *Kolmogorov-Smirnov (KS)* testine göre normal ($p>,05$) dağılım göstermektedir. Lojistik performans, kurumsal yönetim ve küresel rekabet gücü puanlarının basıklık ve çarpıklık değerlerine göre elde edilen Z standart skorlarının da $p<,05$ ile $p<,01$ anlam düzeylerinde $\pm 1,96$ ile $\pm 2,58$ arasındaki değerleri geçmedikleri görüldüğünden normallik dağılımı varsayımına uydukları anlaşılmaktadır.

Veri gruplarının normallik dağılımına ve araştırmanın hipotezlerine bağlı olarak aşağıdaki analizler yapılmıştır:

- H1, H2 ve H3'ün test edilmesine yönelik çoklu doğrusal regresyon analizleri yapılmıştır.
- H4'ün test edilmesine yönelik PROCESS Makro 4.0 ile bootstrap (yeniden örnekleme) tekniği kullanılarak aracılık etkisi araştırılmıştır.

Tüm istatistiksel analizlerde $p<,05$ anlam düzeyi temel alınmıştır.

3.8. Yöntem

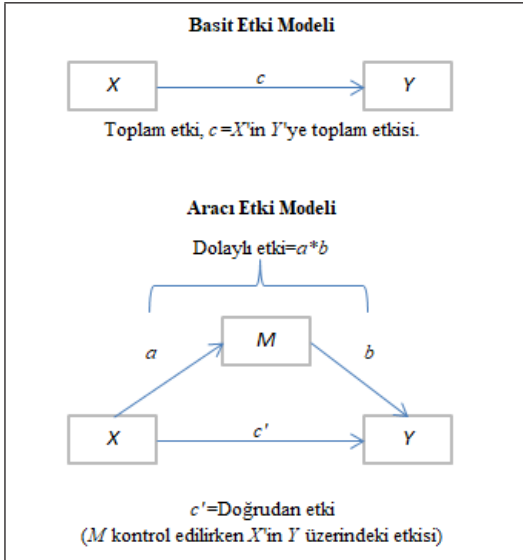
Bu çalışmada teorik olarak oluşturulan hipotezlerin test edilmesinde çoklu doğrusal regresyon analizi ve aracılık (mediation) analiz tekniği kullanılmıştır.

Çoklu doğrusal regresyon analizi, kestirim ve açıklama amacıyla birçok araştırmada yaygın olarak kullanılan bir istatistiksel yöntemdir (Pedhazur, 1997). Çoklu doğrusal regresyon modeli; bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkenin varyansını açıklama düzeyleri hakkında bilgi vermektedir. Bu çalışmada, çoklu doğrusal regresyon analizinde yer alan bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkenin varyansını açıklama düzeylerine ilişkin bazı öneriler ve çıkarımlar sunulmaktadır.

Aracılık analizinde; aracı değişken, bağımlı ve bağımsız değişkenler arasındaki ilişkinin nasıl oluştuğunu açıklamaya çalışmaktadır. Bir aracılık rolünden (mediation role) bahsedilmesi için aşağıdaki kriterlerin karşılanması gerekmektedir (Şekil 2);

- X'in Y üzerindeki etkisi incelenir (c yolu). İdeal durumda c yolu anlamlı olmalıdır. Ancak c yolunun anlamlı olmaması, aracılık etkisinin olmadığı anlamına gelmez.
- X'in M üzerindeki etkisi test edilir (a yolu). a yolunun ideal olarak anlamlı olması beklenir. Ancak a yolunun anlamlı olmaması aracılık etkisinin olmadığı anlamına gelmez.
- M'nin Y üzerindeki etkisi test edilir (b yolu). Bu etki, X ile M'nin birlikte regresyona dâhil edilmesi ile test edilmelidir. b yolunun ideal olarak anlamlı olması beklenir. Ancak b yolunun anlamlı olmaması, aracılık etkisinin olmadığı anlamına gelmez.
- X'in M aracılığı ile Y üzerindeki dolaylı etkisi (a.b), Sobel testinden daha geçerli sonuçlar veren bootstrap tekniği kullanılarak test edilmelidir. Aracılık veya dolaylı etkiden söz edilebilmek için dolaylı etkinin bootstrap testi sonucunun anlamlı olması gerekir (%95 güven aralığı sıfır değerini içermemelidir) (Gürbüz, 2019).

Şekil 2: Basit ve Aracı Etki Modeli



Kaynak: Gürbüz, S. (2019). *Sosyal bilimlerde aracı, düzenleyici ve durumsal etki analizleri*. Ankara: Seçkin Yayınları.

4. Araştırma Hipotezlerine Yönelik Bulgular ve Yorumlar

Bu bölümde araştırma hipotezlerine yönelik basit ve çoklu doğrusal regresyon analizleri ile aracılık etkisi analizi sonuçları yer almaktadır.

H1: Kurumsal yönetim, lojistik performans üzerinde pozitif etkiye sahiptir.

Ülkelerin kurumsal yönetim düzeylerinin (puanlarının), onların lojistik performans düzeylerini birlikte anlamlı bir şekilde yordayıp yordamadığını (etkisi üzerine) araştırmak üzere-

re yapılan basit ve çoklu doğrusal regresyon analizlerinin sonuçları aşağıda sunulmuştur (Tablo 7, Tablo 8 ve Şekil 3Hata! Başvuru kaynağı bulunamadı.).

Tablo 6: Kurumsal Yönetişim Boyutlarının Lojistik Performans Üzerindeki Etkisine Yönelik Çoklu Doğrusal Regresyon Analizi

Bağımsız Değişken	Model			ANOVA		Katsayı Tablosu		t	p
	R	R ²	Düz. R ²	F	p	B	β		
Model	0,885	0,783	0,771	63,14	0,000***				
Sabit						2,12		25,08	0,000***
Kurumsal Yönetişim									
İfade Özgürlüğü						0,00	0,00	0,05	0,964
Baskı ve Şiddet İ.S.İ.						-0,14	-0,23	-2,99	0,003**
Hükümetin Etkinliği						0,52	0,92	4,76	0,000***
Kanun ve Politika D.K.						0,11	0,19	1,16	0,249
Hukukun Üstünlüğü						0,23	0,42	1,61	0,111
Yolsuzluğun Önlenmesi						-0,26	-0,50	-2,66	0,009**
Bağımlı Değişken: Lojistik Performans									
p<0,01, *p<0,001									

ANOVA testi, ülkelerin kurumsal yönetim düzeylerinin birlikte onların genel lojistik performans düzeylerini anlamlı bir şekilde yordamada kullanılabileceğini göstermektedir [F_(6; 105)=63,14; p<,001] (Tablo 7). Uygulanan çoklu regresyon analizi, baskı ve şiddet içermeyen siyasi istikrar (β=-0,14; p=0,003) ile yolsuzluğun önlenmesi (β=-0,26; p=0,009) boyutlarının ülkelerin genel lojistik performansı puanları üzerinde negatif, hükümetin etkinliği (β=0,52; p<,001) boyutunun ise pozitif etkisi olduğunu göstermektedir. Kurumsal yönetişimin tüm alt boyutları birlikte, ülkelerin genel lojistik performansı puanını %77,1 oranında (Düzeltilmiş R²=0,771) açıkladığı bulunmuştur. Ülkelerin kurumsal yönetim düzeylerinin birlikte onların lojistik performans düzeylerini etkileme durumlarını gösteren şu eşitlik yazılabilir:

Lojistik Performans=2,12+(0,00*İfade Özgürlüğü)-(0,14*Baskı ve Şiddet İçermeyen Siyasi İstikrar)+(0,52*Hükümetin Etkinliği)+(0,11*Kanun ve Politika Düzenleme Kalitesi)+(0,23*Hukukun Üstünlüğü)-(0,26*Yolsuzluğun Önlenmesi)+ε

Tablo 7: Kurumsal Yönetişim Lojistik Performans Üzerindeki Etkisine Yönelik Basit Doğrusal Regresyon Analizi

Bağımsız Değişken	R	R ²	Düz. R ²	ANOVA		Regresyon Katsayı Tablosu			
				F	p	B	β	t	p
Model	0,805	0,648	0,645	202,74	0,000***				
Sabit						2,13		21,98	0,000***
Kurumsal Yönetişim						0,49	0,81	14,24	0,000***
***p<0,001; Bağımlı Değişken: Lojistik Performans									

ANOVA testi, ülkelerin kurumsal yönetim düzeylerinin genel lojistik performans düzeylerini anlamlı bir şekilde yordamada kullanılabileceğini göstermektedir [$F_{(1; 110)}=202,74$; $p<.001$] (Tablo 8). Kurumsal yönetişimin, ülkelerin genel lojistik performansı puanları üzerinde pozitif etkisi olduğu ($\beta=0,81$; $p<.001$) ve genel lojistik performansı puanını %64,5 oranında (Düzeltilmiş $R^2=0,645$) açıkladığı bulunmuştur. Sonuç olarak, H1 hipotezi “Kurumsal yönetişimin, lojistik performans üzerinde pozitif etkiye sahiptir” doğrulanmış olup şu eşitlik yazılabilir:

$$\text{Lojistik Performans (Genel)}=2,13+0,49*\text{Kurumsal Yönetişim (Genel)}+\varepsilon$$

Özet olarak; kurumsal yönetişimin ülkelerin genel lojistik performansını %64,5; lojistik performans alt boyutlarından gümrük puanını %80,4; altyapı puanını %82,6; uluslararası sevkiyat puanını %80,7; lojistik kalitesi ve etkinliği puanını %72,8 ile izleme ve takip puanını %78,7 oranında açıkladığı bulunmuştur. En ilişkili lojistik performans boyutunun “altyapı” ve ikinci sırada “uluslararası sevkiyat” boyutunun olduğu görülmüştür.

Literatürde kurumsal yönetim ile lojistik performans arasındaki ilişkiyi destekleyen birçok çalışma mevcuttur (Çitil, 2022; Uyar vd., 2021; Han vd., 2014; Wang & Tan, 2018; Koh vd., 2018; Habyarimana & Dushimayezu, 2018; Pere, 2015; Emara & Jhonsa, 2014). Bu yönüyle H1 hipotezi literatürle uyumlu olarak desteklenmiştir.

Şekil 3: Kurumsal Yönetişim Düzeyinin Lojistik Performans Üzerindeki Etkisi



Kurumsal yönetişimin lojistik performans üzerindeki etkisine bakıldığında özellikle AB ülkeleri olan Almanya, Lüksemburg, Fransa, İspanya, İsveç, Hollanda, Danimarka ile Singapur, Tayvan, İngiltere, Amerika ve Kanada gibi ülkelerin üst sıralarda yer alan başarılı ülkeler olduğu gözükmektedir (Şekil 3). Bunun nedeni olarak AB ülkelerinde geliştirilen kurumsal yönetim politikaları olabilir (Dallas & Pitt-Watson, 2016).

Çin gibi coğrafi olarak geniş toprakları olan ancak gelişmekte olan ülkelerin lojistik performanslarına bakıldığında yüksek puanların dikkatli bir şekilde yorumlanması gerekmektedir. Çünkü gelişmişlik düzeyi bölgelere göre büyük farklılıklar göstermektedir. Coğrafyanın etkisi yüzölçümüne dayalı olarak gelişmekte olan ülkelerde daha çok göze çarpmaktadır. Çoğunlukla Afrika ve Orta Asya'da bulunan bu ülkeler, bürokrasiye duyarlı olan yönetişimin çok az olduğu ve kıt kaynaklarla ticaret koridorlarını sürdürmenin zorluğuyla mücadele etmektedirler (Arvis vd., 2010).

H2: Kurumsal yönetişim, küresel rekabet gücü üzerinde pozitif etkiye sahiptir.

Ülkelerin kurumsal yönetişim düzeylerinin (puanlarının), onların küresel rekabet gücü düzeylerini birlikte anlamlı bir şekilde yordayıp yordamadığını (etkisi üzerine) araştırmak üzere yapılan basit ve çoklu doğrusal regresyon analizlerinin sonuçları aşağıda sunulmuştur (Tablo 9, Tablo 10 ve Şekil 4):

Tablo 8: Kurumsal Yönetişim Boyutlarının Küresel Rekabet Gücü Üzerindeki Etkisine Yönelik Çoklu Doğrusal Regresyon Analizi

Bağımsız Değişken	Model			ANOVA		Katsayı Tablosu		t	p
	R	R ²	Düz. R ²	F	p	B	β		
Model	0,940	0,884	0,877	133,43	0,000***				
Sabit						2,21		23,11	0,000***
Kurumsal Yönetişim									
İfade Özgürlüğü						-0,18	-0,20	-3,59	0,001**
Baskı ve Şiddet İ.S.İ.						-0,14	-0,15	-2,63	0,010*
Hükümetin Etkinliği						0,86	0,99	7,02	0,000***
Kanun ve Politika D.K.						0,10	0,12	0,99	0,327
Hukukun Üstünlüğü						0,24	0,28	1,47	0,144
Yolsuzluğun Önlenmesi						-0,17	-0,20	-1,48	0,141
Bağımlı Değişken: Küresel Rekabet Gücü									
* $p < 0,05$, ** $p < 0,01$, *** $p < 0,001$									

ANOVA testi, ülkelerin kurumsal yönetişim düzeylerinin birlikte onların genel küresel rekabet gücü düzeylerini anlamlı bir şekilde yordamada kullanılabileceğini göstermektedir [F_(6, 105)=133,43; p<,001] (Tablo 9). Uygulanan çoklu regresyon analizi, ifade özgürlüğü ($\beta = -0,18$; p=0,001) ile baskı ve şiddet içermeyen siyasi istikrar ($\beta = -0,14$; p=0,010) boyutlarının ülkelerin genel küresel rekabet gücü puanları üzerinde negatif, hükümetin etkinliği ($\beta = 0,86$; p<,001) boyutunun ise pozitif etkisi olduğunu göstermektedir. Kurumsal yönetişimin tüm alt boyutları birlikte, ülkelerin genel küresel rekabet gücü puanını %87,7 oranında (Düzeltilmiş R²=0,877) açıkladığı bulunmuştur. Ülkelerin kurumsal yönetişim düzeylerinin birlikte onların küresel rekabet gücü düzeylerini etkileme durumlarını gösterir şu eşitlik yazılabilir:

Küresel rekabet gücü=2,21-(0,18*İfade Özgürlüğü)-(0,14*Baskı ve Şiddet İçermeyen Siyasi İstikrar)+(0,86*Hükümetin Etkinliği)+(0,10*Kanun ve Politika Düzenleme Kalitesi)+(0,24*Hukukun Üstünlüğü)-(0,17*Yolsuzluğun Önlenmesi)+e

Tablo 9: Kurumsal Yönetişim Küresel Rekabet Gücü Üzerindeki Etkisine Yönelik Basit Doğrusal Regresyon Analizi

Bağımsız Değişken	R	R ²	Düz. R ²	ANOVA		Regresyon Katsayı Tablosu			
				F	p	B	β	t	p
Model	0,857	0,734	0,731	303,07	0,000***				
Sabit						2,11		16,23	0,000***
Kurumsal Yönetişim						0,81	0,86	17,41	0,000***

*** $p < 0,001$; Bağımlı Değişken: Küresel Rekabet Gücü

ANOVA testi, ülkelerin kurumsal yönetim düzeylerinin genel küresel rekabet gücü düzeylerini anlamlı bir şekilde yordamada kullanılabileceğini göstermektedir [$F_{(1; 110)} = 303,07$; $p < 0,001$] (Tablo 10Tablo 9). Kurumsal yönetişimin, ülkelerin genel küresel rekabet gücü puanları üzerinde pozitif etkisi olduğu ($\beta = 0,81$; $p < 0,001$) ve genel küresel rekabet gücü puanını %73,1 oranında (Düzeltilmiş $R^2 = 0,731$) açıkladığı bulunmuştur. Sonuç olarak, H2 hipotezi “Kurumsal yönetişimin, küresel rekabet gücü üzerinde pozitif etkiye sahiptir” doğrulanmış olup şu eşitlik yazılabilir:

$$\text{Küresel Rekabet Gücü (Genel)} = 2,11 + 0,81 * \text{Kurumsal Yönetişim (Genel)} + \epsilon$$

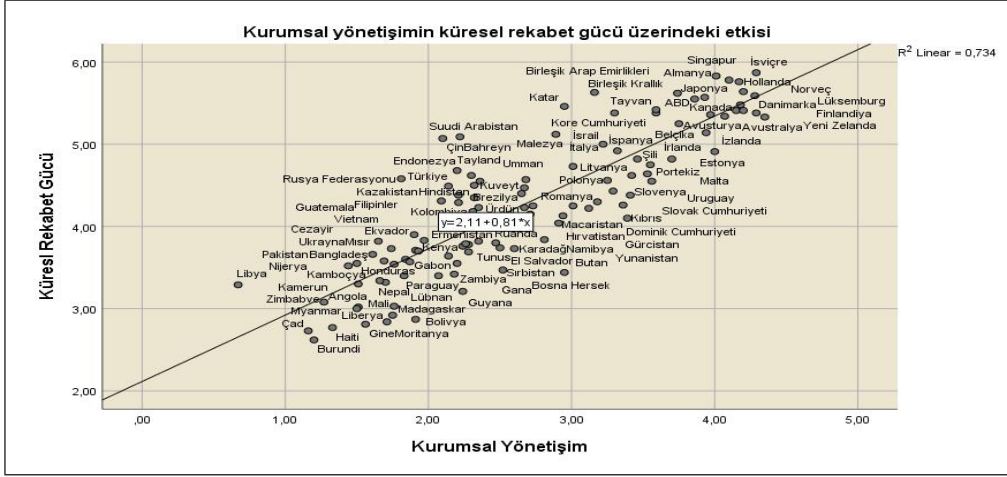
Özet olarak; kurumsal yönetişimin alt boyutlarından olan kurumsal yapının %89,7; altyapının %86; makroekonomik ortamın %30,8; teknolojik altyapının %90,5; pazar büyüklüğünün %42,2 ve iş dünyasının dinamizminin %79,3 oranında açıkladığı bulunmuştur. En yüksek ilişkisi olan boyutun teknolojik altyapı olduğu daha sonra ise kurumsal yapı olduğu görülmüştür.

Kurumsal yönetişimin küresel rekabet gücü üzerindeki pozitif etkisine yönelik oluşturulan hipotez (H2) desteklenmiştir. Haldar (2016) ve Ho (2015) çalışmalarında özellikle büyük işletmelerin kurumsal yönetişime daha fazla önem vermelerinden dolayı rekabet güçlerinin de arttığını bulmuşlardır. Acemoğlu ve arkadaşları (2003), ülkelerin makroekonomik yapılarındaki dalgalanmaların zayıf kurumsal yapıdan kaynaklandığını tespit etmiştir. Sonuç olarak H2 hipotezi, literatürle uyumlu bir şekilde desteklenmiştir.

Kurumsal yönetim düzeyi yüksek olan ülkeler, yatırımcıların güvenini artırmakta ve işletmelerin daha verimli olmasını sağlamaktadır. Şekil 4’te görüldüğü gibi; Almanya, Lüksemburg, İsveç, İsviçre, Norveç, Hollanda, Danimarka gibi AB ülkeleri ile Singapur, Japonya, Tayvan, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada gibi kurumsal yönetişimi yüksek olan ülkelerin küresel rekabet güçlerinin de yüksek olduğu gözükmektedir. Bu ülkeler genellikle yüksek gelir düzeyine sahip, inovasyon ve teknolojiye yatırım yapılan, eğitimli işgücüne sahip, hukukun üstünlüğüne saygı gösteren ve iş yapma kolaylığı sağlayan ülkelerdir. Ayrıca yolsuzlukla mücadelede de başarılı olan ülkelerdir. Genel olarak değerlendirildiğinde; kurumsal yönetişimi yüksek olan ülkelerin küresel rekabet güçleri de yüksek olmaktadır. Ancak küresel rekabet gücü yüksek olan zayıf yönetim sistemlerine sahip bazı yüksek gelir düzeyine sahip ülkelerin de varlığı göze çarpmaktadır. Bu ülkelere örnek olarak Suudi Arabistan, Kuveyt, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar gibi ülkeler verilebilir. Yüksek gelir düzeyine sahip bu ülkelerin özellikle zengin petrol yataklarına sahip olması nedeniyle belirli sektörlerde rekabetçi

bir konumda yer aldıkları için küresel rekabet güçleri yüksek, ancak siyasi ve hukuk sistemleri gibi faktörlerin olumsuz etkilerinden dolayı kurumsal yönetim düzeyi düşüktür.

Şekil 4: Kurumsal Yönetişim Düzeyinin Küresel Rekabet Gücü Üzerindeki Etkisi



Gelişmekte olan ülkeler arasında yer alan Türkiye'nin küresel rekabet edebilirlik ve kurumsal yönetim puanlarının son yıllarda artmasına rağmen puanları ve sıralamaları hala yeterli seviyede değildir ve siyasi istikrar, yolsuzlukla mücadele gibi alanlarda gelişmeye açık yanları söz konusudur.

H3: Lojistik performansı küresel rekabet gücü üzerinde pozitif etkiye sahiptir.

Ülkelerin lojistik performans düzeylerinin (puanlarının), onların küresel rekabet gücü düzeylerini birlikte anlamlı bir şekilde yordayıp yordamadığını (etkisi üzerine) araştırmak üzere yapılan basit ve çoklu doğrusal regresyon analizlerinin sonuçları aşağıda sunulmuştur (Hata! Başvuru kaynağı bulunamadı. Tablo 11, Tablo 12 ve Şekil 5).

ANOVA testi, ülkelerin lojistik performans düzeylerinin birlikte onların genel küresel rekabet gücü düzeylerini anlamlı bir şekilde yordamada kullanılabileceğini göstermektedir [$F_{(6; 105)} = 125,94$; $p < ,001$] (Tablo 11 Tablo 10). Uygulanan çoklu regresyon analizi, uluslararası sevkiyat ($\beta = 0,94$; $p = 0,008$) boyutunun ülkelerin genel küresel rekabet gücü puanları üzerinde pozitif etkisi olduğunu göstermektedir. Lojistik performansın tüm alt boyutları birlikte, ülkelerin genel küresel rekabet gücü puanını %87,1 oranında (Düzeltilmiş $R^2 = 0,871$) açıkladığı bulunmuştur. Ülkelerin lojistik performans düzeylerinin birlikte onların küresel rekabet gücü düzeylerini etkileme durumlarını gösterir şu eşitlik yazılabilir:

Küresel rekabet gücü = $0,58 + (0,71 * \text{Gümrük}) - (0,11 * \text{Altyapı}) + (0,94 * \text{Uluslararası sevkiyat}) + (0,03 * \text{Lojistik kalitesi ve yetkinliği}) + (0,17 * \text{İzleme ve takip}) - (0,49 * \text{Zamanında teslimat}) + \varepsilon$

Tablo 10: Lojistik Performans Boyutlarının Küresel Rekabet Gücü Üzerindeki Etkisine Yönelik Çoklu Doğrusal Regresyon Analizi

Bağımsız Değişken	Model			ANOVA		Katsayı Tablosu		t	p
	R	R ²	Düz. R ²	F	p	B	β		
Model	0,937	0,878	0,871	125,94	0,000***				
Sabit						0,58		2,25	0,027*
Lojistik Performans									
Gümrük						0,71	0,47	0,50	0,617
Altyapı						-0,11	-0,08	-0,33	0,745
Uluslararası sevkiyat						0,94	0,75	2,70	0,008**
Lojistik kalitesi ve yetkinliği						0,03	0,02	0,08	0,939
İzleme ve takip						0,17	0,12	0,37	0,710
Zamanında teslimat						-0,49	-0,34	-1,22	0,225
Bağımlı Değişken: Küresel Rekabet Gücü									
* $p < 0,05$, ** $p < 0,01$									

Tablo 11: Lojistik Performansın Küresel Rekabet Gücü Üzerindeki Etkisine Yönelik Basit Doğrusal Regresyon Analizi

Bağımsız Değişken	R	R ²	Düz. R ²	ANOVA		Regresyon Katsayı Tablosu			
				F	p	B	β	t	p
Model	0,904	0,817	0,816	492,18	0,000***				
Sabit						-0,61		-2,454	0,016*
Lojistik Performans						1,40	0,90	22,19	0,000***
* $p < 0,05$, *** $p < 0,001$; Bağımlı Değişken: Küresel Rekabet Gücü									

ANOVA testi, ülkelerin lojistik performans düzeylerinin genel küresel rekabet gücü düzeylerini anlamlı bir şekilde yordamada kullanılabileceğini göstermektedir [F_(1; 110)=492,18; p<0,001] (Tablo 12). Lojistik performansın, ülkelerin genel küresel rekabet gücü puanları üzerinde pozitif etkisi olduğu (β=0,90; p<0,001) ve genel küresel rekabet gücü puanını %81,6 oranında (Düzeltilmiş R²=0,816) açıkladığı bulunmuştur. Sonuç olarak, H3 hipotezi “Lojistik performans, küresel rekabet gücü üzerinde pozitif etkiye sahiptir” doğrulanmış olup şu eşitlik yazılabilir:

$$\text{Küresel Rekabet Gücü (Genel)} = -0,61 + 1,40 * \text{Lojistik Performans (Genel)} + \varepsilon$$

Literatürde kurumsal yönetim ile lojistik performans arasındaki ilişkiyi destekleyen birçok çalışma mevcuttur (Çitil, 2022; Uyar vd., 2021; Han, Khan & Zang, 2014; Wang & Tan, 2018; Koh vd., 2018; Habyarimana & Dushimayezu, 2018; Pere, 2015; Emara & Jhonsa, 2014). Bu yönüyle H3 hipotezi literatürle uyumlu olarak desteklenmiştir.

yüksek bir kurumsal yapı puanına sahip olması, ülkenin gelişmiş altyapısına ve etkin uluslararası sevkiyat ağına bağlı olabilir. Benzer şekilde, İsviçre'nin yüksek bir kurumsal yapı puanına sahip olması, gelişmiş altyapısı ve verimli lojistik performansına bağlı olabilir. Öte yandan, düşük bir kurumsal yapı puanına sahip bir ülkenin altyapı ve lojistik performansının da zayıf olması olasıdır. Çoğu Afrika ülkesi, zayıf altyapı ve düşük düzeydeki lojistik performans nedeniyle düşük kurumsal yapı puanlarına sahiptirler (Şekil 5).

H4: Lojistik performansı ile küresel rekabet gücü arasındaki ilişkide kurumsal yönetişimin aracılık etkisi vardır.

Ülkelerin, lojistik performansın küresel rekabet gücü üzerindeki etkisinde, kurumsal yönetişimin aracılık rolü olup olmadığı AMOS 24.0 ve PROCESS Makro v.4.0 ile Model 4 kullanılarak test edilmiş ve sonuçları Tablo 13 ile Şekil 6'da özetlenmiştir. Testlerde kurumsal yönetimin aracılık rolü, bootstrap 5000 yeniden örnekleme seçeneği kullanılarak güven aralığında (CI) test edilmiştir. Bootstrap tekniği, araştırma hipotezini desteklemek için, analiz sonucunda elde edilen güven aralığı (CI) değerleri sıfır (0) değerini içermemelidir." (Gürbüz, 2019).

Tablo 12: Lojistik Performansın Küresel Rekabet Gücü Üzerindeki Etkisinde Kurumsal Yönetişimin Aracılık Rolü

	Sonuç Değişkenleri			
	Kurumsal Yönetişim		Küresel Rekabet Gücü	
Tahmin Değişkenleri	b	S,H,	b	S,H,
Lojistik Performans	1,32***	0,09	0,94***	0,09
Kurumsal Yönetişim			0,34***	0,06
Sabit	-1,88***	0,32	0,11	0,22
	R ² =0,648		R ² =0,864	
	F(1; 110)=202,74; p<0,001		F(2; 109)=347,38; p<0,001	

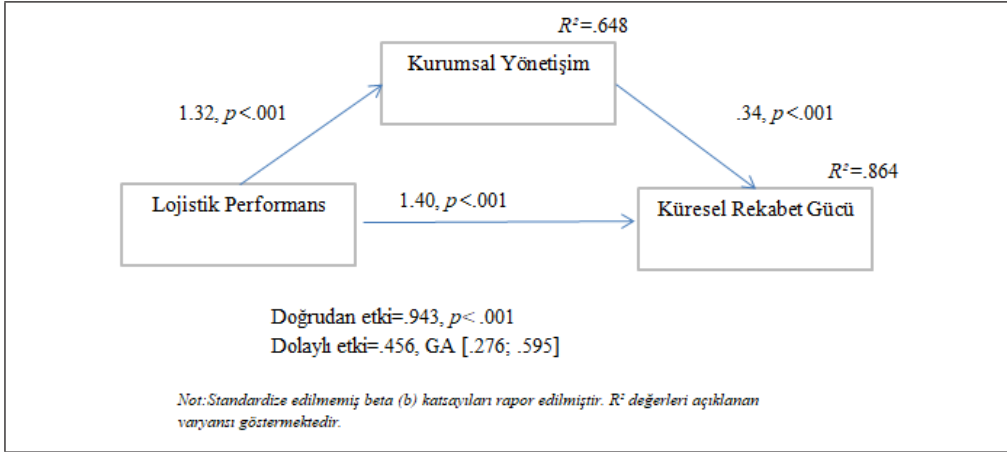
Dolaylı etki düzeyi (K^2)=0,295

***p<0,001, Standart Hata, standardize edilmemiş beta katsayısı (b) rapor edilmiştir. R² değeri açıklanan varyansı göstermektedir.

Bootstrap sonuçlarında sıfır (0) değerinin dolaylı etki için güven aralığı değerlerinin alt ve üst sınırlarını kapsayıp kapsamadığı kontrol edilerek istatistiksel anlamlılık belirlenir. Bu sonuçlara göre güven aralığı 0 değerini içermiyorsa aracılık etkisinin anlamlı olduğu kabul edilmektedir (Hayes, 2013).

Analiz sonucunda, ülkelerin lojistik performansının, küresel rekabet gücü üzerinde dolaylı etkisinin anlamlı olduğu ve bu nedenle kurumsal yönetişimin, lojistik performans ile küresel rekabet gücü arasındaki ilişkiye aracılık ettiği bulunmuştur ($b=.456$, %95 GA [$.276$; $.595$]). Analiz sonucunda dolaylı etkiye ait %95 GA sıfır (0) noktasını kapsamadığı tespit edilmiştir.

Şekil 6: Lojistik Performansın Küresel Rekabet Gücü Üzerindeki Etkisinde Kurumsal Yönetişimin Aracılık Rolüne İlişkin Sonuç Modeli



Kurumsal yönetişimin, aracılık rolünün (lojistik performans ile küresel rekabet gücü arasındaki etkisinin ‘büyük’ olduğu görülmüştür ($K^2=0.295$). “ $K^2=0$ dolaylı etki olmadığını, $K^2=1$ mümkün olan en yüksek düzeyde dolaylı etki olduğunu gösterir. 0,01’e yakın K^2 değeri küçük, 0,09’a yakın K^2 değeri orta ve 0,25 ve üstü K^2 değeri yüksek/büyük etkiyi işaret etmektedir.” (Preacher & Kelly, 2011).

Sonuç itibariyle, H4 hipotezi “Lojistik performansı ile küresel rekabet gücü arasındaki ilişkide kurumsal yönetişimin aracılık etkisi vardır” doğru kabul edilmiştir.

5. Sonuç ve Öneriler

Çalışmada Lojistik Performans Endeksi (LPI), Kurumsal Yönetişim Endeksi (WGI) ve Küresel Rekabet Gücü Endeksi (GCI) raporlarının yayımlandığı ortak yıllar olan 2014, 2016 ve 2018 yılları için toplam 112 ülkeden elde edilen ikincil veriler kullanılmıştır.

Çalışmadan yapılan analizlerin sonucunda, kurumsal yönetişimin; lojistik performansı ile küresel rekabet gücü üstünde önemli bir etkiye sahip olduğu ve lojistik performans ile küresel rekabet gücü arasındaki ilişkiye aracılık ettiği görülmüştür. Elde edilen sonuçlar, kurumsal yönetişimin, lojistik performansı ve küresel rekabet gücü üstünde önemli bir etkiye sahip olduğunu gösteren önceki çalışmaları desteklemektedir (Wong & Tan, 2018; Ekici vd., 2019; Uyar vd., 2021; Çitil, 2022; Khan vd., 2018; Arvis vd., 2014).

Ülkelerin özellikle yönetim kalitesindeki şeffaflık boyutunu artırarak politika ve düzenlemelerin kalitesini yükseltmeye, lojistik işletmeler için bürokratik düzenlemeleri iyileştirmeye ve gümrük işlemlerinin şeffaflığını sağlamaya yardımcı olabilir. Toplumsal ve siyasi istikrarın sağlanması ile istikrarlı bir ortamda ekonomik faaliyetlerin sürdürülebilirliğinin destekleyecektir. Hükümetin hesap verme sorumluluğu, tüm ekonomik kaynakların etkin ve verimli olarak kullanılmasını sağlayacak ve yolsuzluğu önleyecektir. Böylece daha adil bir rekabet ortamı oluşturularak yeni yatırımların teşvik edilmesi sağlanabilir. Yasal mevzuatlara uyum gösterilmesin uluslararası iş birliği ve standartlarının belirlenmesi ile ülkeler arasında

yapılan ticaret anlaşmaları ile mal ve hizmetlerin serbest dolaşımının sağlanarak uluslararası lojistik faaliyetlerinin artırılması, vergi ve ticari engellerin kaldırılarak lojistik faaliyetlerin kolaylaştırılması sağlanabilecektir.

Ayrıca özellikle fiziki ve teknolojik altyapının güçlendirilmesi için otomasyon, artırılmış gerçeklik, takip sistemleri, veri analizi vb. uygulamalar ile dijitalleşme ve bilgi teknolojilerin kullanılması, daha yüksek kalitede lojistik hizmetlerin teşvik edilmesi, gümrük ve lojistik takip ve izlenebilirliğin artırılması için lojistik performansın iyileştirilmesini sağlayacaktır. Gümrüklerin fiziki altyapısı ve gümrük mevzuatının işlevselliğinin artırılması ile ticaretin kolaylaştırılarak lojistik faaliyetlerin daha verimli hale getirilmesine katkıda bulunabilir. Girişimciliğin desteklenmesi ve lojistik sektöründeki yenilikçi ürün, hizmet ve iş modellerinin geliştirilmesi ile inovasyon yaratılması sonucu lojistik operasyonlarının geliştirilmesi ile ürün ve hizmetlerin yeni pazarlara erişimi artırılabilir. Böylelikle küresel boyuttaki yeni yatırımların çekilmesi ve küresel rekabet üstünlüğü kazanmaları mümkün olabilecektir. Bu nedenle hükümetler, liderler, politika yapımcılar ve yöneticiler tüm bu faktörlere odaklanarak çeşitli politika ve düzenlemeleri hayata geçirmeye ve küresel pazarlarda rekabet gücünün artırılmasına daha fazla önem vermelidirler.

Bu çalışma genel olarak değerlendirildiğinde, çalışma kapsamında oluşturulan modelin test edilmesiyle erişilen bulguların pratik katkısı, lojistik performans ile ilgili literatüre katkı sağlamasıdır. Bu model ile daha önceki çalışmalarda kurulmuş ilişkiler bütünleşik olarak incelenmiştir. Bu çalışmanın sonuçları; ülkelerdeki karar alıcıların, liderlerin ve yöneticilerin lojistik performans, kurumsal yönetim ve küresel rekabet edilebilirlik konularının bütünleşik olarak değerlendirilmesi gerekliliğinin ortaya konulmasını desteklemektedir.

Gelecek çalışmalar için öneriler aşağıda ifade edilmiştir;

Bu çalışmada, ülkelere ait veriler; Dünya Bankası ve Dünya Ekonomik Forumu tarafından yayımlanan 2014, 2016 ve 2018 yıllarına ait veri setlerinden elde edilmiştir. Veri setlerinin çok kısıtlı bir dönem için kullanılıyor olması araştırmanın en büyük kısıtlarından birini oluşturmaktadır. Gelecekte yapılacak olan çalışmalarda bu analizlerin daha geniş dönemlerde ele alınması ve sonuçların daha geniş bir dönemi kapsayacak şekilde değerlendirilmesiyle daha doğru ve geniş kapsamlı araştırmalar yapılabilir.

Çalışmada 2014-2018 yılları arasında eksik verisi olmayan 112 ülkenin performans göstergeleri değerlendirilmiştir. İlerideki araştırmalarda daha fazla ülkenin katılımı sağlanarak ve farklı ülke grupları da dâhil edilmesiyle daha kapsamlı çalışmalar yapılabilir. Ayrıca bu göstergelerin ülkelerin perspektifinden araştırılması da önerilebilir.

Bu çalışmanın sonuçlarına bağlı olarak farklı ülkeler, bölgeler arasındaki ilişkiler ve küresel rekabet açısından anlamlı farklılıklarının olup olmadığı da araştırılabilir. Bununla birlikte, aynı veri setinde yer alan ülkelerin performansları, farklı dönemler baz alınarak da araştırılabilir. Ülkelerin lojistik performansına bağlı olarak rekabet edebilirlik ve birbirleriyle lojistik ilişkileri de analiz edilebilir.

İleride yapılacak çalışmalarda ülkelerin LPI değerlerine göre kümelenmesi ve metodolojinin her küme için farklı olarak değerlendirilerek çıkan sonuçlara göre ülkeler için ayrı ayrı eylem planı yapılması da sağlanabilir.

Etik Beyanı

Bu makalede hiçbir insan çalışması sunulmamıştır.

Yazar Katkıları

Yazarlar bu çalışmaya katkıları olduğunu beyan etmişler ve yayın için onaylamışlardır.

Çıkar Çatışması

Yazarlar araştırmanın potansiyel bir çıkar çatışması olarak yorumlanabilecek ticari veya finansal ilişkileri yokluğunda yürütüldüğünü beyan etmektedirler.

Kaynakça

- Acemoğlu, D., & Johnson, S., Robinson, J., & Thaicharoen, Y. (2003). Institutional causes, macroeconomic symptoms: Volatility, crises and growth. *Journal of Monetary Economics*, 49-123.
- Arvis, J. F., & Mustra, M., & Ojala, L., & Shepherd, B. (2010). Connecting to compete 2010: Trade logistics in the global economy. *World Bank: USA*.
- Arvis, J. F., & Mustra, M., & Ojala, L., & Shepherd, B. (2018). Connecting to compete 2018: Trade logistics in the global economy. *World Bank: USA*.
- Arvis, J. F., & Saslavsky, D., & Ojala, L., & Shepherd, B. (2014). Connecting to compete 2014: The logistics performance index and its indicators. *The World Bank: USA*.
- Burmaoğlu, S. (2012). Ulusal inovasyon göstergeleri ile ulusal lojistik performansı arasındaki ilişki: AB ülkeleri üzerine bir araştırma. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 12(2), 193-208.
- Cramer, D. (1998). *Fundamental statistics for social research*. London: SAGE.
- Çemberci, M., & Civelek, M., & Canbolat, N. (2015). The moderator effect of global competitiveness index on dimensions of logistics performance index. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 195, 1514-1524.
- Çitil, M. (2022). Yeşil lojistik ve lojistik performans ile yönetim kalitesi arasındaki ilişkiye yönelik bir inceleme. *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 322-352.
- Dallas, G., & Pitt-Watson, D. (2016). Corporate governance policy in the European Union. *CFA Institute, USA*.
- Doane, D., & Seward, L. (2011). Measuring skewness. *Journal of Statistics Education*, 1-18.
- Ekici, Ş., & Kabak, Ö., & Ülengin, F. (2016). Linking to compete: Logistics and global competitiveness interaction. *Transport Policy*, 117-128.
- Ekici, Ş., & Kabak, Ö., & Ülengin, F. (2019). Improving logistics performance by reforming the pillars of Global Competitiveness Index. *Transport Policy*, 197-207.
- Emara, N., & Jhonsa, E. (2014). Governance and economic growth: Interpretations for MENA countries. *Topics in Middle Eastern and African Economies*, 164-183.
- Erkan, B. (2014). Türkiye’de lojistik sektörü ve rekabet gücü. *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi*, 45-66.
- Field, A. (2009). *Discovering statistics using SPSS*. London: SAGE.
- Güner, S., & Coşkun, E. (2012). Comparison of impacts of economic and social factors on countries’ logistics performances: A study with 26 OECD countries. *Res Logistics Production*, 330-343.
- Gürbüz, S. (2019). *Sosyal bilimlerde aracı, düzenleyici ve durumsal etki analizleri*. Ankara: Seçkin Yayınları.

- Habyarimana, J., & Dushimayezu, B. (2018). Good governance, economic growth and development: Insights from a 22-Year econometric analysis in Rwanda. *East Africa Research Papers in Economics and Finance*, 1-21.
- Haldar, A. (2016). Can flexibility in corporate governance enhance international competitiveness? Evidence from knowledge-based industries in India. *Global Journal of Flexible Systems Management*, 17(4), 389-402.
- Han, X., & Khan, H., & Zhuang, J. (2014). Do governance indicators explain development performance? A crosscountry analysis. *ADB Economics Working Paper Series*, 1-20.
- Hayes, A. F. (2013). Introduction to mediation, moderation, and conditional process analysis: A regression-based approach. *New York: Guilford Press*.
- Ho, C.-K. (2015). Corporate governance and corporate competitiveness: An international analysis. *Corporate Governance An International Governance*, 211-253.
- Jawlik, A. (2016). *Statistics from A to Z*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Karagöz, Y. (2017). *SPSS ve AMOS 23 uygulamalı istatistiksel analizler*. Ankara: Nobel Yayınevi.
- Kaufmann, D., & Kraay, A., & Mastuzzi, M. (2010). The worldwide governance indicators: Methodology and analytical issues. *Global Economy and Development at Brookings*.
- Koh, B., & Wong, W., & Tang, C., & Lim, M. (2018). The double-edge resource-based view of logistics performance and governance in Asian countries. *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*, 652-668.
- Marti, M., & Puertas, R., & García, L. (2014). Relevance of trade facilitation in emerging countries' exports. *The Journal of International Trade and Economic Development*, 202(22).
- Nogueira, M., & Madaleno, M. (2021). New evidence of competitiveness based on the global competitiveness index. *Economics Bulletin*, 788-797.
- Ofluoğlu, N. O., & Kalaycı, C., & Artan, S., & Bal, H. (2018). Lojistik performansındaki gelişmelerin uluslararası ticaret üzerindeki etkileri: AB ve Mena ülkeleri örneği. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 92-109.
- Ovalı, S. (2014). Küresel rekabet gücü açısından Türkiye'nin konumu üzerine bir değerlendirme. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 17-36.
- Pallant, J. (2005). *SPSS survival manual*. Australia: Allen & Unwin.
- Pedhazur, E. J. (1997). *Multiple regression in behavioral research: Explanation and prediction*. Fort Worth: Harcourt Brace College Publishers.
- Pere, E. (2015). The impact of good governance in the economic development of Western Balkan countries. *European Journal of Government and Economics*, 25-45.
- Pınar, A., & Diken, A. (2020). Lojistik performans endeksi kapsamındaki lojistik üslerin Türkiye ekonomisine etkisi üzerine bir inceleme. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1384-1406.
- Preacher, K., & Kelly, K. (2011). Effect size measures for mediation models: Quantitative strategies for communicating indirect effects. *Psychological Methods*, 93-115.
- Reinert, E. (1995). Competitiveness and its predecessors—a 500-year cross-national perspective. *Structural Change and Economic Dynamics*, 23-42.
- Sofyalıoğlu, Ç., & Kartal, B. (2013). Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu ülkelerinin lojistik performans indekslerinin karşılaştırılması ve bazı çıkarımlar. *International Conference on Eurasian Economies*, 524-531.

- Tanyaş, M., & Arıkan, F. (2013). *Bursa ili lojistik merkez ön fizibilite raporu*. Bursa: Bursa Sanayicileri ve İş adamları Derneği.
- Uyar, A., & Fernandes, V., & Kuzey, C. (2021). Kurumsal yönetişimin kamu yönetişimi ile lojistik performans arasındaki aracı rolü: Uluslararası kanıtlar. *Transport Policy*, 37-47.
- WEF (2018). *The global competitiveness report 2018*. <https://www.weforum.org> sayfasından erişilmiştir. Erişim tarihi: 17.05.2022.
- WEF (2016). *The global competitiveness report 2015-2016*. <https://www.weforum.org> sayfasından erişilmiştir. Erişim tarihi: 18.05.2022.
- WEF (2014). *The global competitiveness report 2014-2015*. <https://www.weforum.org> sayfasından erişilmiştir. Erişim tarihi: 18.05.2022.
- World Bank (2016). <https://data.worldbank.org/indicator> sayfasından erişilmiştir. Erişim tarihi: 10.05.2022.