



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Yusra GÖYÜK

LOJİSTİK PERFORMANSIN DIŞ TİCARETE ETKİSİ:
YÜKSELEN PİYASALARA YÖNELİK EKONOMETRİK BİR ANALİZ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Yusra GÖYÜK

LOJİSTİK PERFORMANSIN DIŞ TİCARETE ETKİSİ:
YÜKSELEN PİYASALARA YÖNELİK EKONOMETRİK BİR ANALİZ

Danışman

Doç. Dr. Atiye Beyhan AKAY

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Yusra GÖYÜK'ün bu çalışması, jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. Mehmet ZANBAK (İmza)

Üye (Danışmanı) : Doç. Dr. Atiye Beyhan AKAY (İmza)

Üye : Doç. Dr. İ. Murat BİCİL (İmza)

Tez Başlığı: Lojistik Performansın Dış Ticarete Etkisi: Yükselen Piyasalara Yönelik Ekonometrik Bir Analiz

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 08/08/2024

Mezuniyet Tarihi :30/11/2024

(İmza)
Prof. Dr. Seda BAYRAKTAR
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Lojistik Performansın Dış Ticarete Etkisi: Yükselen Piyasalara Yönelik Ekonometrik Bir Analiz” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

Yusra GÖYÜK



T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Yusra GÖYÜK
Öğrenci Numarası	202052065010
Anabilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Danışman Öğretim Üyesi Bilgileri	
Unvanı, Adı-Soyadı	Doç. Dr. Atiye Beyhan AKAY
Yüksek Lisans Tez Başlığı	Lojistik Performansın Dış Ticarete Etkisi: Yükselen Piyasalara Yönelik Ekonometrik Bir Analiz
Turnitin Bilgileri	
Ödev Numarası	2406683125
Rapor Tarihi	08.10.2024
Benzerlik Oranı	Alıntılar hariç: %15 Alıntılar dahil: %15
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE, Yukarıda bilgileri bulunan öğrenciye ait tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 136 sayfalık kısmına ilişkin olarak Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıdaki detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır. Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir: (X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylarım. () Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esaslarında öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.	
Gerekçe:	
Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlere uygun olarak tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.	
Danışman Öğretim Üyesi Unvanı, Adı-Soyadı Doç. Dr. Atiye Beyhan AKAY İmza	

İÇİNDEKİLER

ŞEKİLLER LİSTESİ	v
TABLOLAR LİSTESİ	vi
KISALTMALAR LİSTESİ.....	ix
ÖZET	x
ABSTRACT	xi
TEŞEKKÜR.....	xii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMI VE ULUSLARARASI TİCARET

1.1. Lojistik Kavramı ve Tanımı	3
1.2. Lojistiğin Tarihsel Süreci	6
1.3. Lojistik Yönetimi ve Tedarik Zinciri Yönetimi	10
1.4. Lojistiğin Prensipleri.....	12
1.5. Temel Lojistik Faaliyetleri	13
1.5.1. Sipariş İşleme	13
1.5.2. Talep Planlaması ve Takibi	14
1.5.3. Taşıma.....	14
1.5.4. Depolama ve Antrepo İşlemleri	15
1.5.5. Elleçleme	15
1.5.6. Ambalajlama.....	16
1.5.7. Sigortalama	16
1.5.8. Gümrükleme	16
1.5.9. Müşteri Hizmetleri.....	17
1.5.10. Envanter (Stok) Yönetimi	17
1.6. Lojistikte Performans Kavramı ve Lojistik Performansta Verimlilik, Etkililik ve Etkinlik.....	18
1.7. Lojistik Performans Endeksi.....	19
1.8. Lojistiğin Önemi	21
1.8.1. Lojistiğin İşletmeler için Önemi.....	21
1.8.2. Lojistiğin Ülkeler için Önemi.....	22
1.9. Lojistik ve Ticaret Arasındaki İlişki.....	23
1.10. Literatür Taraması.....	25

İKİNCİ BÖLÜM

YÜKSELEN EKONOMİLER KAVRAMI VE ÜLKE PROFİLLERİ

2.1.	Temel Makroekonomik Göstergeler	37
2.2.	Arjantin Ülke Profili	40
2.3.	Brezilya Ülke Profili	42
2.4.	Çin Halk Cumhuriyeti Ülke Profili	44
2.5.	Endonezya Ülke Profili	47
2.6.	Filipinler Ülke Profili	49
2.7.	Güney Afrika Ülke Profili	50
2.8.	Hindistan Ülke Profili	52
2.9.	Kolombiya Ülke Profili	55
2.10.	Macaristan Ülke Profili	57
2.11.	Malezya Ülke Profili	59
2.12.	Meksika Ülke Profili	61
2.13.	Mısır Ülke Profili	63
2.14.	Panama Ülke Profili	65
2.15.	Peru Ülke Profili	67
2.16.	Polonya Ülke Profili	68
2.17.	Romanya Ülke Profili	70
2.18.	Rusya Federasyonu Ülke Profili	72
2.19.	Suudi Arabistan Ülke Profili	74
2.20.	Şili Ülke Profili	76
2.21.	Tayland Ülke Profili	78
2.22.	Türkiye Ülke Profili	80

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK PERFORMANS VE ULUSLARARASI TİCARET HACMİ

3.1.	Araştırmanın Amacı ve Önemi	83
3.2.	Araştırmanın Kapsamı ve Veri Seti	84
3.3.	Model ve Yöntem	86
3.3.1.	Araştırmanın Kısıtları	87
3.3.2.	Panel Veri Ekonometrisi	88
3.3.2.1.	Değişen Varyans	92
3.3.2.2.	Otokorelasyon	92
3.3.2.3.	Birimler Arası Korelasyon	93

3.3.2.4. Varsayımlarda Sapmalar Olduğunda Kullanılan Dirençli Tahminciler.....	93
3.4. Dirençli Tahmincilerin Uygulanması ve Bulgular	93
SONUÇ	98
KAYNAKÇA	102
Ek-1. İhracat hacmi ve LPE İlişkisi Uygunluk Testleri	113
Ek-2. İhracat ile Gümrük ve Gümrükleme Süreci Verimliliği İlişkisi Uygunluk Testleri	114
Ek-3. İhracat ile Ticaret ve Sevkiyatla Bağlantılı Altyapı Kalitesinin İlişkisi Uygunluk Testleri	115
Ek-4. İhracat ile Rekabetçi Sevkiyat Fiyatlarıyla Gönderim Kolaylığı İlişkisi Uygunluk Testleri	116
Ek-5. İhracat ile Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Yeterliliği İlişkisi Uygunluk Testleri	117
Ek-6. İhracat ile Sevkiyatların İzlemesi ve Takip Becerisi İlişkisi Uygunluk Testleri ...	118
Ek-7. İhracat ile Belirlenen Zaman İçinde Teslimat Yapabilme Becerisi İlişkisi Uygunluk Testleri	119
Ek-8. İthalat hacmi ve LPE İlişkisi Uygunluk Testleri	120
Ek-9. İthalat ile Gümrük ve Gümrükleme Süreci Verimliliği İlişkisi Uygunluk Testleri	121
Ek-10. İthalat ile Ticaret ve Sevkiyatla Bağlantılı Altyapı Kalitesinin İlişkisi Uygunluk Testleri	122
Ek-11. İthalat ile Rekabetçi Sevkiyat Fiyatlarıyla Gönderim Kolaylığı İlişkisi Uygunluk Testleri	123
Ek-12. İthalat ile Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Yeterliliği İlişkisi Uygunluk Testleri	124
Ek-13. İthalat ile Sevkiyatların İzlemesi ve Takip Becerisi İlişkisi Uygunluk Testleri ..	125
Ek-14. İthalat ile Belirlenen Zaman İçinde Teslimat Yapabilme Becerisi İlişkisi Uygunluk Testleri.....	126
Ek-15. Dış Ticaret hacmi ve LPE İlişkisi Uygunluk Testleri	127
Ek-16. Dış Ticaret ile Gümrük ve Gümrükleme Süreci Verimliliği İlişkisi Uygunluk Testleri	128
Ek-17. Dış Ticaret ile Ticaret ve Sevkiyatla Bağlantılı Altyapı Kalitesinin İlişkisi Uygunluk Testleri.....	129
Ek-18. Dış Ticaret ile Rekabetçi Sevkiyat Fiyatlarıyla Gönderim Kolaylığı İlişkisi Uygunluk Testleri.....	130

Ek-19. Dış Ticaret ile Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Yeterliliği İlişkisi Uygunluk Testleri	131
Ek-20. Dış Ticaret ile Sevkiyatların İzlemesi ve Takip Becerisi İlişkisi Uygunluk Testleri	132
Ek-21. Dış Ticaret ile Belirlenen Zaman İçinde Teslimat Yapabilme Becerisi İlişkisi Uygunluk Testleri.....	133
Ek-22. İhracat ve LPE İlişkisi- İthalat Ekli Model- Uygunluk Testleri.....	134
Ö Z G E Ç M İ Ş	135



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1 Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi İlişkisine Dair Dört Bakış Açısı.....	11
Şekil 3.1 Panel Veri Analizi Model Tahmini Adımları.....	90



TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1 Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	7
Tablo 1.2 LPE Ülke Sınıflandırması	20
Tablo 1.3 LPE Alt Bileşen Ağırlıkları.....	20
Tablo 2.1 Ülkelerin Makroekonomik Verileri.....	37
Tablo 2.2 Yükselen Piyasalar Ekonomilerinin Lojistik Performans Skorları	39
Tablo 2.3 Arjantin'in İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar) ...	41
Tablo 2.4 Arjantin'in İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)....	42
Tablo 2.5 Brezilya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar) .	43
Tablo 2.6 Brezilya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)...	44
Tablo 2.7 Çin'in İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	46
Tablo 2.8 Çin'in İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	46
Tablo 2.9 Endonezya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	
.....	48
Tablo 2.10 Endonezya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	
.....	48
Tablo 2.11 Filipinler'in İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	49
Tablo 2.12 Filipinlerin İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)...	50
Tablo 2.13 Güney Afrika'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	51
Tablo 2.14 Güney Afrika'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	52
Tablo 2.15 Hindistan'ın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	
.....	54
Tablo 2.16 Hindistan'ın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	54
Tablo 2.17 Kolombiya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	56
Tablo 2.18 Kolombiya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	
.....	56
Tablo 2.19 Macaristan'ın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	
.....	58
Tablo 2.20 Macaristan'ın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	
.....	58

Tablo 2.21 Malezya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	60
Tablo 2.22 Malezya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	60
Tablo 2.23 Meksika'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	62
Tablo 2.24 Meksika'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	62
Tablo 2.25 Mısır'ın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	64
Tablo 2.26 Mısır'ın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	64
Tablo 2.27 Panama'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	66
Tablo 2.28 Panama'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar) .	66
Tablo 2.29 Peru'nun İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	67
Tablo 2.30 Peru'nun İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	68
Tablo 2.31 Polonya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	69
Tablo 2.32 Polonya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar) .	70
Tablo 2.33 Romanya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	71
Tablo 2.34 Romanya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	72
Tablo 2.35 Rusya Federasyon'un İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	73
Tablo 2.36 Rusya Federasyon'un İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	74
Tablo 2.37 Suudi Arabistan'ın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	75
Tablo 2.38 Suudi Arabistan'ın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	76
Tablo 2.39 Şili'nin İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	77
Tablo 2.40 Şili'nin İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar).....	78
Tablo 2.41 Tayland'ın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar) .	79
Tablo 2.42 Tayland'ın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar) ...	80
Tablo 2.43 Türkiye'nin İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)	81
Tablo 2.44 Türkiye'nin İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar) .	82
Tablo 3.1 Verilerin Tanımlanması ve Kaynağı	85
Tablo 3.2 Değişkenlere Ait Tanımlayıcı İstatistikler	86

Tablo 3.3 Dış Ticaret Hacmi Modellerinin Sonuçları	94
Tablo 3.4 İhracat Hacmi Modellerinin Sonuçları	95
Tablo 3.5 İthalat Hacmi Modellerinin Sonuçları	96



KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
CEPII	Centred'Études Prospectives et d'Informations Internationales
CIA	Central Intelligence Agency (Merkezi İstihbarat Teşkilatı)
GII	Global Innovation Index (Küresel İnovasyon Endeksi)
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
IMF	International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
LCOMP	Logaritması alınmış hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği
LCUST	Logaritması alınmış gümrük
LEXP	Logaritması alınmış ihracat değeri
LIMP	Logaritması alınmış ithalat değeri
LPI	Logistics Performance Index (Lojistik Performans Endeksi)
LINFRA	Logaritması alınmış altyapı
LINTSHIP	Logaritması alınmış uluslararası sevkiyat
LLPE	Logaritması alınmış lojistik performans endeksi
LPE	Lojistik Performans Endeksi
LTIME	Logaritması alınmış zamanında sevkiyat
LTRACK	Logaritması alınmış takip ve izleme
MSCI	Morgan Stanley Capital International
MENA	Middle East and North Africa(Orta Doğu ve Kuzey Afrika)
REDK	Reel Efektif Döviz Kuru
RTA	Bölgesel Ticaret Anlaşması(Regional Trade Agreement)
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü)
TZY	Tedarik Zinciri Yönetimi
TCMB	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
CSCMP	Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi

ÖZET

Küreselleşmenin artması ve teknolojinin gelişmesiyle ülkeler arasındaki sınırlar kalkmış, ülkeler arasındaki iletişimde artış görülmüştür. Ülkelerin birbirlerine daha da yakın hale gelmesi üretim ve tüketim bandındaki erişim kapısını aralayarak küresel ticaret hacminin artmasına neden olmuştur. Küreselleşme etkisini uluslararası rekabet ortamında da göstermiş, sistemdeki aktörleri (ülkeler, uluslararası firmalar, uluslararası örgütler vb.) uluslararası rekabet gücünü artırmaya yöneltmiştir.

Lojistik, mal ve hizmetlerin menşe yerinden tüketim alanına akışının verimliliğini planlayan, uygulayan ve kontrol eden tedarik zincirinin bir parçası olarak nakliye maliyetlerini düşürme ve ticareti kolaylaştırma da önemli bir role sahiptir. Küresel ölçekte yaşanan liberalleşme ile lojistik kalitesindeki artışın ticaret hacmini arttırması beklenmektedir. Ulaştırma ve lojistik sektörünün etkinliği uluslararası ticareti kolaylaştırmakla birlikte, ticaret yapan tarafların mal ve hizmetlerin ihracat ve ithalat işlerini verimli şekilde yürütülmesine de katkı sağlamaktadır. Bu çerçevede lojistik, uluslararası ticarete rekabet gücü için önemli unsurları oluşturan zaman, kalite, miktar ve maliyetle ilgili gereksinimleri karşılayan, bütünleşmiş bilgi; paketleme; depolama ve taşıma sistemidir.

Genel davranışın daha az maliyet ve yüksek kazanç üzerine kurulu olduğu bu düzende, ticaretteki rekabet ortamından sıyrılmanın rekabet avantajı kaynağı ve ticaret kolaylaştırıcısı olarak görülen ‘lojistik’ ile mümkün olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda lojistik performansındaki verimlilik ve etkenlik ülkelerin ticaret hacimlerini belirleyecek önemli bir unsurdur. Bu çalışmada, yükselen piyasa ekonomileri olarak değerlendirilen yirmi bir ülkenin dış ticaret hacmi ile lojistik performansları arasındaki ilişki incelenmiştir. Araştırmada panel veri analizi yöntemi kullanılarak, 2010, 2014, 2018 ve 2022 yıllarına ait reel efektif döviz kuru, yerel gayri safi yurtiçi hasıla (gsyih), dünya gsyih, ticaret hacmi (milyon dolar), mal ihracatı (milyon dolar), mal ithalatı (milyon dolar), lojistik performans endeksi ve alt bileşenlerine ait veriler kullanılmıştır. Araştırma sonucunda, lojistik performans endeksi ve alt bileşenlerinin ülkelerin dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Performans Endeksi, Ticaret Hacmi, Küresel Rekabet, Ticaret Kolaylaştırıcı, Rekabet Avantajı

ABSTRACT

THE IMPACT OF LOGISTICS PERFORMANCE ON FOREIGN TRADE: AN ECONOMETRIC ANALYSIS FOR EMERGING MARKETS

With the increase in globalization and the development of technology, the borders between countries have been removed, and the interaction between countries has also increased. The fact that countries have become closer to each other has led to an increase in the volume of global trade by opening the access door in the production and consumption band. Globalization has also shown its effect in the international competition environment and has led the actors in the system (countries, international companies, international organizations, etc.) to increase their international competitiveness.

Logistics has an important role in reducing transportation costs and facilitating trade as part of the supply chain that plans, implements, and controls the efficiency of the flow of goods and services from origin to consumption. With global liberalization, the increase in logistics quality is expected to increase the volume of trade. The efficiency of the transportation and logistics sector not only facilitates international trade but also contributes to the efficient execution of the export and import of goods and services by the trading parties. In this context, logistics is an integrated information; packaging; storage and transportation system that meets the requirements related to time, quality, quantity and cost, which are important elements for competitiveness in international trade.

In this order, where the general behavior is based on less cost and higher profit, it is understood that it is possible to stand out from the competitive environment in trade with 'logistics', which is seen as a source of competitive advantage and trade facilitator. In this context, efficiency and effectiveness in logistics performance are important factors that will determine the volume of trade among countries. In this study, the relationship between foreign trade volume and logistics performance of twenty-one countries considered as emerging market economies is analyzed. In the study, the panel data analysis method was used to analyze the real effective exchange rate, domestic gdp, world gdp, trade volume (million dollars), goods exports (million dollars), goods imports (million dollars), logistics performance index, and its sub-components for the years 2010, 2014, 2018, and 2022. As a result of the research, it has been revealed that the logistics performance index and its sub-components are not statistically significant with the foreign trade, export, and import values of the countries.

Keywords: Logistics Performance Index, Trade Volume, Global Competition, Trade Facilitator, Competitive Advantage.

TEŞEKKÜR

Tezimi hazırlarken bana destek veren, tezin başından sonuna kadar benden emeğini ve yardımlarını hiç esirgemeyen, zorlandığım zamanlarda beni motive eden ve aynı zamanda bu süreçte bilgi ve deneyimlerini her fırsatta paylaşan Değerli Hocam ve danışmanım Sayın Doç. Dr. Atiye Beyhan AKAY' a,

Ciddi emek ve özveri ile hazırladığım yüksek lisans tezimi tamamlamamda her zaman yanımda olan, desteklerini her daim hissettiren, hayattaki en büyük şanslarım sevgili ailem ve arkadaşlarıma en samimi duygularıyla minnettarlığımı dile getirmeyi borç bilir, saygı ve sevgilerimi sunarım.

Yusra Göyük
Antalya, 2024

GİRİŞ

Küreselleşmenin etkisinin tüm dünyada daha fazla hissediliyor olmasının bir sonucu olarak son yıllarda haberleşme ve ulaştırmada hızlı bir gelişim söz konusu olmuştur. Bu gelişimin temelini teknolojik gelişmeler oluştururken, dünya daha bütünleşmiş bir yer haline gelmiştir. Sistemdeki aktörlerin çeşitliliği artmış, ülkelerin birbirleri ile olan ilişkileri derinleşmiştir. Bu bağlamda, her aktör için farklı bir rekabet ortamı doğmuş ve küreselleşme ile birlikte bu arenada varlığını sürdürebilmek sistemdeki aktörlerin performansına bağlı olarak gerçekleşmektedir. Rekabetin oldukça fazla hissedildiği günümüz dünyasında pazarlama, üretim ve dış ticaretin başarısı lojistik sektörün varlığına bağlıdır. Bu da lojistiği stratejik öneme sahip bir sektör haline getirerek aktörleri sektörel anlamda iyileşmeler yapmaya itmektedir.

Geçmişte askeri bir faaliyet alanı olarak değerlendirilen lojistik, dünya savaşları sırasındaki etkinliği nedeniyle iş dünyasında da ilgiyle karşılanmıştır. 1960'lı yıllarda akademide tartışılmaya başlanarak bilimsel bir nitelik kazanmış, günümüze kadar gelişerek evrimleşmiştir. İçerisinde hareket unsurunu bulunduran ve farklı noktalar arasında köprü görevi gören lojistik uluslararası ticarete rekabet gücü için önemli unsurları oluşturan zaman, kalite, miktar ve maliyetle ilgili gereksinimleri karşılayan, bütünleşmiş bilgi; paketleme; depolama ve taşıma sistemidir. Küreselleşmenin itici gücü, lojistiğin kapsamının genişlemesine neden olarak uluslararası ticaretin önemli bir parçası haline getirmiştir. Küresel ekonomik ortam, tüm ülkelere uluslararası ekonomik faaliyetler yürütmek için bir kanal sağlayarak ticareti yapılan malların artışına neden olmuştur. Dünya ticaretinin dünya üretiminden çok daha hızlı büyüdüğü göz önüne alındığında, ticareti yapılan malların hacmi ticari tarafların (ithalatçı ve ihracatçı) lojistik hizmetlerinin varlığından ve kalitesinden büyük ölçüde etkilenmektedir. Etkili ve verimli bir lojistik sistemin ve güçlü altyapının varlığına bağlı olarak, lojistik faaliyetler ticareti kolaylaştırırken aynı zamanda ticaret hacminin artmasını da sağlamaktadır. Bu bağlamda, lojistik faaliyetlerin verimli bir şekilde sağlanıyor olması dış ticaret hacmini arttırıcı etkiye sahip iken; dış ticaret hacminin artması da lojistik sektörünün gelişimi için anahtar role sahiptir.

Uluslararası ticaret ile lojistik sektörünün birbiriyle ilişkili olduğu literatürde sıkça rastlanan hâkim bir görüştür. Özellikle 2000 yılından sonra bu başlıklar altında çalışmaların yoğunlaştığı görülmektedir. Genel görüş lojistik performansın ticaret üzerinde etkisi olduğu yönündedir. Lojistik performansın gelişimi ticarete pozitif bir etkiye sahipken, verimsiz ve yetersiz lojistik performansın da ticarete olumsuz bir etkiye sahip olacağı beklenmektedir. Bu

bağlamda dış ticaretin önemli bir parçasını lojistik faaliyetlerin oluşturduğu göz önüne alındığında, lojistik faaliyetlerin geliştirilmesi ticaretin artırılması hususunda önem arz etmektedir.

Literatürde lojistik performanstaki iyileşmenin ikili ticarete arttırıcı etkiye sahip olduğu (Korinek ve Sourdin, 2011; Hausman, Lee & Subramanian, 2012; Host vd., 2019; Ofluoglu, Kalaycı vd., 2018); lojistik performanstaki bir iyileşmenin ihracat hacmi üzerinde ithalat hacminden daha fazla etkiye sahip olduğu (Wang, vd., 2018; Gani, 2017) ve lojistik kalitesindeki artışın üst-orta ve yüksek gelirli ülkeler için ihracattan çok ithalat hacimlerini etkilediği (Çelebi, 2017) sonucuna ulaşan çalışmalar yer almaktadır. Literatür incelendiğinde, çalışmaların büyük ölçekli, Avrupa Birliği, gelişmiş; gelişmekte olan veya düşük gelirli ülke grupları kategorisi gibi belli sınıflandırmalara tabi tutularak gerçekleştirildiği gözlemlenirken, yükselen piyasa ekonomileri sınıflandırılmasıyla bu çalışmada kullanılan yirmi bir ülkenin değerlendirildiği bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bu yönden, lojistik performansın bu ülkelerin ticaretlerini nasıl etkilediğinin araştırılması, ülke bazında değerlendirmeler için yol gösterici olacağı düşünülmektedir.

Tez çalışması giriş, üç ana bölüm, tartışma ve sonuç başlıklarından oluşmaktadır. Giriş bölümü araştırmanın genel bir değerlendirmesinin yapıldığı bölümdür. Birinci bölüm kavramsal ve tanımsal bir çerçeveye lojistik ve uluslararası ticaret üzerinde durmaktadır. Araştırmanın ikinci bölümde yükselen piyasa kavramı tanıtılarak, araştırmaya konu olan yirmi bir ülkenin makroekonomik göstergeleri ile ülke profillerine yer verilmiştir. Araştırmanın üçüncü bölümünde ise, araştırmanın amacı ile birlikte veri seti, araştırmanın kapsamı ve yöntemi sunularak analizden elde edilen bulgulara yer verilmiştir. Araştırmaya ilişkin genel değerlendirmeler ve önerilere araştırmanın son bölümü olan tartışma ve sonuç başlığında değinilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMI VE ULUSLARARASI TİCARET

En yaygın tanımıyla fiziksel malların bir noktadan diğerine taşınma faaliyetleri olarak tanımlanan lojistiğin varlığını, insanlık tarihine kadar götürmek mümkündür. Yerleşik düzene geçmeden önce insanlar; avladıkları hayvanları, topladıkları meyveleri ve gıdaları taşımak, ileride tüketmek üzere kurutmak, saklamak ve yeniden taşımak, çeşitli şekillerde korumak ve depolamak gibi faaliyetlerde bulunmaktaydılar (Gümüş, 2009: 98). Uzmanlaşmanın başlamasıyla da iş bölümü ve üretim tekniklerinde gelişmeler sağlanarak, dış ticaretin ilk adımları atılmaya başlanmıştır. Bu bağlamda, yalnızca kişisel tüketim için üretim yapmaktan ziyade, ticaret ve takas için üretim yapılmaya başlanmış olup depolama ve taşıma faaliyetlerine de önem verilmiştir (Erturgut, 2016: 20).

Ateşin bulunmasının insanoğlunun varlığını sürdürebilmesinde önemli bir rol oynadığı kabul görürken, tekerleğin icadı da lojistiğe ilişkin stratejilerin temelini oluşturan “ulaşım” kavramını insanoğlunun hizmetine sunarak uygarlıkların gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır (Koçak, 2020: 249). Büyük yüklerin uzak mesafelere taşınmasına imkân sağlayan tekerleğin icadı ve küreselleşmenin itici gücüyle taşımacılık insanlığın varoluşunda etkin bir faktör haline gelmiştir. “Dolayısıyla İnsanlığın son 5000 yıldaki gelişiminde, lojistiğin önemli bir rol oynadığını söylemek mümkündür” (Koçak, 2020: 249).

Tarihsel boyutuyla lojistik en yalın anlamda ‘ulaştırma’ olarak kabul edilirken, bugünkü içeriği kadar bütünleşik anlamlar içermemekteydi. Küreselleşmenin itici gücü, dünya ekonomisindeki yapısal değişimler ve eğilimler, uluslararası ticaret hacminin artması, İkinci Dünya Savaşı sonrası barış ortamının göreceli olarak sağlanıyor olması gibi birden fazla neden lojistiğin, zaman içerisinde gelişerek evrimleşmesine neden olmuştur. Önceleri askeri alanda kullanılan lojistik, faaliyetleri itibarıyla iş dünyasında da görünür hale gelerek önemini oldukça arttırmıştır. Bu bağlamda, “lojistik, bir faaliyet olarak iş dünyasında, ürün veya hizmet akışının ilk noktasından tüketim noktasına doğru yönetilmesi şeklinde evrilmiştir” (Koçak, 2020: 247).

1.1. Lojistik Kavramı ve Tanımı

Türk Dil Kurumu (TDK, 2024) lojistik kavramını “kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması” olarak tanımlamıştır. Diğer taraftan Oxford Sözlüğü (2024), lojistik kavramını “askeri operasyonlar için ekipman,

malzeme ve insanların taşınması faaliyeti” olarak tanımlamıştır. Başka bir sözlük lojistiği "Kaynakların zamana bağlı olarak konumlandırılması" olarak tanımlamaktadır (Islam vd., 2012: 3). Lojistik, genellikle "makine sistemleri" yerine "insan sistemleri" yaratan bir mühendislik dalı olarak da görülmektedir, ancak modern lojistik kavramı ve uygulamaları, askeri olmayan, çoğunlukla ticari faaliyetler için maliyet ve zaman açısından etkili hizmetler sağlamakla ilgilidir. Bu hizmet, malların bir noktadan diğerine taşınması, uygun bir yerde depolanması, envanter, paketleme ve sipariş işleme gibi diğer idari faaliyetleri içermektedir (Islam, vd., 2012: 3). Dilimize “lojistik” olarak yerleşen sözcüğünün kökeni ve anlamına ilişkin farklı bilgiler söz konusu olmakla birlikte, Koçak’ a göre, farklı yorum ve bilgileri birbirlerini tamamlayan bilgiler manzumesi olarak görmek gerekmektedir (Koçak, 2020: 247).

Lojistiğin temel bileşenleri - taşıma, envanter, depolama - uzun yıllardır endüstriyel ve ekonomik yaşamın temel unsurları olmuştur, ancak lojistiğin kendi başına önemli bir işlev olduğu son yıllarda kabul edilmiştir (Rushton vd., 2000: 3). Bu kabulün nispeten yeni olmasının nedeninin ise lojistiğin kendi doğasından kaynaklı olduğu görüşü savunulmaktadır. Lojistik birçok alt fonksiyondan ve birçok alt sistemden oluşan bir fonksiyondur ve bunların her biri ayrı bir yönetim operasyonu olarak ele alınmıştır ve hala da alınabilir. Hem akademik hem de iş dünyası artık bu farklı operasyonların birbirleriyle olan ilişkilerini ve etkileşimlerini göz önünde bulundurmak için daha bütüncül bir bakış açısı benimsenmesi gerektiğini kabul etmektedir (Rushton vd., 2014: 3). Lojistik aşağıdakiler de dâhil olmak üzere birçok isimle anılmıştır:

- İşletme lojistiği, kanal yönetimi, dağıtım, endüstri lojistiği, lojistik yönetimi, malzeme yönetimi, fiziksel dağıtım, hızlı yanıt sistemi, tedarik zinciri yönetimi (TZY) ve tedarik yönetimi.

Bu terimlerin ortak noktası, malların veya malzemelerin menşei noktasından tüketim noktasına, hatta bazı durumlarda imha noktasına kadar akışının yönetimiyle ilgilenmeleridir (Lambert vd., 1998: 2). Bu farklı isimlere teknik olarak uygulanabilecek 'doğru' bir isim veya 'doğru' bir tanım yoktur, çünkü kapsanan unsurlar çok değişken olabilir. Her sektörün kendine has özellikleri olduğu göz önüne alındığında, her şirket için strateji, büyüklük, ürün yelpazesi, pazar kapsamı vb. gibi konularda büyük farklılıklar ortaya çıkmaktadır (Rushton, vd., 2000: 4). Bu nedenle lojistik, esnek olması ve kendisine dayatılan çeşitli kısıtlamalara, taleplere ve çalıştığı çevreye göre değişmesi gereken çeşitli ve dinamik bir işlev olarak değerlendirilmektedir. Lojistiğin değişen kapsamı ve anlayışı nedeniyle farklı tanımları mevcuttur (Islam vd., 2012: 4). Çeşitli kurumların ve bilim adamlarının lojistik için farklı

tanımları olmalarına rağmen temelde bu tanımların birbirlerinden çok farklı olmadığı anlaşılmaktadır (Gümüş, 2009: 101). Bu tanımlardan bazıları aşağıda ki gibidir:

- Lojistik teriminin anlamı konusunda sektörde kafa karışıklığının olduğunu fark eden Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (CSCMP), dünya çapında en yaygın kabul gören lojistik tanımını ortaya koymuştur. Konsey, lojistiği (yönetim) “ Müşteri gereksinimlerini karşılamak amacıyla malların, hizmetlerin ve ilgili bilgilerin başlangıç noktası ile tüketim noktası arasındaki ileri ve geri yöndeki akışını ve depolanmasını planlayan, uygulayan ve kontrol eden tedarik zinciri yönetiminin bir parçası” olarak tanımlamaktadır (Sutherland, 2008: 2).
- Lojistiğin 7’i doğrusu lojistiği; doğru ürünün, doğru miktarda, doğru durumda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru müşteriye, doğru maliyet ile ulaştırılmasının sağlanması olarak tanımlamaktadır (Rutner ve Langley, 2000: 73).
- Avrupa Standardizasyon Komitesi (Comite’ Europe’ en Normalisation- CEN), lojistiği “İnsanların ve/veya eşyaların hareketi ve yerleştirilmesinin; bu hareket ve yerleştirilmeye ilişkin sistemlerin organize bir şekilde planlanması, kontrolü ve yürütülmesi” olarak tanımlamıştır (Gleissner ve Femerling, 2013: 4).
- Başka bir tanıma göre lojistik, “ kaynağın doğru zamanda, doğru yerde, doğru maliyetle, doğru kalitede konumlandırılmasıdır”(Chartered Institute of Logistics and Transport (UK), 2012).
- Amerikan Lojistik Yönetimi Konseyi lojistiği, “müşterilerin gereksinimlerini karşılamak amacıyla hammaddelerin, süreç içi envanterin, mamul malların ve ilgili bilgilerin çıkış noktasından tüketim noktasına kadar verimli, uygun maliyetli akışını ve depolanmasını planlama, uygulama ve kontrol etme süreci” olarak tanımlamaktadır.
- Başka bir görüşe göre lojistik; bilgi, nakliye, envanter, depolama, malzeme taşıma ve ambalajlama ile son zamanlarda eklenen güvenliğin entegrasyonu ile bütünlük bir yaklaşımı içermektedir. lojistik= hammadde tedariki + malzeme yönetimi + müşteriye dağıtım işlemleri olarak tanımlanmaktadır (Islam, vd., 2012: 4).
- Başka bir yaklaşım lojistiği, malların, hizmetlerin ve bilginin bir çıkış yerinden bir tüketim alanına akışının verimliliğini planlayan, uygulayan ve kontrol eden tedarik zincirinin bir parçası olarak tanımlamaktadır (Martí vd. , 2014).
- Martin Christopher’ a göre lojistiği tanımlamanın birçok yolu olabilir ancak temel bir kavram olarak lojistik: “Siparişlerin karşılanmasında maliyet açısından verimliliği sağlayacak şekilde malzeme, ürün ve bitmiş envanterin tedarik, hareket ve depolanmasını, mevcut ve gelecekteki karlılığın en üst düzeye çıkarılacak şekilde

organizasyon ve pazarlama kanalları boyunca stratejik olarak yönetme sürecidir” (Christopher, 2011: 2).

- Diğer taraftan Rushton vd.’ne göre lojistik için çoğu endüstri için geçerli olan uygulanabilir modern tanım şu olabilir: “lojistik müşteriye kabul edilebilir bir hizmet sunarken malların tedarik kaynağından üretim ve tüketim noktasına maliyet etkin bir şekilde aktarılmasıyla ilgilidir.” (Rushton, Croucher& Baker, 2000:6).

Lojistik kavramı içerisinde ürün, maliyet, kalite, depolama gibi birçok unsuru içermektedir. Ancak, lojistik faaliyetlerin yürütülmesi amacıyla en temel unsuru hiç şüphesiz insanlar oluşturmaktadır. Başka bir deyişle, lojistik faaliyetler müşteri olmadan gerçekleştirilemez. Bu noktada, lojistik müşterilerin ihtiyaçları doğrultusunda ihtiyaç duyulan malzeme ve hizmetlerin akışı olarak ifade edilebilir (Bamyacı, 2021: 246). Müşterilerin temel alındığı bu anlayış Martin Christopher tarafından da desteklenir niteliktedir. Christopher’a göre etkili lojistik ve tedarik zinciri yönetimi önemli bir rekabet avantajı fırsatı sunmaktadır. Rekabet avantajının kaynağı ilk olarak organizasyonun kendisini, müşterinin gözünden rakiplerinden farklılaştırma becerisine bağlı olarak gelişirken, ikinci kaynağını ise düşük maliyet ile yüksek kar sağlaması oluşturmaktadır. Başka bir deyişle müşteri tercihi açısından rakiplere karşı karşılaştırmalı üstünlük (comparative advantage) lojistik ve tedarik zincirinin daha iyi yönetilmesiyle elde edilmektedir (Christopher, 2011: 4).

1.2. Lojistiğin Tarihsel Süreci

Lojistik ve TZY yeni fikirler değildir. Piramitlerin inşasından Afrika’daki açlığın giderilmesine kadarki süreçte müşterilerin gereksinimlerini karşılamak için etkili malzeme ve bilgi akışının temelini oluşturan ilkeler çok az değişmiştir. Akademik alanda oldukça yeni olan ‘lojistik’ kavramının, tarihsel boyutuyla daha eskilere dayandığı kaynaklarda belirtilmiştir. Bu bağlamda, lojistik yeni bir kavram olmaktan ziyade zamanla gelişen ve içeriği değişen eski bir kavram olarak değerlendirilmektedir (Bamyacı, 2021: 244).

Tablo 1.1 Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Dönem	Olay
M.Ö. 2700 yıllarında	Piramitlerin inşasındaki malzeme taşıma teknolojisine dair izler: Birkaç ton ağırlığındaki taş blokların taşınarak inşaat sahasına getirilmesi.
M. Ö. 300 yıllarında	Kıtalararası ticaretin devrimci Yunan kürekli gemiler ile temelini atılması.
M.S. 700 yıllarında	Mezquita Camii İnşaatı: Cami sütunlarının tedarik lojistiği kullanımı ile İspanya'ya getirilmesi.
1200'lü yıllar	Hansa Birliği olarak bilinen uluslararası ağ: taşıma, paketleme ve uluslararası deniz taşımacılığı için iş birliğinin kurulması.
1500'lü yıllar	Avrupa'da ilerici posta hizmeti: ilk kez süresiz posta gönderim hizmetinin sağlanması.
1800'lü yıllar	Yeni karayolu bağlantılarının ve demiryolunun keşfi: yeni teknolojilerin ve ulaşım araçlarının aracılığıyla lojistik görevlerin genişlemesi.
1940'lı yıllar	Askeri lojistik kavramının iş dünyasına aktarılması.
1956	Deniz konteynerinin icadı: Dünya ticaretindeki yapısal değişiklikler ve uluslararası mal akışlarının artması.
1970-1980'li yıllar	Kanban ve Tam Zamanında (JIT) gibi yeni lojistik kavramları ile tedarik konusuna özel bir vurgu yapılması.
1990'lı yıllar	Hızlı Cevap (QR) ve Verimli Tüketici Cevabı (ECR) gibi lojistik kavramları ile dağıtımına özel bir vurgu yapılması.
Günümüz	Tedarik Zinciri Yönetimi: Tedarikçiden müşteriye kadar tüm lojistik zincirine bakış.
Günümüz	İlerleyen Küreselleşme: Küreselleşme çağında rekabet avantajı olarak etkin bir lojistik.

Kaynak: Erkan, 2014; DHL, 2008

Bariz önemine rağmen, lojistiğin her zaman gereken ilgiyi görmediği anlaşılmaktadır. Tarihsel düzlemde incelendiğinde, işletmeler tüm çabalarını ürün üretmeye harcamış ve malzemelerin ilgili hareketleri üzerinde çok düşünmemişlerdir. Yöneticiler nakliye ve depolanmanın gerekli olduğunun farkında olmalarına rağmen, bu faaliyetleri çok fazla dikkat edilmeyen teknik konular olarak görmüşlerdir (Waters, 2003: 27). Bu bağlamda, lojistik faaliyetler yalnızca iş yapmanın kaçınılmaz maliyetleri olarak değerlendirilmiştir.

1920'lerdeki bazı erken dönem çalışmalar, bitmiş malların nakliyesine daha dikkatli bakmaya başlamıştır. Ancak 1962'de Drucker lojistiği 'ekonominin karanlık alanı' olarak tanımlamış ve bunun 'iş dünyasının en üzücü şekilde ihmal edilmiş, en umut verici alanını' oluşturduğunu söylemiştir. O zamandan bu yana lojistikte önemli değişiklikler olmuştur. Donald Waters'a (2003: 27) göre belki de değişimin ana nedeni lojistiğin pahalı olduğu düşüncesinden kaynaklanmaktaydı. 1970'lerde ve 80'lerde yapılan araştırmalar, malzemelerin taşınması ve depolanmasının tipik olarak gelirin %15-20'sini oluşturduğunu ortaya koymuştur (Waters, 2003: 27). O dönemde lojistik yüksek maliyetli bir fonksiyon ve kuruluşların önemli

oranda tasarruf yapabileceği bir alan olarak tanımlanmıştır. Potansiyel tasarrufların yanı sıra birçok başka faktör de kuruluşları tedarik zincirlerinin yönetimini iyileştirmeye teşvik etmiştir. Waters (2003: 28) bu faktörleri lojistiği iyileştiren baskı unsurları olarak değerlendirmiş olup, lojistiğin bu baskılara yeni yöntemler ve uygulamalar getirerek cevap verdiğinin altını çizmiştir. Bu baskılardan bazıları:

- Müşterilerin daha bilgili olmasından dolayı daha yüksek kalite, daha düşük maliyet ve daha iyi hizmet talep etmeleri;
- Rekabetin şiddetlenmesi nedeniyle, kuruluşların rekabetçi kalabilmeleri için her fırsatı değerlendirmek zorunda olmaları;
- Wal-Mart, Tesco, Toys-R-Us ve McDonald's gibi çok büyük perakende zincirlerinin, tedarikçilerinden özelleştirilmiş lojistik talep etmeleri;
- Uluslararası ticaretteki büyümenin devam etmesi: Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi ve Avrupa Birliği gibi serbest ticaret bölgeleri tarafından teşvik edilmesi;
- İşletmelerin kitlesel kişiselleştirme, tam zamanında (Just-in-Time), esnek üretim ve sanal operasyonlar gibi yeni operasyon tiplerini uygulamaya koyması;
- İletişim alanında önemli gelişmelerin kaydedilmesi: Bu gelişmeler elektronik veri değişimi (EDI), E-ticaret, ürün kodlama, elektronik fon transferi (EFT), paylaşılan bilgi sistemleri ve diğer yeni uygulamalara olanak sağlamaktadır (Waters, 2003: 28).

“Lojistik faaliyetlerin askeri örgütlerin bir uğraş alanı olduğu ve lojistik kavramının kaynağı itibarıyla askeri bir terim olduğu bilinmektedir” (Erturgut, 2016: 19). Askeri tesislerin, malzemelerin ve personelin tedariki, bakımı ve nakliyesi ile ilgili olan bu faaliyet, insanlık tarihinin her döneminde savaş ve askerlik olgusunun yer edindiği göz önüne alındığında lojistik uygulamalarının bu olguyla paralel olarak varlığından ve gelişiminden söz etmek mümkündür. Askeri kökenli bir kavram olan lojistik, “Askeri harekâtın gerçekleştirilmesi için gerekli ana sistem, teçhizat, depolama, nakliyat ve dağıtım, tahliye, elden çıkarma gibi faaliyetlerin bir sistem sorumluluğu içinde istenen yerde, istenen zamanda etkin ve verimli olarak yerine getirilmesi şeklinde ifade edilebilir.” (Koçak, 2020: 247).

Askeri lojistik faaliyetler sivil lojistik faaliyetlere ilham vermiş olup, günümüz lojistik anlayışın temellerinin atılmasında anahtar rol oynamıştır. Lojistik faaliyetlerin askeri faaliyetlerden farklılaşarak karmaşıklaşmasının bir sonucu olarak lojistiğin sınırları çizilmeye başlanmıştır. Lojistik faaliyetlerin bilimsel anlamda ilk olarak 1905 yılında “ordu” kelimesi ile birlikte ele alındığı görülmektedir (Erturgut, 2016: 19). Fakat esas önemi, II. Dünya Savaşı sırasında anlaşılmış olup, sonrasında karmaşıklaşan ve kurumsallaşan bir kavram olarak lojistik bilimsel bir disiplin olarak tartışılmaya başlanmıştır. İnsanlık tarihi boyunca savaşlar

lojistiğin güçlü yönleri ve kapasitesi veyahut eksikliğine bağlı olarak kazanılmış veya kaybedilmiştir (Christopher, 2011: 1). II. Dünya Savaşı sırasında anlaşılan bir gerçek de kalabalık orduların zafer kazanmak için yeterli olmadığıdır. Bu bağlamda, II. Dünya savaşı sonrası ABD'deki birçok işletme lojistiğin önemi fark etmiş olup, 1960 yılından günümüze kadarki gelişim sürecinde lojistik hizmetlerinden faydalanmaya başlamışlardır.

Yönetim teorisi ve bilgi sistemlerinin gelişmesine paralel olarak lojistik, 1940'ların ortalarından sonlarına kadar özel sektörde kapsam ve etki bakımından gelişmiştir. 1950'ler ve 1960'larda lojistik kavramını kullanan tek organizasyonun askeriye olduğu bilinmektedir. O dönemde özel sektörde gerçek anlamda lojistik kavramının varlığından bahsetmek mümkün değildir. Onun yerine, malzeme taşıma, depolama, pazarlama, işleme, muhasebe ve benzerleri norm olarak değerlendirilmekteydi (Frazelle, 2002:6). Edward Frazelle'nin Tedarik Zinciri Stratejileri (2002) kitabında lojistiğin kapsam ve etkisinin gelişiminin beş aşamada gerçekleştiği üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda lojistik; işyeri lojistiği, tesis lojistiği, kurumsal lojistik, tedarik zinciri lojistiği ve küresel lojistik olarak beş aşamada evrimleşmiştir.

- **İşyeri Lojistiği:** Malzemenin tek bir iş istasyonundaki akışının gerçekleştiği lojistik safhadır. İşyeri lojistiğinin amacı makinede veya montaj hattında çalışan bir kişinin hareketini kolaylaştırmaktır. İşyeri lojistiğinin ilkeleri ve teorileri İkinci Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında fabrika operasyonlarında çalışan endüstri mühendisliğinin kurucuları tarafından geliştirilmiştir. Günümüz işyeri lojistiğinin ismi ergonomidir.
- **Tesis Lojistiği:** Bir tesisin dört duvarı içindeki iş istasyonları arasındaki malzeme akışının gerçekleştiği lojistik safhadır (yani iş istasyonları arası ve tesis içi). Tesis bir fabrika, terminal, depo veya dağıtım merkezi olabilir. Tesis lojistiği daha yaygın olarak 'malzeme elleçleme' olarak adlandırılmıştır.
- **Kurumsal Lojistik:** Tesisler arasındaki bilgi ve malzeme akışının gerçekleştiği lojistik safha ve ortaklık sürecidir (iş istasyonları arası, tesisler arası, şirketler arası). Bir üretici için lojistik faaliyetler fabrikaları ve depoları arasında; bir toptancı için dağıtım merkezleri arasında; bir perakendeci için dağıtım merkezleri ve perakende mağazaları arasında gerçekleşmektedir. Kurumsal lojistik bazen 1970'lerde popüler olan 'fiziksel dağıtım' ifadesi ile ilişkilendirilmektedir. Lojistik Yönetim Konseyi 1982 yılına kadar Ulusal Fiziksel Dağıtım Yönetimi Konseyi olarak adlandırılmaktaydı.

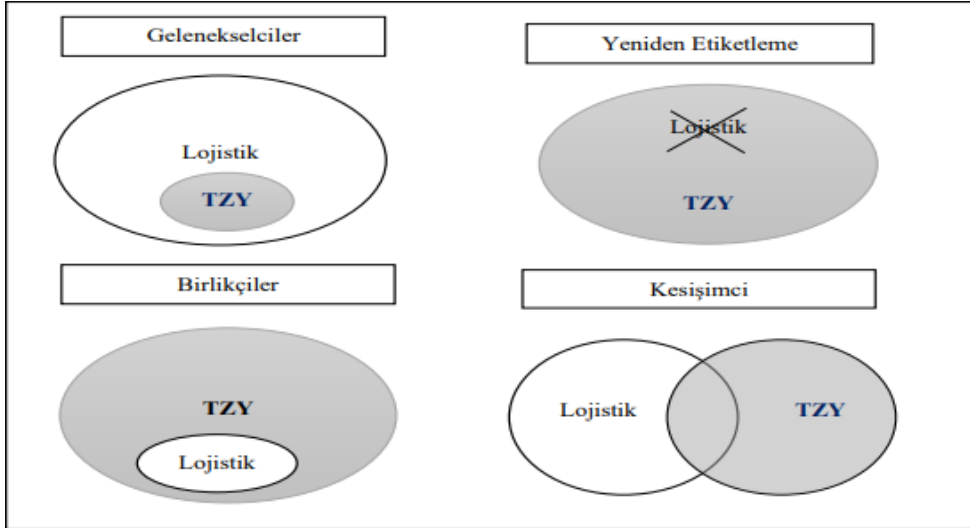
- **Tedarik Zinciri Lojistiği:** Kurumlar arasındaki malzeme, bilgi ve para akışının gerçekleştiği lojistik safhadır (iş istasyonları arası, tesisler arası, kurumlar arası ve zincir içi).
- **Küresel Lojistik:** Ülkeler arası malzeme, bilgi ve para akışının gerçekleştiği lojistik safhadır. Küresel lojistik, tedarikçilerin tedarikçileri ile müşterilerin müşterilerini uluslararası düzeyde birbirine bağlamaktadır. Dünya ekonomisindeki küreselleşme nedeniyle, son yıllarda küresel lojistik akışları önemli bir ölçüde artış göstermiştir. Dil, doküman, zaman dilimi, para birimi ve uluslararası işletme kültürü farklılıklarından dolayı küresel lojistik yerel lojistiğe göre daha karmaşıktır (Frazelle, 2002:6-12).

1.3. Lojistik Yönetimi ve Tedarik Zinciri Yönetimi

TZY ve lojistik arasındaki farklılıklara ilişkin tartışmalar yıllardır sürmektedir. Literatürde, her iki terim arasında kesin bir ayırım yapmak için sıklıkla dilbilimsel arka planlarla güçlendirilmiş karmaşık kelimelerden yararlanılmakta ve tanım konusunda ortak bir perspektif üzerinde anlaşmaya varılamayacağı görüşü hakimdir (Durach, 2016:11). Martin Christopher'a göre, lojistik esasen, bir işletme aracılığıyla ürün ve bilgi akışı için tek bir plan oluşturmayı amaçlayan bir planlama yönelimi ve çerçevesidir. TZY ise bu çerçeve üzerine inşa edilir ve zincirdeki diğer kuruluşların süreçleri arasında bağlantı ve koordinasyon sağlamayı amaçlar. Bu bağlamda, TZY zincirdeki tüm taraflar için daha karlı bir sonuç elde etmek amacıyla ilişkilerin yönetilmesi üzerine kuruludur (Christopher,1992: 2).

En yalın haliyle işletme, tedarikçiler ve müşterilerden oluşan; geniş haliyle ise tedarikçiler, üreticiler, dağıtımıcılar, perakendeciler, müşteriler ve hizmet sağlayıcılardan oluşan TZY sadece lojistik faaliyetleri değil aynı zamanda bunların yönetim ve koordinasyonunu içeren bütünlük bir faaliyettir (Erturgut, 2016: 7). Lambert vd. tedarik zincirini “ürün ya da servisi markete taşıyan firmalar ittifakı” olarak tanımlamaktadır (Lambert ve Stock, 1998). TZY’de fiziksel akış tedarikçiden müşteriye doğru olurken, nakit akışı ise müşteriden tedarikçilere, bilgi akışı ise müşteriden tedarikçiye doğru gerçekleşmektedir (Erturgut, 2016: 7).

Larson ve Halldorsson 2004 yılında 200’ün üzerinde anketi Asya, Avrupa, Güney Amerika ve Kuzey Amerika’daki 98 lojistik eğitimciye faks yoluyla iletmiştir. Bu uzmanların algılarına dayanarak, kümeleme analizi lojistik ve TZY arasındaki ilişkiye dair dört bakış açısının varlığını ortaya çıkarmaktadır. Bunlar: gelenekselciler; yeniden etiketleme; birlikçiler ve kesişimcilerdir.



Şekil 1.1 Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi İlişisine Dair Dört Bakış Açısı

Kaynak: Larson ve Halldorsson ,2004

- Gelenekselci görüş TZY’yi lojistik içerisinde konumlandırmaktadır. Bu bağlamda, TZY lojistiğin küçük bir parçasıdır. Lojistiğin esas unsur olarak kabul edildiği bu görüşte, TZY işletme açısından ikincil derece ve lojistiğin alt unsuru olarak kabul edilmektedir (Koçak, 2020: 254). Bunun yanında, Stock ve Lambert (2001)’e göre, lojistik sektörü TZY’yi ‘firma dışı lojistik’ olarak görme eğilimindedir (Larson ve Halldorsson, 2004: 18).
- Yeniden Etiketleme görüşü basitçe lojistiği yeniden adlandırır; lojistik olan şey artık Tedarik Zinciri ve Yönetimi olarak kabul edilmektedir (Larson ve Halldorsson, 2004: 19). Çok kabul edilen bir yaklaşıma sahip olmayan bu görüş, tedarik zinciri ve lojistik arasında bir fark olmadığını aynı anlamı içerdiğini, yalnızca isim değişikliğinin gerçekleştiğini iddia etmektedir.
- Birlikçi görüş, gelenekselci görüşün tam zıttı olacak şekilde lojistiği TZY’nin bir parçası olarak ele almaktadır. Bu bağlamda, lojistik TZY’nin alt ögesi olup, TZY lojistiği kapsamaktadır (Koçak, 2020: 254). En yaygın olarak kabul gören bu görüş, ABD merkezli bir görüşü yansıtmaktadır.
- Kesişimci görüşe göre lojistik ve TZY bazı kapsamlarda örtüşen iki farklı kavram olarak ifade edilmiştir. Bu bağlamda, her iki kavramın bazı benzerliklere sahip olduğu gibi farklılıklarının da olduğu ima edilmektedir (Koçak, 2020: 254).

1.4. Lojistiğin Prensipleri

Lojistik faaliyetlerin uygulama ve planlama aşamalarında faydalanan birtakım prensipleri vardır. Bu prensipler lojistik faaliyetlerin uygulanmasında rehber görevi görmektedir. Lojistik faaliyetlerin bu prensipler dâhilinde gerçekleştirilmesiyle kaynakların etkin kullanılması ve zaman kaybının önlenmesi hususlarında başarı sağlanacağı fikri savunulmaktadır (Dinçel, 2016: 23). Kılavuz niteliğindeki bu prensipler aşağıdaki gibi sınıflandırılmaktadır:

- **Standartlık Prensipleri:** Lojistik faaliyetlerde kullanılan teknik donanım ve malzemelerin; iş yapma usullerinin ulusal ve uluslararası standartlara bağlı olarak gerçekleşmesini temel alan prensiptir.
- **Ekonomiklik Prensipleri:** Ekonomide ifade edildiği gibi kaynaklar kıt, ihtiyaçlar sonsuzdur. Maliyet-etkin fikrin temel alındığı bu prensipte, en az masrafla en fazla lojistik desteğin sağlanması önem arz etmektedir.
- **Yalınlık Prensipleri:** Lojistik planlamada ve uygulamalarda karmaşık süreçlerin engellenmesi amacıyla sadeliğin esas alınmasına dayalı prensiptir. Sadeliğin sağlanması etkinliği arttıran faktör olarak değerlendirilmekte olup, bu sayede ise kaynakların etkin kullanımı sağlanır.
- **Yeterlilik Prensipleri:** Lojistik kaynaklarda yeterliliğin temel alındığı bu prensipte, fazla stok yerine sürdürülebilirlik ve karşılanabilirlik esas alınmalıdır.
- **Elastikiyet Prensipleri:** Lojistik teşkilat ve usullerin değişen şartlara, görevlere ve kavramlara uyum sağlayacak bir yapılanma halinde olmasını esas alan prensiptir.
- **İzlenebilirlik Prensipleri:** Bilgi işlem teknolojilerinin kullanımıyla lojistik operasyonların miktar, durum, zaman ve yer itibarıyla en gerçekçi haliyle gerçek zamanlı olarak izlenebilir olmasına dayalı prensiptir. Bu sayede, olası sorunlara önceden ve en erken zamanda müdahale etmek mümkün olabilmektedir.
- **Uyum ve Koordinasyon Prensipleri:** Lojistik faaliyeti planlayanlar ve planlamacılar, uygulamacılar ve müşteriler arasındaki uyum ve koordinasyonu temel alan prensiptir. Bu şekilde, lojistik desteğin etkinliği hedeflenmektedir.
- **Planlama ve Önceliklendirme Prensipleri:** Sürdürülebilirliğin önem arz ettiği lojistik faaliyetlerde, süreçlerin önceden planlanması ve öncelik sıralaması yapılması ile fiili uygulama ve planlanan arasında mukayese yapılması mümkün olacaktır. Bu bağlamda, planlanan ile fiili uygulamaya bağlı olarak süreç iyileştirilmesi gerçekleştirilebilir (MEB, 2011: Dinçel, 2016: Erturgut, 2016).

1.5. Temel Lojistik Faaliyetleri

Başlangıçta, yalnızca taşıma ve depolama hizmetlerinin sağlandığı bir faaliyet alanı olan lojistik, kapsam ve alanının genişlemesi ile zamanla daha fazla alanı kapsayacak şekilde çeşitlenmiştir (Taşlıyan vd., 2016: 43). İşletmelerin rekabet gücünü doğrudan etkileyen önemli fonksiyonlardan meydana gelen lojistik faaliyetler kapsamı itibarıyla farklı başlıklar ile sınıflandırılmıştır. Örneğin, İslam vd. (2012) lojistik faaliyetleri taşıma, depolama, envanter, paketleme, bilgi işleme olacak şekilde beş temel unsur olarak sınıflandırmıştır (İslam vd., 2012:5). Diğer taraftan, Frazelle (2002)'ye göre lojistik birbirine bağlı beş faaliyetten oluşmaktadır. Bunlar: müşteriye yanıt verme, envanter planlama ve yönetimi, tedarik, nakliye ve depolamadır (Frazelle, 2002:12). Temel lojistik faaliyetlerin sınıflandırılması konusunda fikir ayrılıkları olmasına karşın, bu çalışmada lojistik faaliyetleri en geniş boyutuyla ele alan Taşlıyan vd. (2016) ile MEB (2011)'nin sınıflandırmasına yer verilmiştir. Bu bağlamda, temel lojistik faaliyetler sipariş işleme, talep planlaması ve takibi, taşıma, depolama ve antrepo işlemleri, elleçleme, ambalajlama, sigortalama, gümrükleme, müşteri hizmetleri, envanter (stok) yönetiminden oluşmaktadır.

1.5.1. Sipariş İşleme

Lojistik performans için doğru bilginin öneminin tarihsel düzlemde yeterince takdir edilmediği anlaşılmaktadır. Bilginin birçok yönü lojistik operasyonlar için kritik önem taşısa da siparişlerin işlenmesi aşamasının birincil öneme sahip olduğu belirtilmektedir (Bowersox, 2002: 37). Lojistik faaliyetlerin başlangıç noktasını müşteri siparişleri oluşturmaktadır. Müşterinin siparişinin işlenmesi ile harekete geçen lojistiğin etkinliği ve maliyeti sipariş işleme sistemi tarafından sağlanan bilginin hızı ve kalitesine bağlı olarak değişiklik göstermektedir (Taşlıyan vd., 2016: 43). Bu bağlamda, bu faaliyet lojistik faaliyetlerin performansı üzerinde doğrudan etkiye sahiptir. Mevcut bilgi teknolojisi, en zorlu müşteri gereksinimlerini karşılayabilecek kapasitededir. İstenildiğinde sipariş bilgileri gerçek zamanlı olarak elde edilebilir. Hızlı bilgi akışının faydası doğrudan iş dengeleme ile ilgilidir. Sipariş işleme döngüsü:

- Sipariş hazırlama ve iletme,
- Sipariş alımı ve girişi,
- Sipariş işleme,
- Siparişin depodan seçilmesi ve paketlenmesi,
- Siparişin nakliyesi,
- Müşteriye teslimi ve boşaltılması

adımlarından oluşmaktadır (Lambert vd, 1998: 76).

1.5.2. Talep Planlaması ve Takibi

Bilgiye dayalı olarak talebin maksimum seviyede karşılanması, buna karşın gecikme süresinin, giderlerin, maliyet ve stokların en aza indirilmesi talep yönetiminde hedefleri oluşturmaktadır (MEB, 2011: 36). Talep yönetiminin temelini talep tahminleri oluşturmaktadır. Bilgi iletişiminin iyi yönetilmesinin önem arz ettiği bu yönetim şeklinde, talebin etkin biçimde gerçekleştirilmesi sağlıklı talep tahminlerinin yanında esnek üretime sahip olmayı da gerektirmektedir (Taşlıyan vd., 2016: 43). Müşterilerden gelen talebe ilişkin sinyaller neticesinde hangi ürünlere ne miktarda ve ne zaman talep olacağına dair öngörüler işletmelerin stok yönetimini şekillendirmektedir. Talebin azalmasına veya artmasına bağlı olarak işletmeler üretim ve envanter planlaması yapmaktadırlar (Erturgut, 2016:152).

1.5.3. Taşıma

Taşıma dar anlamda canlı ve cansız varlıkların bulundukları noktadan hedef edinilen noktaya olan hareketini; geniş anlamda ise üretimi tamamlanan malların istenilen bölgeye istenilen zamanda ekonomik biçimde hareketi olarak ifade edilmektedir (Taşlıyan vd., 2016: 44). Malların taşınması sürecini içerisinde barındıran taşımacılık lojistiğin hayati unsuru olarak kabul edilmektedir. Taşıma yönetiminin ana bileşenlerini, ulaştırma modları (karayolu, demiryolu, su yolları, hava, boru hattı, multimodal veya intermodal gibi), ulaştırma altyapısı, coğrafi durum, teslimat türü (gece ekspres, normal, uzun mesafe gibi), yükü planlama (kargo ünitesinde), rotalama ve çizelgeleme oluşturmaktadır (İslam vd., 2012: 5). Taşıma olmadan malların tedarik zinciri içerisinde bir aşamadan diğerine taşınması söz konusu olmayacaktır. Malların taşınması, malların taşınmasını yönetmeyi, gönderilerin ilerleyişini takip etmeyi ve malların zamanında ve iyi durumda teslim edilmesini sağlamayı içeren karmaşık bir süreçtir. Şirketlerin müşterilerinin taleplerini karşılayabilmek için mallarını hızlı ve verimli bir şekilde taşıyabilmeleri gerektiği göz önüne alındığında, taşımanın işletmelerin başarısı üzerinde önemli bir etkisi olduğundan bahsetmek mümkündür.

Edward Frazelle'a göre, taşımacılığın hedefi, müşteri hizmetleri politikasının yanıt süresi gereklilikleri ve ulaşım altyapısının sınırlamaları dâhilinde tüm toplama ve teslimat noktalarını mümkün olan en düşük maliyetle birbirine bağlamaktır. Taşıma lojistiği ağ tasarımı ve optimizasyonu, gönderi yönetimi, filo ve konteyner yönetimi, nakliye yönetimi ve navlun yönetimini içermektedir (Frazelle, 2002: 14).

1.5.4. Depolama ve Antrepo İşlemleri

Hammaddelerin, yarı mamullerin ve nihai ürünlerin, üretimin yapıldığı yer ile son kullanıcı arasında akışının sağlandığı ve korunduğu açık veya kapalı alanlar depo olarak tanımlanmaktadır (Taşlıyan vd., 2016: Tuna ve Tunçel, 2012: 16). Depolar, malların alındığı, depolandığı ve talebe göre yeniden dağıtıldığı merkezi bir nokta olarak hizmet vermektedir. Depo yönetimine ilişkin önemli hususlar arasında konum, sayı (merkezi ve merkezi olmayan konsepte ilişkin depolama politikasıyla bağlantılı), büyüklük (yine depolama politikasıyla bağlantılı), depolama türü (soğutulmuş kargo, elektronik, giysiler gibi) ve malzeme taşıma ekipmanı yer almaktadır (İslam, vd., 2012:5). “Durma hareketinin uzun olduğu yerlere “Depo” denirken, süre kısa olursa bu yerlere “Dağıtım Merkezi” denmekte, bu süre daha da kısalsırsa “Aktarma Merkezi” adını almaktadır” (Taşlıyan vd., 2016: Çekerol, 2013: 47). Arz ve talepteki dalgalanmalara uyum sağlayarak istikrarlı bir tedarik zincirinin sürdürülmesinde depolama çok önemlidir (Craig, 2023).

Günümüzde lojistik firmalar tarafından üstlenilen antrepo hizmetleri, mal ve eşyaların kalite, miktar ve özellikleri bakımından incelenerek kıymet tespitinin yapıldığı ve uygun şartlar altında korunmalarının gerçekleştirildiği uluslararası lojistik iş akışındaki ara noktalardan biridir. Bu noktalar, Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliğinin ilgili maddelerine uygun özelliğe sahip gümrüklü sahalarda kurulan ara noktalar olarak bilinmektedir (MEB, 2011: 37).

1.5.5. Elleçleme

Depolama ile doğrudan ilişkili olan elleçleme, depolanan ürünlerin lojistik sürecinin başında taşınmaya, bitiminde ise depolama veya dağıtım elverişli hale getirilmesine yönelik faaliyetleri kapsamaktadır (Öztürk, 2020: 34). Kapların tamiri veya sağlamlaştırılması, kapların yenilenmesi, eşyanın havalandırılması, kalburlama, büyük kaplardan küçük kaplara boşaltma veya kapların birleştirilmesi, karıştırma, yeni kap çeşitleri yapma, kaplardan örnek veya numune alma gibi işlemleri içerisinde bulunduran elleçleme, gümrük idaresinin izni ve denetlemesi altında eşyanın istiflenmesidir. Bu işlemde geçici depolanan eşyanın görünüş ve teknik özelliklerinin değiştirilmemesi koşulu temeldir (MEB, 2011: 37). Ürünlerin taşınması, depolanması ve yüklenmesi sırasında yapılan bu işlem ürünün değerinde değişiklik yaratmayan, katma değer sağlamayan ancak doğru yapılmadığı takdirde ürünün değerinde kayba neden olan bir işlemdir.

1.5.6. Ambalajlama

Tüm ürünlerin (hammadde, yarı mamul, mamul) ambalajlanması gerekmektedir (İslam vd., 2012: 5). Lojistiğin temel tanımlarından ve doğrularından (7R's of logistics) biri, bir ürünün bakımı ve durumudur. Ambalajlama bunun önemli bir parçasıdır. Ürünün istenen yere kolayca taşınmasını ve ürünün korunmasını esas alan bu lojistik faaliyette, ürünün istendiğinde kolay açılıp kapanabilmesi, kaplama malzemesinin hafif olması ve ürünle örtülecek şekilde seçilmesi, hava koşulları, taşıma biçimi ve türü göz önünde bulundurularak ürünün güvenilir bir şekilde tüketiciye ulaştırılması önem arz etmektedir (Taşlıyan vd., 2016, 45). Bu bağlamda ambalajlama, ürünün tedarikçiden tüketiciye kadarki yolculuğunda güvenli ulaşımın sağlanabilmesi ve taşınacak ürün için kullanılan koruyucu araçların tümünü kapsayan lojistik bir faaliyettir. Diğer taraftan, “önceleri, ürünü dış etkilere koruyarak sadece depolama ve dağıtım faaliyetlerine yardımcı olan ambalajlama faaliyeti, günümüzde pazarlama stratejilerinin gelişmesiyle birlikte bir tutundurma aracına dönüşerek satış faaliyetini de destekler hale gelmiştir” (Öztürk, 2020; Demir, 2008: 31).

1.5.7. Sigortalama

Sigorta, bir zarar çıkması durumunda zararın tazmininin gerekliliği adına çift taraflı yapılan bir sözleşmedir. Sigorta sözleşmesinin ispatı sigorta poliçesi olurken, bu poliçe sigorta eden ve ettiren arasında her iki tarafın hak ve sorumluluklarına yer vermektedir. Özellikle dış ticarete konu olan malların belirli risklere karşı güvence altına alınması yasal bir zorunluluktur (Erturgut, 2016:151). Sigortası yapılmamış malların taşınması mümkün olmadığı gibi, banka ve gümrük işlemlerinin gerçekleşmesi de mümkün değildir (Taşlıyan vd., 2016: 45). Hukuki bir zorunluluğun dışında, malların sigortalanması taraflar arasında güven ortamının sağlanması ve olası değer kayıplarının önüne geçilmesi açısından da önem arz etmektedir.

1.5.8. Gümrükleme

Gümrükleme, “yabancı bir ülkeyle gerçekleştirilen dış ticaret faaliyetlerinde, ürün veya hizmetlerin gümrüklü sahalardan geçişi sırasında devletle olan ilişki ve işlemlerin yürütülmesi hizmeti” olarak tanımlanmaktadır (Taşlıyan vd., 2016: Gümrükleme, 2015). Lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımı ilk kez gümrük işlemlerinde görülmüştür. Gümrüklemeye dair mevzuatlar ülkeden ülkeye değişmekte olup, sık değişen yasal düzenlemelerin takibi oldukça önemlidir. Arz edilmesi gereken belgelerde hata yapılmaması gerekmektedir, küçük bir hata dahi işletmeleri gümrük kaçakçısı ya da vergi kaçırıcı işletme konumuna düşürmektedir (MEB, 2011: 38). Gümrükleme işlemlerindeki herhangi bir

problem veya gecikme, işletmeler nezdinde zaman ve para kaybına neden olmakta, son nokta olan müşteriler nezdinde ise güvenilirlikte zedelenmeye yol açmaktadır. Bu bağlamda, bu hizmetin konunun uzmanları tarafından gerçekleştirilmesi gerektiği açıktır (MEB, 2011: 38).

1.5.9. Müşteri Hizmetleri

Günümüz pazarında müşteri sadece ürün kalitesinde değil, aynı zamanda sağlanan hizmet açısından daha talepkâr hale gelmiştir (Christopher, 2011: 22). Tüketicilerin artan bilinç düzeyi neticesinde, “tüketiciler satın alma kararlarında mal ile ilgili; garanti, iade ve servis koşullarını daha fazla dikkate almaktadır” (Erturgut, 2016: 152). Müşteri hizmetleri, müşteri gereksinimlerini ve beklentilerini anlama ve karşılama sürecinin tamamını kapsayan lojistiğin önemli bir yönü olarak bilinmektedir. Müşteri hizmetleri sipariş işleme, sipariş takibi, iadeler ve satış sonrası hizmetleri içermektedir. İyi müşteri hizmetleri yalnızca müşteri memnuniyetine katkıda bulunmakla kalmamakta, aynı zamanda müşteri sadakatini de teşvik ederek işletmenin genel imajını ve güvenilirliğini artırmaktadır (Craig, 2023).

1.5.10. Envanter (Stok) Yönetimi

Envanter yönetimi, hammaddeden bitmiş ürünlere kadar mal akışını verimli bir şekilde yönetme sürecidir. Neyin stoklanacağı, ne kadar stoklanacağı ve nerede stoklanacağına ilişkin stratejik kararlar içeren bu yönetim şeklinde amaç fazla stok, stok tükenmesi ve eskime durumlarından kaçınırken stokları korumak ve gerektiğinde yenilemektir (Islam vd., 2012:5). Envanter yönetimi bazen depo yönetimi ile karıştırılmaktadır. Bu bağlamda, envanter yönetimi ürün veya hammaddenin stok miktarı ile ilgiliyken, depo yönetimi bu stokun muhafazası ile ilgilenmektedir (Islam vd., 2012:5). İşletmelerin büyüklüğü veya faaliyet alanları ne olursa olsun, elinde bulundurduğu envanteri istenen düzeyde tutması gerekmektedir. Envanterin miktarının talep edilenden daha az miktarda olması veya uygun koşullarda depolanmaması işletme için maliyetlerin yükselmesine neden olacaktır (Taşlıyan vd., 2016: Erdoğan, 2007: 46). Nitekim, etkili envanter yönetimi, maliyetlerin azaltılmasında ve lojistik sürecinin genel verimliliğinin artırılmasında çok önemlidir. Envanter planlama ve yönetiminin lojistiği şunları içerir:

- Tahmin,
- Sipariş miktarı mühendisliği,
- Hizmet seviyesi optimizasyonu,
- İkmal planlaması
- Envanter dağıtımı (Frazelle, 2012: 13).

1.6. Lojistikte Performans Kavramı ve Lojistik Performansta Verimlilik, Etkililik ve Etkinlik

Lojistik performans, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliğine bağlı olarak bu hizmetlerin rehber niteliğindeki lojistik prensipler dâhilinde gerçekleştirilmesiyle müşteriye yüksek memnuniyet seviyesinde ulaştırılmasını, en saf haliyle lojistik faaliyetlerin başarısının bir ölçütü olarak ifade edilmektedir. İşletmelerde performans göstergeleri olarak kullanılan etkinlik, etkililik ve verimlilik kavramları, lojistik faaliyetlerde de birbirine ikame eden kavramlar olarak görülmekte ve lojistik performansın göstergesi olarak kullanılmaktadır (Erturgut, 2016: 155).

“İşin doğru yapılma” temeline bağlı olan etkinlik kavramı işletme kapsamında incelendiğinde işçilik, hammadde, malzeme ve diğer girdilerin işletme içerisinde hedeflenen amaçlar doğrultusunda ne kadar yeterli kullanıldığını gösteren değerlendirme ölçütüdür (Yükçü ve Atağan, 2009:3). Lojistik faaliyetler kapsamında incelendiğinde ise, lojistik araçların lojistik amaçlara uygun tahsisi ve bunlardan netice alabilme derecesini ifade etmektedir. Lojistik faaliyetlerin etkinliği, ülkelerin lojistik olanak ve kabiliyetlerine bağlıdır. Bu bağlamda, lojistik hizmetlerin kalite ve performans boyutları ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir (Erturgut, 2016:156). Örneğin, aynı yükün aynı mesafeye teslimi ülkelerin altyapısı, politikaları veya kurumları gibi unsurlara bağlı olarak taşıma sürelerinde ve lojistik maliyetlerde farklılıkların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

“Prodüktivite” sözcüğünün karşılığı olan verimlilik kavramı, genel anlamıyla, üretim sürecindeki girdiler ve çıktılar arasındaki ilişkiyi ifade eder, kaynakların en iyi biçimde ve savurganlıktan uzak şekilde kullanılması ile ilişkilidir (Yükçü ve Atağan,2009:4). Lojistik verimliliğin temelini sürat, kalite ve maliyet avantajı kavramları oluşturmaktadır. Bu bağlamda, işletmeler lojistik faaliyetlerini hızlı, kaliteli ve güvenli bir şekilde müşteriyle buluştururken, bu faaliyetleri kabul edilebilir fiyatlarla sunmalıdır. Lojistik faaliyetlerin verimli ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi, üreticilere ürünlerini pazara daha hızlı ve daha düşük maliyetle sunma imkânı sağlamaktadır (Erturgut, 2016).

İkinci Dünya Savaşından sonra yönetim biliminde kullanılan ‘etkililik’ kavramı, ekonomi biliminden diğer bilim dallarına yayılmıştır (Yükçü ve Atağan,2009:2). Bu kavram, işletmelerin faaliyetlerinde hedeflenen amaçlara ulaşma derecesinin bir ölçütü olarak görülen bir performans göstergesidir.

Verimli ve etkili bir lojistik sistem, transit süre, güvenilirlik ve hepsinden önemlisi maliyeti içeren dengeli bir hizmet seviyesi elde etmek için lojistiğin tüm unsurlarının dikkate alınması gereken entegre bir yaklaşıma ihtiyaç duyar (İslam vd., 2012:5). Lojistik faaliyetlerin

gerçekleştirilmesi belirli maliyetleri içerir, firmalar bu maliyetleri en aza indirebilmek için bütünleşmiş bir lojistik yönetim yaklaşımı benimsemelidir. Nitekim etkin ve verimli lojistik yönetiminin gerçekleştirilememesi, lojistik faaliyetlerin gerçekleşmesinde ortaya çıkan maliyetlerin dışında farklı maliyetlerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu maliyetler: navlun, sigorta, gümrükleme, ara taşıma maliyetleri; depolama maliyetleri; bozulma, hasar ve kayıp maliyetleri; geç teslimat maliyetleri; hata, ceza maliyetleri; bilgi-iletişim sistemleri maliyetleri; personel maliyetleri; optimum olmayan sipariş miktarları; elde bulundurmama maliyetleri; atıl kapasite (depo, taşıma aracı, vd.) maliyetleridir (Akçay, 2003: 14). Bu bağlamda, lojistik faaliyetlerde stok seviyelerinden kaynaklanan maliyetlerin yanı sıra, günümüz lojistik faaliyetlerin oluşturduğu maliyetlerin de optimize bir şekilde gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir.

1.7. Lojistik Performans Endeksi

Lojistik Performans Endeksi (LPE) ülkelerin ticaret lojistiği performanslarında karşılaştıkları zorluklar ve fırsatlar ile ticaret lojistiği performanslarını iyileştirmek için neler yapabileceklerini belirlemede yardımcı olmak için oluşturulmuş etkileşimli bir kıyaslama aracıdır. Ülkelerin lojistik performanslarının ölçülmesinde en çok dikkate alınan ve akademik araştırmalarda en çok yararlanılan ölçüt LPE'dir. Dünya Bankası tarafından ilk olarak 2007 yılında oluşturulan ve devamında 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 ve 2022 yıllarında yayınlanan bu endeks iki unsura dayanmaktadır. Bunlar; sahada hizmet veren uluslararası lojistik operatörleri (küresel nakliye komisyoncuları ve ekspres taşıyıcılar) tarafından ticaret yaptıkları ülkelerin lojistik 'dostluğu' hakkında geri bildirim sağlayan dünya çapında bir anket ile çeşitli veri ortakları tarafından toplanan ve Dünya Bankasına bu endeks amacıyla sunulan deniz taşımacılığı ve konteyner takibi, posta ve hava taşımacılığı faaliyetlerine ilişkin yüksek frekanslı bilgilerdir (Dünya Bankası, 2023).

Ülkeler arası lojistik performansın karşılaştırılması için standart istatistiksel tekniklerle oluşturulan LPE uluslararası taşımacılıkta yer alan lojistik profesyonellerinin pratik deneyimlerine dayanarak;

1. Gümrük ve gümrükleme süreci verimliliği (Customs),
2. Ticaret ve sevkiyat ile ilişkili altyapının kalitesi (Infrastructure),
3. Rekabetçi sevkiyat fiyatlarıyla gönderim kolaylığı (International shipments),
4. Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği (Logistics quality and competence),
5. Sevkiyatların izlenebilirliği ve takip kabiliyeti (Tracking and tracing),
6. Belirlenen zaman içinde teslimat (Timeliness),

olmak üzere altı alt bileşen (kriter) ile hesaplanmaktadır. Profesyonellerin bu altı alt bileşeni yapılan ankette 1 (en düşük) ile 5 (mükemmel) arasında puanlamalarıyla oluşturulan bu endeks sayesinde ülkelerin lojistik performansları ve dünyadaki yerleri üzerine karşılaştırma yapabilmek mümkün hale gelmektedir (Dünya Bankası, 2023). Altı lojistik performans boyutu girdi ve sonuç olarak gruplandırılmaktadır. Girdi boyutu politika düzenlemeleri olarak bilinmekte olup gümrük, altyapı ve hizmet kalitesinden oluşmaktadır. Sonuç boyutu ise hizmet sunum performansı olarak adlandırılmakta olup takip ve izleme, uluslararası sevkiyat ve zaman içinde teslimattan oluşmaktadır (Shikur, 2022: 59). Diğer taraftan, ülkeler almış oldukları LPE değerine göre dört gruba ayrılmaktadır. Bu ülke grupları 1.2. numaralı tabloda açıklanırken, 1.3 numaralı tabloda LPE alt bileşen ağırlıklarına yer verilmiştir.

Tablo 1.2 LPE Ülke Sınıflandırması

Gruplar	LPE Değeri	Tanımlama
1.Grup	$0 \leq LPI \leq 2.24$	Lojistik dostu olmayan ülkeler
2.Grup	$2.25 \leq LPI \leq 2.99$	Kısmen lojistik performans gösteren ülkeler
3.Grup	$3 \leq LPI \leq 3.49$	İstikrarlı lojistik performansa sahip ülkeler
4.Grup	$3.50 \leq LPI \leq 5$	Lojistik dostu olan ülkeler

Kaynak: Turna, 2024

Tablo 1.3 LPE Alt Bileşen Ağırlıkları

Boyutlar	Ağırlıklar
Gümrükler	0,4105
Altyapı	0,4133
Uluslararası Sevkiyat	0,3931
Lojistik kalite ve yetkinlik	0,4168
İzlenebilirlik ve takip	0,4133
Zamanında teslimat	0,4021

Kaynak: Dünya Bankası, 2023

1.8. Lojistiğin Önemi

Günümüzde her zamankinden daha fazla sayıda insanı ve ekonomik faaliyeti etkileyen lojistik, günlük hayatın ayrılmaz bir parçası olarak görülmektedir. Lojistik her kuruluş için vazgeçilmezdir. Martin Christopher'a göre, "Lojistik her zaman tüm ekonomik faaliyetlerin merkezi ve temel bir özelliği olmuştur" (Waters, 2003: 19). Shapiro ve Heskett de bu görüşe katılmakta olup, insan faaliyetlerinin, nihai olarak malların çıkış noktasından tüketim noktasına akışına bağlı olmayan çok az yönü olduğunun altını çizmişlerdir. Bu bağlamda, lojistik olmadan hiçbir malzeme hareket etmez, hiçbir işlem yapılamaz, hiçbir ürün teslim edilmez ve hiçbir müşteriye hizmet verilmez (Waters, 2003: 19). Rekabetin oldukça hissedildiği günümüz dünyasında üretim, pazarlama ve dış ticaretin başarısı lojistik sektörünün varlığına bağlıdır (Acar ve Benli, 2021:50). Büyüyen küresel ekonomideki gelişmeler ve artan rekabet gücü, lojistiği stratejik öneme sahip bir sektör haline getirmektedir (Hayaloglu, 2011:524). Bu açıdan lojistik hem ülke ekonomileri hem de işletmeler için ayrı bir önem taşımaktadır.

1.8.1. Lojistiğin İşletmeler için Önemi

Küresel rekabet ortamı işletmelerin ürünlerini daha kaliteli, daha hızlı üretmeye ve daha hızlı teslim etmeye zorlayan müşteri odaklı bir anlayışa sahiptir. İşletmelerin müşteri beklentilerini karşılamaları ancak ulusal ve küresel piyasalarda meydana gelen gelişmelere ve hızlı değişimlere karşı her daim cevap verebilir yetkinlikte ve dinamiklikte olmalarına bağlıdır (Acar ve Benli, 2021: 8). İçerisinde 'hareket' unsurunu barındıran lojistik, birbirinden yer ve zaman olarak farklı noktalarda bulunan üretim ve tüketim noktaları arasında köprü görevi görerek her işletme için vazgeçilmez bir öneme sahiptir. Her kuruluş malzemelerin hareketine bağlıdır ve bunun yapılış şekli maliyetleri, kârları, tedarikçiler ve müşterilerle olan ilişkileri, müşteri hizmetlerini ve neredeyse diğer tüm performans ölçütlerini etkilemektedir. Bu bağlamda, lojistik işletmelerin temel faaliyetlerin yerine getirilmesinde hayati önem arz etmekte olup, ihtiyaç duyulduğunda hazır bulunması gereken kaynak olarak değerlendirilmektedir. Lojistiği göz ardı eden hiçbir kuruluş başarılı olmayı bekleyemez ve lojistiği düzgün bir şekilde organize etmek büyük bir rekabet avantajı sağlayabilir. Lojistiğin işletmeler açısından diğer bir önemi de taklit edilmesi zor ve değer yaratan özelliği ile işletmelerin rekabet yeterliliğine ve stratejisine tesir edebiliyor olmasıdır (Erturgut, 2016: 3).

Lojistik konusu kadar önemli bir konu olan lojistik yönetiminin, etkin ve verimli bir şekilde yapılıyor olup olmaması firmaların ticari faaliyetlerine uzun vadede etki etmektedir. Bu bağlamda, bir firma lojistik faaliyetlerinin sağlanmasında yüksek teknolojik altyapıya ve

kalifiye çalışanlara sahip olmasına rağmen lojistik yönetimindeki eksikliklerinden veya yetersizliklerinden ötürü başarı sağlayamayabilir. Bunun temelinde ise lojistik maliyetlerin firmaların pazara sundukları ürünlerin toplam maliyetleri içerisinde önemli bir paya sahip olması yatmaktadır (Kaplan, 2018: 10). Böylelikle, işletmeler için lojistik faaliyetlerin iyi bir şekilde yönetilmesi zaruri bir hal almıştır.

Donald Waters'a göre pahalı bir işlev olan lojistik, bir kuruluşun genel mali performansı üzerinde etkilidir. Lojistik faaliyetlerin daha verimli uygulanması, işletme maliyetleri düşürmekte, bu da firmalara yüksek kar marjı fırsatı sunmaktadır. Bunun yanında, lojistik bir ürünü daha cazip hale getirerek veya daha kolay ulaşılabilir kılarak firmaların satışlarını artırabilir ve daha yüksek pazar payı sağlamalarına neden olabilir. Lojistik, ürünleri daha kolay bulunabilir hale getirerek, daha hızlı teslimat sağlayarak veya teslim sürelerini kısaltarak, ürünlerin algılanan değerini artırabilir (Waters, 2003: 21). Bu şekilde, daha cazip hale gelen ürünler daha yüksek fiyatlarla satılabilir. Özetlemek gerekirse, lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde uygulanması, işletmelerin düşen maliyetleri ile üretimi artırmalarına olanak sağlarken, ürün kalitesindeki iyileşme ile de müşteri memnuniyetindeki artış işletmelerin pazar paylarını arttırmaları ve rekabet avantajı sağlamalarında kilit rol oynamaktadır.

1.8.2. Lojistiğin Ülkeler için Önemi

Dünya giderek daha fazla küreselleşirken, ülkeler arasındaki rekabet de daha şiddetli hale gelmektedir. Birçok şirket ve ülke, dünya pazarındaki rekabet güçlerini artırmak için malların nakliye maliyetini düşürmeye odaklanmıştır (Wang, 2018: 50). Küresel ticaret son yıllarda önemli ölçüde büyümüş ve lojistik ile TZY'nin gelişimini hızlandırmıştır. Bu büyümenin büyük bir kısmı, ülkeler ve bölgeler arasındaki ticaret engellerinin azaltılması ve böylece ülkelerin birbirleriyle ticaret yapmalarının kolaylaştırılması ile sağlanmıştır (Mangan vd. 2012: 37). Lojistiğin hedeflerinden biri tüm ülkeler için ticaret süreçlerini kolaylaştırmaktır; ticaret süreçlerinin kolaylaştırılması ise ülkelerin ekonomik refah seviyelerinde olumlu etki yaratacaktır (Mangan vd. 2012: 37).

Modern uluslararası ticaret çağı, insanlar, firmalar ve kuruluşlar arasında giderek daha karmaşık hale gelen etkileşimlere sahne olmaktadır. Tedarik zincirleri ülkeleri ve bölgeleri aşmakta olup ticaret 7/24 yapılan bir iş haline gelmiştir. Ticarete iyi bir performans için sadece karayolu, demiryolu ve denizyolu bağlantıları yeterli olmamakla birlikte, telekomünikasyon, finans piyasaları ve bilgi-işlem alanlarında da bağlantı gerekliliği önem arz etmektedir. Ülkelerin verimsiz veya yetersiz ulaşım, lojistik ve ticaretle ilgili altyapı

sistemlerine sahip olmaları küresel ölçekte rekabet etme kabiliyetlerini zedelemektedir (Dünya Bankası, 2024).

1.9. Lojistik ve Ticaret Arasındaki İlişki

Bir mal veya hizmetin ülke dışından alınması veya ülke sınırları dışına satılması anlamına gelen uluslararası ticaret ithalat, ihracat veya transit ticaret olarak uygulanmaktadır. Ülkeler ödemeler dengesi açıklarının giderilmesi, ekonominin liberalleştirilmesi, iktisadi kalkınma, piyasa aksaklıklarının giderilmesi, dış rekabetten korunma, ekonomik istikrarın sağlanması, hazineye gelir sağlama, yurt dışı piyasalardaki monopol gücünden yararlanma, sosyal ve siyasi nedenlerle dış ticaret yapmaktadır (Boncukçu, 2021: 7). Dış ticaret ülkede yaşam standartlarını yükseltmekte, yeni istihdam olanakları yaratmakta ve tüketicilerin yurt dışı piyasalardaki ürüne erişimini sağlamaktadır.

Ülkeler, yerli ürünlerinin küresel pazarlardaki satışlarını artırmak için ticarete bağımlıdır ve gelişmekte olan ekonomiler için ticaret, ekonomik kalkınmaları için önemli bir araç olarak değerlendirilmektedir (Hausmann vd. 2012:1). Doğal olarak, iki ülke arasındaki ticaret hacmi, ihracatçı ülkenin yurtdışı piyasalara sunduğu ürünün niteliklerine ve ithalatçı ülkenin ihtiyaçlarına bağlı olarak gelişmektedir.

Küresel ekonominin derinleşmesi, tüm ülkelere uluslararası ekonomik faaliyetler yürütmek için bir kanal sağlamıştır. İkinci Dünya Savaşının sonundan bu yana dünya ticaretinin dünya üretiminden çok daha hızlı büyüdüğü gözlemlenmektedir (Gerber, 2014: 4). Bugün dünya ticaret değerleri 1950 seviyelerine göre neredeyse 400 kat artış göstermiş, 2022 yılı itibarıyla dünya ticaret hacmi ve değeri, Dünya Ticaret Örgütü'nün ilk kurulduğu 1995 yılından bu yana ortalama olarak sırasıyla %4 ve %6 oranında artmış göstermiştir (Dünya Ticaret Örgütü, 2022). Son yıllarda önemli değişimin yaşandığı alanlardan biri de küresel pazarda faaliyet gösteren şirket sayısındaki artıştır. Bu durum ulusal bir şirketin uluslararası alanda faaliyet göstermesinden daha geniş bir bakış açısı gerektirmektedir (Rushton, vd., 1989: 24). Küresel pazarlara hizmet verebilmek için lojistik ağlar zorunlu olarak çok daha geniş ve çok daha karmaşık hale gelmiştir. Bu da lojistiğin eksiksiz ve entegre bir sistem olarak planlanması ve yönetilmesi gerekliliğine vurgu yapmaktadır. Lojistik faaliyetlerdeki karmaşıklık, bu operasyonlar için önemli sonuçlar doğurmaktadır. Bunlar:

- Uzatılmış tedarik süreleri;
- Yerel katma değerli üretim erteleme;
- Karmaşık düğüm yönetimi;
- Çoklu yük taşıma seçenekleri;

- Uzun ve güvenilir transit süreleri;
- Tedarik zincirinde daha fazla görünürlük ihtiyacı

olarak sıralanabilir (Rushton vd.,1989: 24) .

“Dış ticaretin önemli bir oranda liberal hale geldiği, girdi temini ve pazarlamanın küreselleştiği bu dünyada; taşımacılık, depolama faaliyetleri, satın alma ve envanter yönetimi başta olmak üzere, lojistik imkanlar ve fiyatlar, uluslararası ticarette her zamankinden daha fazla belirleyici bir unsur haline gelmektedir” (Erturgut, 2016: 4). Ticareti destekleyici niteliğe sahip faaliyetlerden olan ve malların dolaşımını kapsayan lojistik ile üretilen mal ve hizmetlerin ödenmesine dair faaliyetlerin sağlandığı bankacılık ve finans işlemlerinin iyi yönetilmesi uluslararası ticaret için kilit role sahiptir. Etkili ve verimli işleyen güçlü bir lojistik sistemin varlığı, güçlü bir altyapıyla malların dolaşımını kolaylaştıracağından hem ticaret kolaylaştırıcı etkiye sahip olurken, hem de ticaret hacminin artmasını sağlayacaktır (Erturgut, 2016: 180).

Taşımacılık ve lojistik hizmetler uluslararası ticareti kolaylaştırmakta ve ulusal ekonominin büyüme ve gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Küresel ekonomik ortam, son yıllarda ticareti yapılan malların hacminde önemli bir artışa sahne olmuştur. Doğal olarak iki ülke arasında ticareti yapılan malların hacmi, diğer hususların yanı sıra, hem ihracatçı hem de ithalatçı ülkelerdeki *lojistik hizmetlerin mevcudiyeti ve kalitesinden* büyük ölçüde etkilenmektedir. Bu bağlamda, lojistik hizmetlerin kalitesi ve verimliliği uluslararası ticaret için önem arz etmekte olup; zayıf bir lojistik altyapı ve operasyonel süreçler küresel ticaret entegrasyonunun önünde büyük bir engel teşkil etmektedir. Aksine, ticaretle ilgili lojistiğin iyileştirilmesi serbestleştirilmiş bir ekonomik ortamla birleştiğinde, ticaret hacmini artırırken, dağıtım ve üretim faaliyetlerinde ölçek ve kapsam ekonomileri fırsatları sunacaktır (Gani, 2017: 279).

Lojistik hizmetler yerel ekonomi için sektörel bağlantılar sağlamakta olup, yerel ekonomiyi uluslararası ekonomiye bağlamaktadır (Gani, 2017: 279). Üreticilerin amaçlarından biri de mallarını tüketicilere en az gecikmeyle, uygun maliyetli ve güvenli bir şekilde ulaştırmak olduğu düşünüldüğünde, yerel ekonominin birbirine bağlı üretim sektörlerinin etkin bir taşımacılık ve lojistik sistemiyle güçlendirilmesi önem arz etmektedir. Taşımacılık ve lojistik sektörü, firmaların mal ve hizmet ithalat ve ihracatı ile ilgili işlemleri etkin bir şekilde tamamlamalarına olanak sağladığından, uluslararası ticaretin kolaylaştırılması açısından ayrılmaz bir parça olarak görülmektedir (Gani, 2017: 279).

Dünya ticaretinin devam eden yükselişi ve birçok ülkenin küresel ticaret sistemi içindeki entegrasyon hızını artırma arzusu, yalnızca açık bir küresel ekonomik sistemin

sürdürülmesine değil, aynı zamanda lojistik hizmetler gibi destek yapılarının miktarının ve verimliliğinin artırılmasına da bağlıdır. Bu bağlamda, “uluslararası ticaretin bu boyutlara ulaşmasının en önemli sebebi, talep olan yere ürünü ve hizmeti ulaştıran lojistik sistemlerin varlığı ve verimliliğidir” (Erturgut, 2016: Küçüksolak, 2015: 13). Hem lojistik sistemlerin gelişimi hem de uluslararası ticaretin gelişimi birbiriyle bağlantılı olarak süregeliyor demek yanlış olmaz. Sınır prosedürleri konusunda ülkeler arasında sınırlı koordinasyon; limanlardaki gümrükleme sürecinin verimsizliği; taşımacılıkla ilgili altyapının parçalı ve düşük kaliteli olması; maliyetli ve seyrek nakliye (uzun ve dolaylı nakliye rotaları ile); sevkiyatların takibi ve izlenmesinde gecikmeler; malların terminal elleçlemesinde ve gümrükten çekilmesinde gecikmeler; limanlarda soğuk depolama tesislerinin bulunmaması ve ürün kalitesinin belgelendirilmemesi gibi zayıf lojistik hizmetlerin varlığı uluslararası ticarete önemli engellere neden olabilir (Gani, 2017: 279). Bu bağlamda, lojistik hizmetlerin kaliteli ve verimli gerçekleştirilmesi uluslararası ticaret için önem arz etmektedir.

1.10. Literatür Taraması

Genel itibariyle, lojistik performans ve uluslararası ticaret arasındaki ilişkiye dair çalışmalar 2000’li yıllardan itibaren literatürde yer almaya başlamıştır. Bunun yanı sıra bu çalışmada da kullanılan ve lojistik performansın en yaygın ölçütü olarak değerlendirilen LPE’nin yeni bir endeks olması ve iki yılda bir yayınlanıyor olması nedeniyle bu endeks kullanılarak yapılan çalışmalar son yıllarda artış göstermiştir. Literatürde LPE’nin ihracat ile ithalat hacmi, dış ticaret hacmi ve ikili ticaret verileri ile ilişkisi araştırılmış, çalışmalarda lojistik performansın hem ihracatı hem de ithalatı etkilediği, sadece ihracatı etkilediği, göreceli olarak ithalata oranla ihracatı daha fazla etkilediği başka bir ifade ile lojistiğin ihracat yapan ülkeler için ithalat yapan ülkelere göre daha fazla önem arz ettiği ve ithalat yapan ülkeleri ihracat yapan ülkelere göre daha fazla etkilediği gibi farklı sonuçlara ulaşılmıştır. Ayrıca LPE ülkeler arası karşılaştırmalara konu olacak şekilde de literatürde yer almaktadır. Çalışmanın bu kısmında, lojistik performans ve uluslararası ticaret ilişkisini inceleyen çalışmalara, ve bu çalışmalarda kullanılan yöntem ve sonuçlara yer verilecektir.

Acar ve Benli (2021) çalışmalarında LPE ile ihracat arasında pozitif ve anlamlı, ithalat ile ise istatistiki olarak anlamsız bir ilişki tespit etmiştir. Çalışmada statik panel veri analizi metodu kullanılarak lojistik performansın ithalat ve ihracat hacmi üzerindeki etkisini analiz etmek amaçlanmıştır. Farklı gelişmişlik seviyesindeki ülke grupları özelinde, lojistik performansın ithalat ve ihracat hacmi üzerindeki olası farklılaşmış etkisini görmek ve farklı gelir seviyesindeki ülkelerde uygulanabilecek olası stratejilere yol göstermek amacıyla analiz

kapsamında ülkeler OECD ve düşük-orta gelirli ülkeler olarak ayrı ayrı ele alınmıştır. Yapılan analiz sonucuna göre, hem düşük-orta gelirli hem de OECD ülkelerinin ihracat hacmi ile lojistik performans arasındaki ilişki istatistiksel olarak pozitif ve anlamlı bulunmuştur. Bu bağlamda, lojistik performanstaki iyileşmeler ihracat hacmini arttırmaktadır. Diğer taraftan, düşük-orta gelirli ve OECD ülkeleri için LPE'nin ithalat hacmi üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi olmadığı ortaya çıkmıştır. Sonuç olarak, lojistik performansın her iki grup için ithalat hacmini etkilediğine dair bulgu elde edilememiştir.

Literatürde lojistik performans ile hem ithalat hem de ihracat arasında pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı ilişki tespit eden çalışmalar mevcuttur. Bhatt vd. (2023) LPE'nin uluslararası ticareti nasıl etkilediğini ampirik olarak araştırmayı amaçlamışlardır. Çekim modelinin kullanıldığı ve 160 ülkenin 2018 yılı verilerinden yararlanılan bu çalışmada, bağımlı değişken ticaret akışı olurken; bağımsız değişkenleri uzaklık, altyapı, GSYH ve LPE oluşturmaktadır. Çalışmadan elde edilen bulgulara göre, daha uzak ülkeler daha az ticaret yapmakta, bu da fiziksel yakınlığın ülkeler arası ticareti teşvik ettiğini göstermektedir. Bunun yanında, iki ekonominin büyüklüğü (gsyih'ları ile belirlenen) ticaret üzerinde pozitif bir etkiye sahiptir; bu da iki ekonomi ne kadar "büyükse" aralarında o kadar fazla ticaret olduğunu göstermektedir. İhracatçı ülkelerin lojistik performansının ticaret üzerinde pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkiye sahip olduğu anlaşılmıştır. Özetle mesafe dışında tüm değişkenlerin ticaret ile pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı ilişkide olduğu tespit edilmiştir.

Gani (2017) çalışmasını lojistik performansın uluslararası ticaret üzerindeki etkilerini ülkeler arası veri kullanarak büyük ülke ölçeğinde gerçekleştirmiştir. Dünya Bankası tarafından hazırlanmış olan LPE ve bileşenleri lojistik verilerin kaynağını oluşturmakta olup, örneklem ise 60 ülkeden ve dört farklı zaman serisinden (2007, 2010, 2012 ve 2014) oluşmaktadır. Analiz sonucunda bulgular ithalat ve ihracat ile genel lojistik performansın istatistiksel olarak pozitif bir korelasyona sahip olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Bu etkinin ithalata kıyasla ihracatta daha çok hissedildiği belirtilmiş ayrıca lojistiğin altı alt bileşeninin ticaret üzerindeki etkisinin de incelendiği çalışmada analiz genişletilmiştir. Analiz sonucunda, lojistiğin altı bileşeninin ihracat üzerinde pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı etkisi olduğu anlaşılrken; ithalat açısından, altı lojistik özellik ölçütünden ikisinin ithalat ile pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde ilişkili olduğu bulunmuştur.

Shikur (2022) çalışmasında diğer çalışmalardan farklı olarak *işlem maliyetlerinin* ticareti nasıl etkilediğini gösteren bir çerçevede işlem maliyeti ekonomisini lojistik analizine dâhil ederek yeni bir bakış açısı kazandırmakta ve her bir lojistik performans bileşeninin gelişmekte olan ülkelerin ithalat ve ihracatı üzerine etkisini panel verileri kullanarak analiz

etmeyi amaçlamıştır. Tanımlayıcı istatistik sonuçları, altı lojistik performans boyutunun Afrika ülkelerinde diğer gelişmekte olan ülkelere kıyasla önemli ölçüde daha düşük olduğunu göstermektedir. Bunun yanında, havuzlanmış rassal etkiler GLS regresyon modeli test sonuçları ise altı lojistik performans alt unsurlarının hem mal ithalatı hem de mal ihracatı ile pozitif ve anlamlı bir şekilde ilişkili olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda, lojistik performansındaki bir değişim mal ithalat ve ihracat hacminde artışa neden olmakta ve firmaların dünya ticaretindeki maliyet ve fiyat açısından rekabet gücünü artırmaktadır.

Marti, Puertas ve Garcia (2014) yapmış oldukları çalışmada LPE ve bileşenlerinin her birinin gelişmekte olan ülkelerdeki ticaret üzerindeki etkisini çekim modeli kullanarak analiz etmeyi amaçlamışlardır. Örneklemin 140 ülkeden oluştuğu bu çalışmada ayrıca, gelişmekte olan ülkelere denize kıyısı olan ülkeler beş bölgeye (Afrika, Güney Amerika, Uzak Doğu, Orta Doğu ve Doğu Avrupa) ayrılarak, bu ülkelerdeki lojistik gelişmelerin ticaretleri üzerine etkisi de tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışmadan elde edilen bulgulara göre, LPE değişkeni, tüm ülkeleri içeren örneklem için hem ihracatçı hem de ithalatçı durumunda anlamlı ve pozitif katsayılar göstermektedir. LPE bileşenlerinden herhangi birindeki iyileşmenin bir ülkenin ticaret akışında önemli bir büyümeye yol açacağı, bununla birlikte lojistiğin ihracatçı ülkelere varış ülkelerine kıyasla daha yüksek öneme sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Genel olarak incelendiğinde ise, tüm gelişmekte olan ülkelerin ticari ilişkilerini arttırmak amacıyla lojistik performanslarını geliştirmek için çaba sarf ettikleri anlaşılmaktadır.

Konu ile ilgili araştırmaların bir kısmı, lojistik performanstaki iyileşmenin ihracat üzerinde ithalata nispeten daha fazla etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Wang vd. (2018) çalışmalarında, lojistik performansın uluslararası ticaret hacmini nasıl etkilediğini analiz etmekte ve 2010, 2012 ve 2014 yıllarında 43 ülkeden alınan panel verilerle bir çekim modeli kullanarak gelişmekte olan ve gelişmiş ülkeler arasındaki farklı etkileri karşılaştırmaktadır. Bulgular, tüm ülke grupları için gsyih ile ticaret arasındaki ilişkinin; LPE ile ihracat ve ithalat arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğunu göstermektedir. Çalışma bulguları LPE’ndeki bir iyileşmenin ihracat hacmi üzerinde ithalat hacminden **daha fazla** etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Ayrıca LPE’nin gelişmiş ülkelerin ticaret hacimleri üzerinde gelişmekte olan ülkelerin ticaret hacimlerine kıyasla daha güçlü bir etkiye sahip olduğu tespit edilmiştir. Çalışmaya göre, gelişmekte olan ülkelerin ihracatlarının küresel ekonomideki rekabet gücünü artırmak için, bu ülkelerin öncelikle gümrük süreci, takip ve altyapı gibi konularda iyileştirmeye öncelik vermelerinin gerektiği belirtilmiştir.

Puertas, Marti ve Garcia (2013) çalışmalarında üye devletler adına olası ilerlemeleri gözlemlemek amacıyla, 2005-2010 dönemi boyunca Avrupa Birliği ihracatına ilişkin lojistik

performansın önemini analiz etmeyi amaçlamışlardır. Örnek yanlılığının neden olduğu olası heterojenliği önlemek amacıyla çalışmada Heckman tarafından önerilen iki aşamalı model kullanılmıştır. Çekim modelinin tahmininde elde edilen sonuçlar, 2005 yılında en önemli değişkenin ithalatçı ülke GSYİH'sı olduğunu ortaya koymaktadır ki bu da çekim modeli literatüründe ulaşılan sonuçlarla örtüşmektedir. Mesafe ikinci en önemli değişken olurken, lojistik performans üçüncü sırada yer almıştır. Vurgulamaya değer bazı değişiklikler olmasına rağmen, 2010 yılı için yapılan tahminler de aynı sonuçları doğrulamaktadır. Genel olarak anlamlılıkta değişme olmazken, ithalatçı ülke gsyih'sı hala en önemli değişken olarak kalmış ve ihracatçı ülke LPE parametresinin değeri 2005 yılına göre düşüş göstermiştir. Buna karşılık, ithalatçı LPE, ihracatçılara yapılan vurguyu teyit edecek şekilde, öncekinden daha düşük olmakla birlikte, hafif bir iyileşme göstermiştir. Analize dâhil edilen 26 AB ülkesinin tamamı için, hem 2005 hem de 2010 yıllarında lojistiğin ihracatçı ülkeler için ithalatçı ülkelerden daha önemli olduğu sonucuna varılmıştır.

Literatürde LPE'nin ihracat üzerinde ithalata kıyasla daha fazla etkiye sahip olduğu sonucuna ulaşan çalışmalar yaygın olmakla birlikte, LPE'nin ithalat üzerinde ihracata nispeten daha fazla etkiye sahip olduğunu tespit eden sınırlı sayıda çalışma mevcuttur. Çelebi 2017 yılında yayınlamış olduğu çalışmasında, 118 ülkenin verilerinden yararlanarak ve çekim modeli kullanarak lojistik performansın ticaret üzerindeki etkisini gelir düzeyi kapsamında ölçmeyi amaçlamıştır. Bu çalışmada, ekonomik büyüklük, uzaklık, ortak dil ve sınır ile koloni bağlantısı ikili ticarete belirleyici faktörler olarak ortaya çıkmaktadır. Bölgesel ticaret anlaşmalarıyla birbirine partner olan ülkelerin %47 oranla daha fazla ticaret yaptığı; ülkeler arası uzaklıktaki %10'luk artışın ikili ticarete %9,5 düşüğe neden olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Elde edilen bulgulara göre LPE ile ilişkili tüm değişkenler pozitif ve istatistiksel olarak anlamlıdır. Lojistik performans uluslararası ticareti etkilemektedir ve bu etkinin gelir seviyelerine bağlı olarak farklılık gösterdiği tespit edilmiştir. Özellikle düşük gelirli ekonomiler lojistik mükemmelliklerinden en yüksek faydayı elde etmektedir. Düşük ve alt-orta gelirli ekonomiler için ülkelerin lojistik mükemmelliği ihracatı ithalattan daha fazla artırmaktadır. Diğer taraftan, lojistik kalitedeki artış üst-orta ve yüksek gelirli ülkeler için ihracattan çok ithalat hacimlerini etkilemektedir. Düşük gelirli ülkelerde LPE skorundaki %10'luk artış %94 oranında ihracata artışa neden olurken, bu oran üst-orta gelirli ülkeler için %41'dir. Diğer taraftan, üst-orta ve yüksek gelirli ülkelerin LPE skorlarında ki %10'luk artış, ikili ithalatı %59 oranında arttırmaktadır.

LPE'nin ülkelerin ikili ticaret verilerini nasıl etkilediği de literatürde araştırmalara konu olmuştur. Bugarčić, Skvarciany ve Stanišić (2020) çalışmalarında lojistik performansın

Orta ve Doğu Avrupa ile Batı Balkan ülkelerindeki ticaret hacmi üzerindeki etkisini incelemeyi amaçlamışlardır. Bu amaç doğrultusunda, 2007-2018 yıllarına ilişkin LPE'nin uluslararası ticarete etkisi incelenmiştir. İlişkinin analizde temel olarak LPE ve bileşenleri üzerinde durularak yerçekimi modeli kullanılmıştır. Bu çalışmada, lojistik performansın Orta ve Doğu Avrupa ile Batı Balkan ülkelerinin ikili ticareti üzerinde anlamlı ve pozitif etkisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Araştırma sonuçları, lojistik hizmetler ve lojistik performanstaki iyileşmenin uluslararası ticaret hacmi üzerinde olumlu bir etkiye neden olduğunu ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, ticaret yapan ülkelerdeki daha iyi lojistik performans, ikili ticaretin artmasına ve ticaret maliyetlerinin azalmasına neden olacaktır.

Ofluoğlu, Kalaycı vd. (2018), 2007 ve 2014 yıllarında AB (12) ve MENA ülkelerinde LPE'nin ve alt bileşenlerinin ihracat üzerindeki etkilerini çekim modeli kullanarak analiz etmişlerdir. Ekonomik büyüklük ve coğrafi yapı açısından birbirinden oldukça farklı olan MENA ve AB (12) ülke grupları için yatay-kesit analiz yöntemi kullanılarak, lojistik performansın ülkeler arasındaki ikili ticaret üzerindeki etkileri test edilmiştir. Yapılan analiz sonucuna göre ülkelerin lojistik performansı ve lojistik performansını oluşturan gümrükler, altyapı, uluslararası taşımacılık, lojistik kalite ve yeterlilik, takip ve izleme ile zamanlama alt bileşenleri ülkeler arasındaki ikili ticareti pozitif olarak etkilemektedir. Ayrıca bu pozitif etkinin AB (12) ülkelerinde MENA ülkelerine kıyasla daha yüksek olduğu tespit edilmiştir.

Host (2019) vd. çalışmalarında ticaretin kolaylaştırılmasının uluslararası ticaret üzerindeki etkisini lojistik perspektifinden ampirik olarak incelemiştir. Ticaretin kolaylaştırılmasının uluslararası ticaret üzerindeki etkilerini tahmin etmek için, dünya çapında 150 ülkeden oluşan örneklem üzerinde artırılmış çekim modeli kullanılmıştır. Çalışmada ülkeler hem genel kategoride hem de düşük gelirli, orta ve yüksek gelirli ülkeler olarak ayrıma tabii tutularak 2007-2016 yılları için analiz gerçekleştirilmiştir. Analiz sonuçları, ticaretin kolaylaştırılması ile uluslararası ticaretin güçlü bir şekilde bağlantılı olduğunu göstermektedir. Ticaret ortaklarının gsyih ile ölçülen ekonomik gücü ile sosyal ve kültürel göstergeleri (ortak para birimi, serbest ticaret anlaşması, koloni tarihi ve ortak dil) ikili ticaret akışı üzerinde önemli bir pozitif etkiye sahipken, mesafenin ülkeler arasındaki ticaret üzerinde önemli bir negatif etkisi olduğu tespit edilmiştir. Bu bağlamda, iki ekonomi ne kadar "büyük" ise aralarında o kadar fazla ticaret gerçekleşmesi beklenmektedir. Diğer taraftan LPE ile ölçülen ticaretin kolaylaştırılmasının uluslararası ticaret üzerinde olumlu bir etkiye sahip olduğu; daha yüksek lojistik performans puanının ikili ticaret akışları üzerinde önemli ölçüde pozitif bir etkisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca, sonuçlar ihracatçı lojistik performansının ithalatçı lojistik performansından daha önemli olduğunu göstermektedir.

Behar ve Manners (2008), IMF'nin Ticaret İstatistikleri Yönergesi'ni kullanarak 2001-2005 dönemi mal ihracatı, GSYİH; uluslararası ekonomi alanında araştırma yapan Fransız enstitüsü CEPII (Centred' Études Prospectives et d' Information sInternationales) tarafından sağlanan mesafe, sınır verilerini ve LPE'nin altı alt bileşenini; kontrol değişkenleri olarak da denize kıyısı olmayan ülke, ortak dil, koloni ilişkisi, arazi alanı ve nüfus verilerini kullanarak ihracat ve lojistik arasındaki ilişkiyi çekim denklemi ile modellemişlerdir. Çalışma bulguları, ithalatçı ve ihracatçı ülkelerin lojistik kalitesinin ikili ihracat ve dolaylı olarak ticaret için önemli olduğunu göstermektedir. Bunun yanı sıra, lojistik kalitesinin mesafenin ticaret üzerindeki olumsuz etkilerini tamamen ortadan kaldırmamakla birlikte olumsuz etkileri azaltabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Hausman, Lee & Subramanian (2012) çalışmalarında, belirli lojistik ölçütlerin (maliyet, zaman ve güvenilirlik) ikili ticaret kalıpları üzerindeki etkisini ölçmeyi amaçlamışlardır. Çalışmada 80 ülke için orta değerde ürünler içeren tipik bir 20 fitlik FCL konteynerin ithalat ve ihracatının zaman ve maliyetine odaklanılmıştır. Çekim modelinin kullanıldığı bu çalışmada, ticaret ile ilgili işlemlerin lojistik performansın üç alt bileşenlerinden olan zaman, maliyet ve zaman içindeki değişkenliklerinin 2005 yılı için ikili ticaret üzerindeki etkisi incelenmiştir. Dünya Bankası Grubu tarafından geliştirilen ve lojistik performansının zaman, maliyet ve zaman içindeki değişkenlik açısından belirli nicel ölçütlerini içeren bir veri setinden yararlanarak, lojistik performansının 80 ülke arasındaki ikili ticaret hacmiyle istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde ilişkili olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu bağlamda, lojistik performansındaki iyileştirmelerin ikili ticareti arttırdığı, bulguların büyük kısmında, zayıf lojistik performansın ticaret akışlarını önemli ölçüde azalttığı belirtilmiştir.

Korinek ve Sourdin (2011) çalışmalarında ticaret lojistiğinin uluslararası ticaretin hacmi üzerinde oynadığı rolü ve düşük kaliteli lojistiğin ticarete ne ölçüde engel teşkil ettiğini araştırmışlardır. Diğer çalışmalardan farklı olarak, uluslararası ticaretin ölçümünde yalnızca geleneksel belirleyiciler analize dâhil edilmemiş olup, aynı zamanda navlun ücretleri ve taşıma türlerini (hava ve deniz) de dikkate alınarak analizi gerçekleştirmişlerdir. Çekim modelinin kullanıldığı bu çalışmada, iş yapma kolaylığı endeksi, lojistik performans endeksi ve küresel rekabet endeksi Birleşmiş Milletler Emtia Ticareti İstatistik veri tabanından elde edilen ticaret verileri üzerine uygulanmıştır. Bu endekslere dair veriler 2010 yılı için kullanılmış olup, 2008 yılı ticaret verileri üzerine uygulanmıştır. Yapılan analizin sonucunda, daha yüksek kalitedeki ticaret lojistiğinin, daha yüksek ikili mal ticareti sağladığı; bu bağlamda ticaret lojistiğinin kalitesi ile ikili ticaret arasında pozitif ve anlamlı bir ilişki olduğu

anlaşılmaktadır. Lojistik hizmetlerin kalitesindeki iyileştirmeler ithalata oranla özellikle ihracatta güçlü artışlarla ilişkilendirilmiştir. Çalışmaya göre, ticaret lojistiğine yapılacak yatırımlar, ihracatçıların uluslararası pazarlarda rekabet etme potansiyelini artıracaktır. Bunun yanında, lojistik hizmetlerin kalitesindeki gelişmelerin etkisinin deniz yoluyla taşınan mallara kıyasla hava yoluyla taşınan mallara etkisinin daha fazla olduğu anlaşılmıştır. Genel olarak, ulaştırma altyapısındaki iyileştirmeler de ticareti güçlü bir şekilde olumlu etkilemektedir.

Kumari & Bharti (2021), çalışmalarında ülkelerin nüfusunu dikkate alarak LPE'nin ticaret akışları üzerine göreceli etkisini değerlendirmek amacıyla çekim modelini kullanmışlardır. Çalışmanın değişkenlerini 127 ülkenin 2016 yılı için ikili ticaret verileri (ithalat ve ihracat akışları), 2012-2018 yılları LPE, 2015 yılı için gsyih ve Bölgesel Ticaret Anlaşmaları; ortak sınır, ortak dil, koloni ilişkisi, uzaklık ve karayla çevrili alan oluşturmaktadır. Tüm tahminlerde hem ihracatçının hem de ithalatçının GSYİH'nın ikili ticaret akışları üzerinde önemli bir etkisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Mesafe katsayısının negatif işareti ise daha uzun mesafelerin ticareti kısıtladığını göstermektedir. Ayrıca, tüm tahminlerde Bölgesel Ticaret Anlaşması'nın (RTA) pozitif katsayısı, ülkeler arasında anlaşmaların varlığının ticaret akışlarını hızlandığını göstermektedir. Tüm tahminler için sağlanan sonuçlara göre, ikili ticarete konu olan ülkeler arasında ortak sınır ve ortak koloni bağının ticareti artırmaktadır. İlgilenilen ana değişken olan LPE, tüm tahmin yaklaşımlarında hem ihracatçı hem de ithalatçı için pozitif işaretli ve anlamlıdır. PPML tahminleri, ihracatçının LPE'sindeki %1'lik bir iyileşmenin ihracatını %2,51 oranında artırdığını, ithalatçı LPE'ndeki benzer bir iyileşmenin ithalatını %1,84 oranında artırdığını göstermektedir. Bu aynı zamanda ihracatçı ülkelerin LPE'nin ticaret akışlarını ithalatçı ülkelerin LPE'inden daha fazla etkilediğini göstermektedir. Uluslararası sevkiyatlar ve zamanlılık hem ihracatı hem de ithalatı belirleyen başlıca faktörlerdir. Sonuçlardan, LPE'nin tüm bileşenlerinin ihracatçı ülkeler için ithalatçı ülkelere kıyasla daha büyük öneme sahip olduğu da açıkça görülmektedir. Çalışmanın amacı, farklı büyüklük gruplarındaki ülkeler arasında LPE'nin ticaret akışları üzerinde farklı bir etkisi olup olmadığını görmektir. Uluslararası ticaret literatüründe yaygın olarak kullanıldığından, ülke büyüklüğü için bir vekil olarak nüfus kullanılmıştır. Çalışmada hipotezi test etmek için ülkeler küçük, orta ve büyük ülkeler olarak üç seviyeli bir sınıflandırmaya tabi tutulmuştur. Küçük ülkeler, incelenen ülke nüfusunun yüzde 25'lik diliminin altında kalan ülkelerdir. Benzer şekilde, orta büyüklükteki ülkelerin nüfusu 25. yüzdalık dilim ile 75. yüzdalık dilim arasında değişmektedir. Nüfusu 75. yüzdalık dilimin üzerinde olan ülkeler büyük ülkeler olarak gruplandırılır. Çalışmada ilgilenilen temel değişkenin (LPE) tahmin sonuçları, orta ölçekli ekonomilerin hem ihracatçı (5,52) hem de

ithalatçı (3,56) olarak lojistik mükemmeliyetlerinden en yüksek faydayı sağladıklarını, büyük ekonomilerin ise hem ihracatçı (1,56) hem de ithalatçı (0,80) olarak lojistik verimliliklerinden en düşük faydayı sağladıklarını göstermektedir. Küçük ülkeler için LPE'deki %1'lik bir artış ihracatlarını %3,31, ithalatlarını ise %1,11 oranında arttırmaktadır. Bu çalışmadan elde edilen bir diğer önemli sonuç ise lojistik mükemmeliyetin tüm ülke büyüklük grupları için ihracatı ithalattan daha fazla arttırdığıdır.

Lojistik performans literatürde yaygın olarak çekim modeli ile ikili ticaret verileri kullanılarak ele alınmış olmakla birlikte, lojistik performansın dış ticaret hacmi ile ilişkisini ele alan sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Öztürk (2020) çalışmasında ülkelerin lojistik performans göstergelerinin dış ticaretleri üzerine etkisini araştırmayı amaçlamıştır. Panel veri analizi yönteminin kullanıldığı bu çalışmada 73 ülkenin verilerinden yararlanılmış olup, bağımlı değişkenleri ihracat ve dış ticaret oluşturmaktadır. Diğer taraftan bağımsız değişkenleri ise LPE ve alt bileşenleri, reel efektif döviz kuru endeksi, gsyih, en çok ihracat yapılan ülkenin nüfusu, ortak dil, ortak sınır, ihracat yapılan ülkenin gsyih büyüme oranı oluşturmaktadır. Çalışma iki bölümde oluşmakta olup, ilk bölümde ülkelerin LPE'ndeki değişimin dış ticaret performansı ile ilişkisi, ikinci bölümde ise ülkelerin LPE'ndeki değişimlerin ülkelerin ihracat performansı ile ilişkili olup olmadığı test edilmiştir. Yapılan analizlerin sonucuna göre, reel efektif döviz kuru ve en çok ihracat yapılan ülkenin gsyih değişkenleri ile dış ticaret arasında anlamlı bir ilişki bulunmazken; ülkenin gsyih(%5)'sı, orta sınıra sahip olma(%1)'sı, ortak dil konuşma(%1) ve LPE (%1) değişkenlerine dair ilişki olasılık değeri bakımından anlamlı bulunmuştur. Değişkenlere dair ilişkinin pozitif bulunması nedeniyle, bu değişkenlerdeki artış veya azalış aynı yönde dış ticarete etki edecektir. Lojistik performansındaki bir artışın dış ticaret hacmi üzerinde de yüksek bir artışa neden olduğu sonucuna ulaşılrken, lojistik performansın alt bileşenlerinin de dış ticaret ile pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı ilişkisi olduğu tespit edilmiştir. Diğer taraftan, modeldeki reel efektif döviz kuru endeksi ve ihracat arasında anlamlı bir ilişki bulunmazken; ihracat yapılan ülkenin gsyih (%5) ve nüfusu (%1), ortak dili konuşma (%1), ortak sınıra sahip olma (%1) değişkenleri ile ülkelerin ihracat performansına etkisi anlamlı bulunmuştur. Bunun yanında, çalışmanın ana unsurunu oluşturan LPE ve ihracat arasında ki ilişki de anlamlı bulunmuştur. LPE'ndeki bir birimlik değişim ihracat performansında 15 birimlik değişime yol açmaktadır. LPE'ne dair alt bileşenlerinin de ihracat ile pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Koca (2021) çalışmasında Türkiye'nin lojistik sektörünün dış ticaret gelişimi üzerine etkisini analiz etmeyi amaçlamıştır. 1990-2019 yıllarına ait verilerden yararlanılan bu

çalışmada, bağımlı değişken dış ticaret için mal dengesi olurken, bağımsız değişkenleri lojistik sektörü için taşımacılık düzeyi ve ekonomik büyüme için toplam gsyih oluşturmaktadır. Değişkenlere ait veriler Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası ve Dünya Bankasından sağlanmıştır. Çalışmada Granger nedensellik testi uygulanmış olup, elde edilen sonuçlara göre taşımacılık düzeyi ve mal dengesi arasında çift yönlü ilişki tespit edilmiştir. Bu bağlamda, Türkiye'nin lojistik sektörünün dış ticaretini etkilediği varsayımı geçerlidir. Diğer taraftan, dış ticaretin de lojistiği etkilediği sonucuna ulaşılmıştır. Bunun yanında, ekonomik büyümede taşımacılık düzeyine doğru tek yönlü bir Granger nedensel ilişkinin olduğu da analiz sonucunda belirtilmiştir.

Yukarıda sunulan çalışmalara ek olarak LPE, ülkeler arası karşılaştırmayı ve endeksi etkileyen faktörleri belirlemeyi amaç edinen çalışmalara da konu olmuştur. Skender, Zaninovic ve Štefanic (2020) Avrupa Birliği'nin lojistik performansını analiz etmeyi amaçlamışlardır. Avrupa Birliğindeki ülkeleri iki grup olacak şekilde: AB-15 ve AB-13 ülkeleri olarak ayırmış olup, analiz için lojistik süreçlerin kalitesini, hızını, doğruluğunu ve basitliğini ölçen bir araç olan Dünya Bankası LPE'ni kullanmışlardır. 2010-2018 yıllarını kapsayan bu çalışmada, bazı AB-13 ülkelerinin lojistik performans açısından AB-15 ülkelerinin gerisinde kaldığı, Polonya, Çek Cumhuriyeti ve Macaristan gibi ülkelerin ise tüm AB-13 ülkeleri arasında en iyi lojistik performans gösteren ülkeler olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca çalışma bulguları lojistik performans ile ekonomik büyüme arasında bir ilişki olduğunu göstermektedir ki bu da AB-13 ülkelerinin bölgesel ve küresel tedarik zincirine entegre olmalarının ve böylece ekonomik konumlarını ve rekabet güçlerini arttırmak için lojistik performanslarını iyileştirmeleri gerektiğinin altını çizmektedir.

Nacar ve Danaci (2017) yapmış oldukları çalışmada kümeleme analizi yöntemini kullanarak Türkiye'nin lojistik performansının AB üye ülkeleri ile kıyaslamışlardır. Çalışmanın temel amacını Türkiye'nin hangi AB üye ülkeleriyle daha yakın bir dış ticaret performansı sergilediğini ortaya çıkarmak oluştururken, örnekleme dâhil olan ülkelerin LPE ile ithalat ve ihracat verilerinden yararlanılmıştır. Kümeleme analizinin sonucunda ise ülkeler beş ayrı kümeye ayrılarak, Türkiye'nin Polonya, Letonya, Macaristan, Portekiz, Çek Cumhuriyeti ve Slovenya'nın bulunduğu orta seviyede dış ticaret performansı sergileyen ülkeler kümesinde yer aldığı tespit edilmiştir. Lojistik ve dış ticaret performans verilerinin analiz edilmesi sonucunda Türkiye'nin AB 28 ülkeleri ile olan uzaklığı bulunmuş olup, Türkiye'nin Portekiz ile en yakın, Almanya ile en uzak mesafeye sahip olduğu tespit edilmiştir. Bu bağlamda, Türkiye lojistik ve dış ticaret performans verileri karşılaştırıldığında en fazla Portekiz'e, en az Almanya'ya benzerlik göstermektedir. Bunun yanında, analiz

sonucunda dikkat çeken bir diğer bulgu ise ülkelerin ağırlıklı olarak gelir seviyelerine göre kümelenmiş olduğudur. Çalışmada aynı zamanda, kişi başına düşen gsyih ile LPE ve ihracatın ithalat karşılama oranları da korelasyon analizi ile incelenmiş olup gsyih ile LPE arasında güçlü; gsyih ile ihracatın ithalatı karşılama oranının arasında da pozitif ve orta dereceli bir ilişki bulunmuştur.

Deniz (2019) tez çalışmasında, lojistik performans ve dış ticaret hacmi arasındaki ilişkide doğrudan yabancı yatırımların rolünü incelenmeyi amaçlamıştır. Çalışmada 96 ülkeye ait LPE, dış ticaret hacmi ve doğrudan yabancı yatırım verileri 2007-2010-2012-2014-2016 yılları için kullanılmış, iki değişken arasındaki ara değişken rolü bulunabileceği düşüncesiyle Baron Kenny yöntemi kullanılarak analiz gerçekleştirilmiştir. Çalışmada, doğrudan yabancı yatırım ara değişkeninin lojistik performans ile dış ticaret hacmi arasındaki ilişki üzerindeki etkisinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu tespit edilmiştir.

Güner ve Coşkun (2012), yapmış oldukları çalışmada ekonomik ve sosyal faktörlerin ülkelerin lojistik performansı üzerindeki etkisini analiz etmeyi amaçlamışlardır. Korelasyon analizinin kullanıldığı bu çalışmada, örneklem ülkeleri 26 OECD ülkesi olup, ekonomik göstergeleri ulaştırma altyapısına brüt yatırım harcamaları, gsyih ve büyüme oranı oluştururken; sosyal göstergeleri ise politik risk, demokrasi endeksi ve insani gelişmişlik endeksi oluşturmaktadır. Lojistik performansın ölçütü için ise Dünya Bankasının yayınlamakta olduğu LPE verisi kullanılmıştır. Korelasyon analizinin sonucuna göre, ülkelerin ulaştırma altyapısına yaptıkları harcamaların ve büyüme oranlarının lojistik performansları üzerinde bir etkisi yoktur. Ancak gsyih ile lojistik performans arasında zayıf bir ilişki vardır. Buradan hareketle, ekonomik göstergelerin ülkelerin lojistik performansları için belirleyici olmadığı sonucuna ulaşılabilir. Diğer taraftan, çalışmada sosyal veriler ve LPE arasında, anlamlı ve pozitif ilişkiler tespit edilmiştir. Bu bağlamda, çalışmanın bulgularına göre, ülkelerin lojistik performansları ekonomik göstergelerden ziyade sosyal göstergelerle ilişkili olduğu anlaşılmaktadır.

He, Choi, Wu ve Wang (2021) çalışmalarında uluslararası lojistiğin dış ticaret için önemini araştırmak üzere OECD ülkelerini örneklem olarak seçmişlerdir. Çalışmada 2000-2017 yıllarına ilişkin biri bağımlı olmak üzere sekiz değişkene ait panel veri seti kullanılmıştır. Bu çalışmanın bulguları, uluslararası lojistiğin ihracat üzerinde pozitif bir yayılma etkisine sahip olduğunu ve uluslararası lojistik gelişim hızının uluslararası lojistik ve ihracat arasındaki ilişki üzerinde düzenleyici bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

YÜKSELEN EKONOMİLER KAVRAMI VE ÜLKE PROFİLLERİ

Ülkeler gelişmişlik düzeylerine ve dünya ekonomisinde bulundukları konuma bağlı olarak kategorize edilip belli terimler çerçevesinde ayrıma tabii tutulmaktadır. Genel durum incelendiğinde bu ayrım gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler şeklinde gerçekleştirilmektedir. Bu sınıflandırmanın dışında kalan ülkeler ise üçüncü dünya ülkeleri veya geri kalmış ülkeler olarak tanımlanmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerin bir alt kategorisi olarak gösterilen yükselen piyasalar veya yükselen ekonomiler diğerlerinden ayrı olarak yüksek ekonomik performans ve büyüme gösteren ülkeler olarak değerlendirilmektedir (Taş ve İspiroğlu, 2017:226).

Yükselen piyasalar terimi iktisadi anlamda ilk olarak, Antoine van Agtmael tarafından 1981 yılında, Dünya Bankası'nın Uluslararası Finans Kurumu'ndaki (IFC) ekonomistlerin, gelişmekte olan ekonomilere sağlanacak olan ilk ortak fon yatırımını teşvik etmek amacıyla bir araya gelmesi ve yatırımcıların olumsuz algılarını önlemek amacıyla 'üçüncü dünya sermaye fonu' yerine 'yükselen piyasalar fonu' tabirinin kullanılması ile ortaya çıkmıştır (Meyer ve Grosse, 2018: 4). Terim kısa sürede finansal analistler arasında popüler hale gelmiş olup, daha sonra bu piyasalarda faaliyet gösteren ticari organizasyonları inceleyen yönetim akademisyenleri tarafından da benimsenmiştir.

"Yükselen piyasa ekonomileri için genel kabul görmüş bir fikir birliği olmadığı gibi hangi ülkelerin bu sınıflandırma içerisinde yer aldığı konusunda da tam bir fikir birliği bulunmamaktadır." (Taş ve İspiroğlu, 2017: 227). Bu bağlamda, çok uluslu kuruluşların her biri, kuruluşun amacına göre değişen kendi ülke sınıflandırmalarını kullanmaktadırlar. Dünya Bankası ülkeleri kişi başına düşen gsyih' ya bağlı olarak düşük gelir, alt-orta gelirli, yüksek-orta gelirli ve yüksek gelirli olmak üzere dört kategoriye ayırmaktadır. Birleşmiş Milletler ülkeleri gelişmiş ülkeler, gelişmekte olan ülkeler ve geçiş ekonomileri olmak üzere üç kategoriye ayırmıştır. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'ne (OECD) üye ülkeler genellikle gelişmiş ekonomiler olarak kabul edilir ve bazı çalışmalar OECD üyesi olmayan ülkeleri yükselen ekonomiler olarak değerlendirilmektedir. Finans dünyasında popüler bir yere sahip olan ve Morgan Stanley Capital International tarafından geliştirilen MSCI Endeksi, finansal pazarları üç kategoriye ayırmıştır.

- MSCI World Index (Gelişmiş Pazarlar)
- MSCI Emerging Markets Index (Yükselen Piyasalar)
- MSCI Frontier Markets (Sınır Piyasa Ekonomileri)

Yükselen piyasalarda yirmi dört ülke yer almakta olup, bunlar: Brezilya, Şili, Kolombiya, Peru, Çek Cumhuriyeti, Yunanistan, Macaristan, Polonya, Rusya Federasyonu, Mısır, Pakistan, Katar, Güney Afrika, Türkiye, Birleşik Arap Emirlikleri, Çin Halk Cumhuriyeti, Hindistan, Endonezya, Güney Kore, Malezya, Filipinler, Tayvan ve Tayland'dır. MSCI'nın sınıflandırması diğer çok uluslu kuruluşlardan biraz daha farklıdır. Örneğin, Kore ve Tayvan Uluslararası Para Fonu ve Dünya Bankası yüksek gelirli ülkeler kategorisinde sınıflandırırken, bu endekse göre yükselen ekonomiler kategorisinde yer edinmektedir.

Yükselen ekonomiler olarak da bilinen yükselen piyasalar, 21.yüzyılda büyümenin temel kaynağı ve küresel ekonominin en önemli oyuncularına haline gelmişlerdir. Dünya nüfusunun %84'üne sahip bu ülkeler, dünyadaki araç üretiminin %49'unu, dünya mal ihracatının %48'ini sağlamaktadır (Meyer ve Grosse, 2018: 13). Yükselen ekonomilerin çoğu, diğer ülkelerin sergilediği küresel ortalamanın üzerinde bir ekonomik büyüme performansına sahipken, diğerleri ekonomik reformların uygulamasını temel alarak büyüme göstermektedirler. Yaşam standartları, yaşam beklentileri ve servet bu ülkelerde tekdüze olmasa da artış göstermektedir (Meyer ve Grosse, 2018: 13). Yükselen piyasalar, yüksek ekonomik gelişme potansiyeline sahip düşük veya orta gelirli ülkelerdir. Yükselen ekonomiler, pazarın verimliliği ve tarafsızlığı konusunda kurumsal boşluklarından dolayı hala kusurlu ve daha az istikrarlı bir yapıya sahiptir (Meyer ve Grosse, 2018; Khanna ve Palepu, 1997; Meyer ve Peng, 2016).

Yönetim uygulamalarının yükselen piyasalar ve gelişmiş ekonomilerde kategorik olarak birbirinden farklı olmadığı anlaşılmaktadır. İş iştirak temeli yönetim uygulamalarda esas olurken, farklı olanın iş için sağlanan ortam olduğunun altı çizilmektedir (Meyer ve Grosse, 2018: 2). Xu ve Meyer (2013) gelişmiş ekonomilerden ayırt etmek amacıyla yükselen ekonomilerin temel özellikleri üzerinde durmuşlardır. Bu bağlamda, yükselen ekonomilerde:

- Şeffaflığın daha az olmasından kaynaklı piyasalar daha az verimlidir.
- Ekonomik, politik ve kurumsal değişkenlerin istikrarsızlığından kaynaklı riskler ve belirsizlikler mevcuttur.
- Ağ tabanlı davranışların yaygınlığı, firmalar arası ilişkilere etki ederek pazarları daha az verimli kılmaktadır.
- Hükümetler ve hükümetle ilgili kuruluşlar yalnızca kuralları belirlemekle kalmamakta, aynı zamanda ekonominin aktif oyuncularına rol oynamaktadırlar.

Genel olarak, yükselen ekonomiler gelişmiş ekonomilerin altında ancak sınır piyasa ekonomilerinden daha yüksek performanslı ekonomiler olarak değerlendirilmektedir (Meyer

ve Grosse, 2018: 2). En az gelişmiş ekonomilerden daha gelişmiş, ancak yükselen ekonomiler olarak kabul edilecek kadar da büyük ekonomilere sınır piyasa ekonomileri denilmektedir. Yükselen ekonomiler, doğal kaynak bakımından zengin olmaları, hızlı büyüme oranlarına sahip olmaları, özelleştirmelere ve dış yatırımlara teşvik sağlayacak politikalara önem vermeleri, genç ve dinamik yüksek nüfus oranlarına sahip olmaları, dünyada daha fazla söz sahibi olmalarına neden olan pazar gücüne sahip olmaları ve küresel ölçekte büyümenin lokomotif olma gibi temel ortak özelliklere sahiptir (Meyer ve Grosse, 2018: 2).

2.1. Temel Makroekonomik Göstergeler

Tablo 2.1’de yirmi bir yükselen piyasa ekonomisinin temel makroekonomik göstergelerine yer verilmektedir. 2022 yılı için toplanan veriler, gsyih’nın yıllık büyüme oranı, tüketici fiyatlarıyla yıllık enflasyon oranı, işsizlik oranı, kişi başına düşen gsyih, gsyih ve mal ticaret dengesini kapsamaktadır. Bu veriler Dünya Bankası, Statista ve Trademap’ten temin edilmiştir.

Tablo 2.1 Ülkelerin Makroekonomik Verileri

Ülkeler	GSYİH (Yıllık büyüme %)	Enflasyon (tüketici fiyatlarıyla yıllık %)	İşsizlik (toplam işgücü içerisindeki %)	Kişi Başına Düşen GSYİH (Amerikan Doları)	GSYİH (Amerikan Doları)	Mal Ticaret Dengesi(1.000 Dolar)
Brezilya	2.9	9.3	9.2	8.917,7	1.920.095.779.022,7	61.761.345
Arjantin	5.0	72.4	6.8	13.650,6	631.133.384.439,9	12.105.687
Şili	2.4	11.6	8.3	15.355,5	301.024.724.911,9	-6.640.070
Çin	3.0	2.0	5.0	12.720,2	17.963.171.479.205,3	877.602.696
Kolombiya	7.3	10.2	10.6	6.624,2	343.622.114.560,4	-20.154.021
Endonezya	5.3	4.2	3.5	4.788,0	1.319.100.220.407,7	54.532.046
Mısır	6.6	13.9	6.4	4.295,4	476.747.720.364,7	-31.563.495
Macaristan	4.6	14.6	3.6	18.390,2	177.337.436.677,4	-9.400.447
Hindistan	7.2	6.7	4.8	2.410,9	3.416.645.826.052,9	-279.881.779
Malezya	8.7	3.4	3.6	11.993, 2	407.027.451.714,6	58.056.659
Meksika	3.9	7.9	3.3	11.496, 5	1.465.854.089.286,5	-26.883.903
Panama	10.8	2.9	8.2	17.357, 6	76.522.511.800,0	-13.782.542
Peru	2.7	8.3	3.9	7.125,8	242.631.573.320,8	-2.074.067
Filipinler	7.6	5.8	2.4	3.498,5	404.284.326.110,5	-66.960.098
Polonya	5.3	14.4	2.9	18.688,0	688.125.010.520,5	-15.747.939
Romanya	4.6	13.8	5.6	15.786,8	300.691.354.864,9	-35.869.961
Rusya	-2.1	13.8	3.9	15.270,7	2.240.422.427.458,6	378.822.710
Suudi Arabistan	8.7	2.5	5.6	30.447,9	1.108.571.517.285,4	221.307.905
Güney Afrika	1.9	7.0	28.8	6.766,5	405.270.850.099,4	11.736.605
Tayland	2.6	6.1	0.9	6.910,0	495.423.343.049,6	-22.154.205
Türkiye	5.5	72.3	10.4	10.674,5	907.118.435.952,7	-109.539.088

Kaynak: Dünya Bankası, Trademap, Statista (2022) verileri ile hazırlanmıştır.

Bir ülkenin veya bölgenin ekonomik performansını ölçmek için temel bir gösterge olan gsyih, OECD'nin tanımlamasına göre bir ülkede belirli bir dönemde mal ve hizmet üretimi yoluyla yaratılan katma değerın standart ölçüsüdür. Tüm nihai mal ve hizmetlerin parasal değeri olarak tanımlanan gsyih, tüm özel ve kamu harcamalarını, hükümet harcamalarını, yatırımları, toplam ihracat eksi ithalat olarak hesaplanan net ihracatı içermektedir. Bu bağlamda, gsyih ülke ekonomisinin performans göstergesi olduğu için oldukça önemlidir. Reel gsyih genellikle ekonominin genel sağlığının bir göstergesi olarak kullanılmakta olup, ekonominin büyüklüğünü temsil etmektedir (IMF, 2024). GSYİH (milyon dolar) değerleri incelendiğinde yükselen piyasalar ekonomisi içindeki en büyük üç ekonomi sırasıyla Çin, Hindistan ve Rusya olarak öne çıkmaktadır. Bunun yanında, bir ülkenin makroekonomik dinamiklerini etkileyen en önemli niteliği o ülkenin büyüme hızıdır (Yılmaz, 2018: 125). Geniş anlamda, reel gsyih' deki bir artış ekonominin iyi gittiğinin bir işareti olarak yorumlanır (IMF, 2024). gsyih büyüme oranları incelendiğinde, Panama (%10,8), Suudi Arabistan (%8,7), Malezya (%8,7) en hızlı büyüyen yükselen ekonomiler olurken; Rusya (%-2,1) küçülme; Güney Afrika (%1,9), Şili (%2,4) ve Tayland (%2,6) ise en düşük büyüme sergileyen ülkeler arasında yer almaktadır. Büyüme hızının istikrarlı olması, o ülkenin diğer makroekonomik göstergelerin de olumlu bir yansıma olarak görülür.

Bir zincir olarak düşünüldüğünde, büyüme hızı yüksek olan ülkelerde, üretimdeki artış enflasyona da olumlu yansımaktadır. Üretim hacmindeki artışın bir sonucu olarak ülkede üretim tesislerinin artmasıyla yeni istihdam kapıları açılmaktadır. Artan istihdam alanlarının bir sonucu olarak işsizliğin azalması ve ekonominin her alanında olumlu gelişmelerin yaşanması öngörülmektedir (Yılmaz, 2018: 125). Güney Afrika, Kolombiya ve Türkiye en yüksek; Tayland, Filipinler ve Polonya en düşük işsizlik oranına sahip yükselen ekonomiler olarak öne çıkmaktadır. Diğer taraftan, tüketici fiyat endeksi ile ölçülen enflasyon, ortalama bir tüketicinin sabit veya yıllık gibi belirli aralıklarla değiştirilebilen bir mal ve hizmet grubunu edinme maliyetindeki yıllık yüzde değişimi yansıtmaktadır. Arjantin ve Türkiye en yüksek enflasyon oranına sahip ülkeler olurken; Çin ve Suudi Arabistan ise en düşük enflasyon oranına sahip ülkelerdir.

Sürdürülebilir ekonomik büyüme ortalama gelirleri artırır ve yoksulluğun azaltılması ile güçlü bir şekilde ilişkilidir. Kişi başına düşen gsyih, kişi başına düşen gelirin dolaylı bir göstergesi olan kişi başına çıktı değerinin temel bir ölçüsü olarak kullanılmaktadır (Dünya Bankası, 2024). Bu bağlamda, Suudi Arabistan, Polonya ve Macaristan en fazla kişi başına düşen gsyih'ya sahip ülkeler konumundayken; Hindistan, Filipinler ve Mısır en düşük kişi başına düşen gsyih'ya sahip ülkelerdir. Ticarete konu olan ithalat ve ihracat arasındaki farkın

ölçülmesi için kullanılan ticaret dengesi göstergesi incelendiğinde, negatif değerli ülkelerin ithalatının ihracata oranla daha fazla düzeyde olduğu ve dış ticaret açığı verdikleri anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, en çok Hindistan, Türkiye ve Filipinler dış ticaret açığı veren ülkeler olurken; Çin, Rusya ve Suudi Arabistan dış ticaret fazlası veren ülkeler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 2.2 Yükselen Piyasalar Ekonomilerinin Lojistik Performans Skorları

2022	LPE	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Takip ve İzlenebilirlik	Zamanında Teslimat	Kalite ve Yeterlilik
Arjantin	2.8	2.7	2.8	2.7	2.9	3.1	2.7
Brezilya	3.2	2.9	3.2	2.9	3.2	3.5	3.3
Çin	3.7	3.3	4.0	3.6	3.8	3.7	3.8
Endonezya	3.0	2.8	2.9	3.0	3.0	3.3	2.9
Filipinler	3.3	2.8	3.2	3.1	3.3	3.9	3.3
Güney Afrika	3.7	3.3	3.6	3.6	3.8	3.8	3.8
Hindistan	3.4	3.0	3.2	3.5	3.4	3.6	3.5
Kolombiya	2.9	2.5	2.9	3.0	3.1	3.2	3.1
Macaristan	3.2	2.7	3.1	3.4	3.4	3.6	3.1
Malezya	3.6	3.3	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7
Meksika	2.9	2.5	2.8	2.8	3.1	3.5	3.0
Mısır	3.1	2.8	3.0	3.2	2.9	3.6	2.9
Panama	3.1	3.0	3.3	3.1	2.9	3.4	3.0
Peru	3.0	2.6	2.5	3.1	3.4	3.4	2.7
Polonya	3.6	3.4	3.5	3.3	3.8	3.9	3.6
Romanya	3.2	2.7	2.9	3.4	3.5	3.6	3.3
Rusya	2.6	2.4	2.7	2.3	2.5	2.9	2.6
Suudi Arabistan	3.4	3.0	3.6	3.3	3.5	3.6	3.3
Şili	3.0	3.0	2.8	2.7	3.0	3.2	3.1
Tayland	3.5	3.3	3.7	3.5	3.6	3.5	3.5
Türkiye	3.4	3.0	3.4	3.4	3.5	3.6	3.5

Tablo 2.2’de çalışmaya konu olan 21 ülkenin 2022 yılında yayınlanan genel LPE ve alt bileşenlerine ait skorlarına yer verilmiştir Yükselen piyasa ekonomileri ülkeleri içerisinde

en yüksek lojistik performans puanına sahip olan ülkelerin Çin ve Güney Afrika olduğu, en az puana sahip ülkenin ise Rusya olduğu görülmektedir. Gümrük ve gümrükleme süreci verimliliğine ilişkin skora göre en yüksek performans gösteren ülke Polonya olurken, en düşük performans gösteren ülke ise Rusya'dır. Ticaret ve sevkiyat ile ilişkili altyapının kalitesi puanına göre en yüksek performans gösteren ülke Çin olurken, en düşük performans gösteren ülkenin ise Peru olduğu görülmektedir. Diğer taraftan en yüksek rekabetçi sevkiyat fiyatlarıyla gönderim kolaylığı puanına sahip ülkenin Malezya olduğu, en az puana sahip ülkenin ise Rusya olduğu görülmektedir. Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği skorunun en yüksek olduğu ülkeler Çin ve Güney Afrika iken, en düşük olduğu ülke ise Rusya'dır. Sevkiyatların izlenebilirliği ve takip kabiliyeti puanının en yüksek olduğu ülkeleri Çin, Güney Afrika ve Polonya oluştururken, en düşük puana sahip ülkenin ise Rusya olduğu görülmektedir. Belirlenen zaman içinde teslimat puanı en yüksek ülke Filipinler, en düşük ise Rusya'dır.

Tablo 1.2'de bahsedildiği gibi ülkeler lojistik performans skorlarına göre dört gruba ayrılmaktadır. Analize konu olan ülkelerin sınıflandırılmasını incelediğimizde 2.25- 2.99 aralığında LPE skoru ile Arjantin, Kolombiya, Meksika ve Rusya kısmen performans gösteren ülkeler olarak ikinci grupta yer almaktadır. Diğer taraftan 3- 3.49 aralığında LPE skoru ile Brezilya, Endonezya, Filipinler, Hindistan, Macaristan, Mısır, Panama, Peru, Romanya, Suudi Arabistan, Şili ve Türkiye istikrarlı performansa sahip ülkeler olarak üçüncü grupta yer almaktadır. Bunun yanında 3.50- 5 aralığında en yüksek LPE skorlarına sahip 4. grup lojistik dostu ülkeler grubunda ise analize konu olan yükselen piyasalar ekonomilerinden Çin, Güney Afrika, Malezya, Polonya ve Tayland'ın bulunduğu görülmektedir. Genel itibariyle yirmi bir yükselen piyasa ekonomilerinin ağırlıklı olarak 3.grup ülkeler sınıflandırılması ile istikrarlı lojistik performans gösteren ülkeler konumunda olduğu söylenebilir.

2.2. Arjantin Ülke Profili

Arjantin, Brezilya'dan sonra Güney Amerika kıtasının en büyük ikinci, dünyanın ise en büyük sekizinci yüzölçümüne sahip ülkesi olarak coğrafi alan itibariyle 2.780.400 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır. Arjantin Bolivya, Brezilya, Paraguay, Uruguay ve Şili ile sınır komşusudur (T.C.Ticaret Bakanlığı, 2024). Çeşitli mikro iklimlere ve ekosistemlere sahip olması; toplam yüzölçümünün %9,4 büyüklüğündeki kısmının tarıma elverişli olması nedeniyle Arjantin'de çok çeşitli ürünler yetişmekte olup, tarım ve tarıma dayalı sanayi ülke ekonomisindeki önemli sektörler olarak öne çıkmaktadır (T.C. Ticaret

Bakanlığı, 2024). Son yıllarda yanlış tarım politikaları nedeniyle ihracatta zaman zaman sınırlamaya giden Arjantin, 51 milyon baş hayvana sahip olması itibarıyla dünyanın en önemli et üreticilerinden biri olarak öne çıkmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Doğal kaynaklar bakımında zengin bir ülke olan Arjantin’de kurşun, çinko, pampasın verimli ovaları, bakır, kalay, manganez, demir cevheri, uranyum ve petrol öne çıkan kaynaklardır (CIA, 2024). Dünyanın ikinci en büyük kaya gazı rezervine; toplam 27 milyar varil ile dünyanın en büyük dördüncü petrol rezervine sahip ülkesi olan Arjantin, kendi enerji ihtiyacını büyük ölçüde kendi kaynaklarından sağlamaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024)

Tablo 2.3 Arjantin’in İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Brezilya	1	9.027.619	9.326.004	11.288.420	10.385.573	7.941.610	11.761.549	12.633.621	11.853.729
ABD	2	4.482.604	4.535.038	4.286.739	4.109.532	3.309.515	4.991.829	6.666.120	5.621.311
Çin	3	4.425.230	4.338.719	4.223.854	6.817.853	5.244.394	6.154.212	7.924.382	5.169.052
Şili	4	2.297.397	2.650.077	3.060.325	3.070.778	2.890.384	4.176.196	4.929.082	4.945.036
Peru	5	819.951	1.073.498	1.169.008	1.588.095	1.377.829	1.995.216	2.438.227	2.538.781
Hindistan	6	2.208.521	2.081.099	1.600.879	2.155.535	2.507.528	4.293.273	4.542.232	2.450.284
Vietnam	7	2.546.073	2.271.317	2.101.664	2.806.238	2.850.893	3.220.919	3.222.731	2.093.184
Uruguay	8	1.130.262	1.223.790	1.266.848	1.160.436	1.076.693	1.366.274	1.568.941	1.738.257
Hollanda	9	1.170.977	1.394.020	1.717.759	1.806.600	1.593.313	2.984.086	3.563.505	1.556.292
AreaNes	10	687.730	939.863	1.148.691	917.259	852.404	831.143	1.727.794	1.482.827
Toplam		57.733.363	58.644.734	61.781.529	65.115.327	54.883.822	77.838.728	88.268.232	66.700.666

Kaynak: Trademap

Arjantin’in toplam ihracat hacmini incelendiğinde, 2020 ve 2023 yılları hariç sekiz yıllık süre zarfında artışın hâkim olduğu görülmektedir. 2022 yılında 88 milyar dolar ihracat hacmine sahip olan Arjantin’in 2023 yılında gelindiğinde %24’lük düşüş ile ihracat hacmi 66,7 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. Dünya mal ihracatında 44. sırada yer alan Arjantin’in en fazla ihracat yaptığı ülkelerin başında komşu ülkelerinden Brezilya (1.), Şili (4.), Peru (5.) ve Uruguay (8.) görülmekte olup, Brezilya’dan sonra sırasıyla ABD ve Çin en çok ihracat yapılan ilk üç ülke olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 2.4 Arjantin'in İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Brezilya	1	13.597.452	17.990.350	15.697.797	10.159.331	8.685.285	12.442.342	15.190.063	16.510.291
Çin	2	10.467.476	12.316.140	12.078.804	9.258.744	8.656.340	13.525.039	15.855.696	13.605.974
ABD	3	6.984.637	7.635.572	7.716.402	6.273.636	4.414.057	5.922.119	9.651.640	8.050.099
Paraguay	4	711.340	1.105.088	2.176.720	1.646.757	2.217.872	2.914.633	1.895.972	3.730.953
Almanya	5	3.053.219	3.229.108	3.351.365	2.765.873	1.987.983	2.527.152	2.587.180	2.670.682
İtalya	6	1.435.769	1.675.601	1.559.222	1.126.337	1.007.191	1.312.448	1.592.717	1.727.674
Tayland	7	1.132.210	1.258.905	1.328.604	1.184.467	999.297	1.553.260	1.690.714	1.686.185
Meksika	8	1.784.854	2.081.493	1.877.254	1.125.233	945.641	1.403.147	1.619.421	1.499.307
Hindistan	9	700.220	823.848	888.569	809.031	800.997	1.393.779	1.699.535	1.366.570
Vietnam	10	350.296	621.570	636.594	658.496	754.495	1.184.386	1.184.979	1.350.440
Toplam		55.609.530	66.938.085	65.482.814	49.125.030	42.355.637	63.183.753	76.162.545	69.773.052

Kaynak: Trademap

Arjantin'in sekiz yıllık süre zarfında ithalat hacmi incelendiğinde dönemsel olarak artış ve azalış eğilimlerinin birlikte görüldüğü, 2016 yılında 55,6 milyar dolar ithalat hacminin 2023 yılına gelindiğinde %25,5 artış ile 69,7 milyar dolara ulaştığı görülmektedir. Diğer taraftan 2022 yılında 76 milyar dolar olan ithalat hacmi, 2023 yılında %8'lik düşüş ile 69,7 milyar dolara gerilemiştir. Dünya mal ithalatında 49.sırada yer alan Arjantin'in en fazla ithalat yaptığı ülkelerin başında sınır komşusu olan Brezilya gelmekte olup, Çin ve ABD en çok ithalat yapılan ülkeler olarak listenin başında yerlerini almaktadır.

2.3. Brezilya Ülke Profili

Brezilya, Güney Amerika'nın yüzölçümü bakımından en büyük ve nüfus bakımından en kalabalık, kapladığı alan itibariyle Rusya, Kanada, Çin Halk Cumhuriyeti ve ABD'den sonra dünyanın en büyük beşinci ülkesidir. Güney Amerika kıtasının doğusunda bulunan, Şili ve Ekvator haricinde Güney Amerika'daki tüm ülkelerle sınır komşusu olan ve Atlantik okyanusu ile çevrili olan Brezilya, coğrafi alan itibariyle 8.515.770 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır (CIA, 2023). Brezilya, Arjantin; Guyana; Bolivya; Kolombiya; Paraguay; Peru; Venezuela, Uruguay; Fransız Guyanası ve Surinam ile sınır komşusudur (CIA, 2023). Amazon ormanları ile dünyanın en geniş tropikal ormanına ve oksijen rezervine sahip olan Brezilya, dünya kauçuk üretiminde birinciliğe sahiptir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). Dünyanın en önemli alüminyum ve kömür üreticilerinden biri olan Brezilya, portakal suyu

şeker, kahve, soya ve tavuk eti üretim ve ihracatında birinci, demir ve sığır eti üretim ve ihracatında ikinci, domuz eti üretim ve ihracatında ise dördüncü sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). Alümina, boksit, berilyum, altın, demir cevheri, manganez, nikel, niyobyum, fosfatlar, platin, tantal, kalay, uranyum, petrol, hidroelektrik ve kereste Brezilya'nın sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2023).

Her yıl Fortune dergisi tarafından hazırlanan ve yayınlanan Fortune Global 500, dünyanın en büyük gelirin sahip 500 kurumun sıralı listesine yer vermektedir. Bu listede Brezilya'dan dokuz firma yer almaktadır. Bu firmalar sırasıyla: Petrobra (71), JBS (177), Itau UnibancoHolding (207), Banco de Brasil (251), Banco Bradesco (273), Raizen (301), Vale (332), Caixa Economica Federal (406), Vibra Energia(429)'dır (Fortune, 2023).

Dünya ekonomilerini yenilikçi olma yeteneklerine göre sıralayan Küresel İnovasyon Endeksi (Global Innovation Index) 2023 raporuna göre Brezilya, GSYH' sına kıyasla gelişmişlik düzeyi açısından beklentilerin üzerinde performans göstererek 132 ekonomi içerisinde 49.sırada yer almaktadır. İnovasyon yatırımlarının düzeyine göre daha fazla inovasyon çıktısı üreten Brezilya, yenilikçi olma yeteneğine ile Latin Amerika ve Karayiplerdeki ondokuz ekonomi içerisinde birinci sırada yer almaktadır.

Tablo 2.5 Brezilya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Çin	1	35.133.590	47.488.449	64.205.647	62.871.652	67.788.075	87.907.888	89.718.899	104.311.423
ABD	2	23.274.525	27.045.669	29.132.910	29.701.879	21.615.716	31.336.286	37.643.829	37.103.763
Arjantin	3	13.417.670	17.618.814	14.951.217	9.723.825	8.488.738	11.878.463	15.348.623	16.715.756
Hollanda	4	10.322.800	9.252.265	13.068.031	10.086.120	6.705.000	9.316.020	11.910.549	12.108.911
Meksika	5	3.813.344	4.514.103	4.505.140	4.856.980	3.829.385	5.560.487	7.055.354	8.574.547
Şili	6	4.080.628	5.031.365	6.389.093	5.143.614	3.849.843	7.018.693	9.114.561	7.944.920
İspanya	7	2.629.681	3.840.183	5.150.784	3.999.195	4.056.873	5.433.174	9.760.700	7.846.611
Singapur	8	2.827.621	2.734.686	3.573.267	2.849.908	3.670.977	5.820.714	8.345.489	7.429.629
Japonya	9	4.604.339	5.263.291	4.334.337	5.408.841	4.127.277	5.539.500	6.603.070	6.615.790
Kanada	10	2.366.117	2.719.391	3.354.766	3.310.855	4.229.943	4.922.330	5.382.042	5.771.441
Toplam		185.235.401	217.739.177	239.889.210	223.998.669	209.180.242	280.814.577	334.463.079	339.672.778

Kaynak: Trademap

Brezilya'nın 2016-2023 yılları ihracat hacmi incelendiğinde, pandemi döneminde düşen ihracat hacminin hızla toparlandığı görülmektedir. Ancak, sekiz yıllık süre zarfında

2016 yılı ile 2023 yılı kıyaslandığında, 2016 yılında 185 milyar dolar olan ihracat değeri 2023 yılına gelindiğinde %83'lük artış ile yaklaşık 340 milyar dolara ulaşmış, 2023 yılı ihracat artışı %1,55 düzeyinde kalmıştır. Dünya mal ithalatında yirmi altıncı sırada yer alan Brezilya'nın mal ihracatı yaptığı başlıca ülkeler, Çin Halk Cumhuriyeti, ABD, Arjantin, Hollanda Meksika ve Şili en büyük paya sahip ilk altı ülke olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 2.6 Brezilya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Çin	1	23.363.995	27.321.484	34.730.027	35.270.401	34.778.441	47.650.946	60.744.585	53.178.676
ABD	2	24.073.556	25.086.247	29.350.064	30.413.154	28.207.119	39.692.465	51.705.602	38.412.246
Almanya	3	9.130.742	9.227.150	10.557.305	10.280.096	9.369.073	11.346.499	12.806.357	13.146.899
Arjantin	4	9.084.494	9.435.192	11.051.063	10.552.254	7.897.096	11.948.896	13.099.915	11.996.278
Rusya	5	2.021.090	2.644.883	3.373.742	3.680.500	2.747.251	5.698.759	7.852.300	10.004.969
Hindistan	6	2.482.604	2.945.674	3.662.824	4.257.456	4.167.454	6.728.421	8.864.536	6.881.136
İtalya	7	3.711.872	3.968.016	4.522.769	4.049.893	4.083.232	5.490.117	5.581.979	5.867.768
Meksika	8	3.528.088	4.238.051	4.909.340	4.196.689	3.862.358	4.561.248	5.283.524	5.541.084
Fransa	9	3.682.388	3.726.936	3.947.522	3.474.413	4.156.555	4.819.321	4.966.371	5.507.831
Japonya	10	3.566.368	3.762.634	4.355.618	4.094.053	4.191.338	5.145.679	5.299.771	5.128.067
Toplam		137.552.003	150.749.453	181.230.569	177.341.225	158.786.825	219.408.049	272.701.734	240.834.624

Kaynak: Trademap

Brezilya'nın 2016 ile 2023 yılları arasında ticarete konu olan ithalat hacminde, dönemsel olarak düşüş ve artış trendleri görülmektedir. Ancak 2016 yılında yaklaşık 138 milyar dolar olan ithalat değeri 2023 yılına geldiğinde yaklaşık 241 milyar dolara ulaşarak %75 oranında artış göstermiştir. Diğer taraftan, 2023 yılı ithalat hacmindeki düşüş dikkat çekicidir. Dünya mal ithalatında yirmi altıncı sırada yer alan Brezilya'nın mal ithalatı yaptığı başlıca ülkeler, Çin Halk Cumhuriyeti, ABD, Arjantin, Almanya, Hindistan ve Rusya Federasyonu en büyük paya sahip ilk altı ülke olarak öne çıkmaktadır.

2.4. Çin Halk Cumhuriyeti Ülke Profili

Rusya ve Kanada'dan sonra dünyanın en büyük yüzölçümüne sahip üçüncü ülkesi, tüm Asya ülkelerinin en büyüğü ve neredeyse Avrupa'nın tamamı kadar büyük olan Çin Halk Cumhuriyeti, 9.596.960 kilometrekarelik alan ile dünyanın yaklaşık on dörtte birlik kısmını kaplamaktadır (Export Promotion Council for Handicrafts, 2023). Asya kıtasının doğusunda

yer alan Çin, Afganistan; Butan; Birmanya; Hindistan; Kazakistan; Kuzey Kore; Kırgızistan; Laos; Moğolistan; Nepal; Pakistan; Rusya Federasyonu; Tacikistan ve Vietnam ile komşudur (CIA, 2024).

Maden ve mineraller yönünden zengin bir ülke olan Çin Halk Cumhuriyeti, dünyanın en büyük altın üreticisidir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). Kömür, demir cevheri, petrol, doğal gaz, cıva, kurşun, çinko, uranyum, titanyum, nadir toprak elementleri, molibden, alüminyum sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024). Dünyanın en büyük kömür üreticisi ve aynı zamanda en büyük kömür tüketicisi olan Çin Halk Cumhuriyeti, kömür rezervleri bakımından dünyada ilk sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). Doğal su kaynakları bakımından zengin olan ülke dünyanın en büyük hidroelektrik potansiyeline sahiptir. Doğal kaynak bakımından petrol ve doğal gaza sahip olmasında rağmen, aynı zamanda önemli bir petrol ithalatçısıdır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023).

Dünya nüfusunun beşte birinin yaşadığı Çin, küresel gıda üretiminin dörtte birini tek başına karşılayan dünyanın en büyük tarım üreticisi olarak buğday ve pirinç üretiminde dünya lideridir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Bununla birlikte imalat sektörü, Çin ekonomisinin itici gücü olarak önem arz etmekte ve GSYH 'sının %40,7'sine tekabül etmektedir. Dünyadaki çeliğin %50'sini, cep telefonlarının yüzde %90'ını, gemilerin %40'ını, otomobillerin yüzde %30'unu ve ayakkabıların yüzde %60'ını üreten Çin Halk Cumhuriyeti, dünyanın en büyük ikinci ekonomisidir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

Dünya ekonomilerini yenilikçi olma yeteneklerine göre sıralayan Küresel İnovasyon Endeksi (Global Innovation Index) 2023 raporuna göre Küresel İnovasyon Endeksi sıralamasında ilk 25 içerisinde yer alan bir inovasyon lideri olarak değerlendirilen Çin Halk Cumhuriyeti GSYİH ile karşılaştırıldığında, gelişmişlik düzeyine göre üstün performans göstererek 132 ekonomi içerisinde 12.sırada yerini almıştır.

Her yıl Fortune dergisi tarafından hazırlanan ve yayınlanan Fortune Global 500, dünyanın en büyük gelire sahip 500 kurumunun sıralı listesine yer vermektedir. Bu listede Çin Halk Cumhuriyeti'nden on firma yer almaktadır. Bu firmalar;State Grid (3), China National Petroleum (5), Sinopec Group (6), China State Construction Engineering (13) Industrial& Commercial Bank of China (28), China Construction Bank (29), Agricultural Bank of China (32), Ping An Insurance (33), Sinochem Holdings (38) ve China RailwayEngineering Group (39) olarak sıralanmıştır.

Tablo 2.7 Çin'in İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ABD	1	388.145.454	431.664.273	479.701.581	419.322.837	452.492.932	577.125.500	582.756.120	502.003.682
Hong Kong	2	292.214.997	280.975.081	302.960.301	278.024.510	271.084.279	348.969.298	297.538.449	276.415.902
Japonya	3	129.450.377	137.368.622	147.235.099	143.244.518	142.596.625	165.822.965	172.927.436	157.584.021
Güney Kore	4	94.659.513	102.834.413	109.028.749	110.974.410	112.476.216	148.847.027	162.621.428	149.257.115
Vietnam	5	61.585.175	72.117.144	84.015.799	97.868.882	113.815.239	137.904.870	146.959.900	138.244.768
Hindistan	6	58.920.648	67.925.121	76.880.637	74.825.299	66.719.472	97.510.656	118.501.523	117.821.289
Rusya	7	37.506.059	43.149.783	48.005.203	49.748.487	50.504.392	67.550.055	76.122.649	111.057.216
Almanya	8	65.768.897	71.224.289	77.908.711	79.789.085	86.807.061	115.181.923	116.226.632	100.633.111
Hollanda	9	57.746.634	67.325.060	73.124.185	73.978.804	79.006.021	102.433.417	117.730.975	100.266.429
Malezya	10	38.542.312	41.999.160	45.848.412	52.141.782	56.300.813	78.697.722	93.711.252	88.060.435
Toplam		2.118.980.582	2.271.796.142	2.494.230.195	2.498.334.248	2.588.402.392	3.361.814.264	3.593.601.450	3.388.716.312

Kaynak: Trademap

Çin Halk Cumhuriyeti'nin ihracat hacmi 2016-2022 yılları arasında sürekli artmış, ancak 2023 yılında bir önceki yıl değerine göre %5,74'lük bir düşüş sergilemiştir. Dünya mal ihracatında birinci sırada yer alan Çin Halk Cumhuriyeti'nin mal ihracatı yaptığı başlıca ülkeler, ABD, Hong Kong, Japonya, Güney Kore, Vietnam ve Hindistan en büyük paya sahip altı ülke olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 2.8 Çin'in İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tayvan	1	139.715.214	154.796.770	177.345.362	173.012.781	200.497.888	249.876.255	238.091.695	199.519.622
ABD	2	135.047.253	154.839.684	156.004.357	123.792.117	136.339.521	180.971.848	178.956.846	166.071.580
Güney Kore	3	159.168.781	177.523.904	204.566.451	173.559.029	173.100.171	213.445.080	199.667.118	162.212.043
Japonya	4	145.771.152	165.494.647	180.401.786	171.768.696	174.655.179	205.523.715	184.496.995	160.577.404
Avustralya	5	70.233.044	94.632.692	105.083.923	121.289.666	117.693.743	163.729.736	142.091.499	155.507.964
Rusya	6	32.131.140	41.351.921	58.887.066	61.190.632	57.114.667	78.142.344	114.148.971	128.484.735
Brezilya	7	45.603.468	58.476.878	77.141.726	79.962.547	85.517.209	109.877.876	109.522.043	122.450.862
Almanya	8	86.118.708	96.932.837	106.257.241	105.087.088	105.110.506	119.920.072	111.399.129	106.272.367
Çin	9	128.794.412	132.604.645	146.381.812	129.792.198	125.264.226	156.820.006	122.883.424	104.839.419
Malezya	10	49.118.293	53.961.162	63.321.954	71.909.977	75.174.351	98.192.537	109.878.980	102.513.126
Toplam		1.588.695.867	1.840.957.060	2.134.987.265	2.066.513.429	2.057.021.048	2.675.680.064	2.715.998.754	2.559.319.988

Kaynak: Trademap

Dönemsel olarak düşüslere rağmen Çin Halk Cumhuriyeti'nin ithalat hacminin sekiz yıllık zaman zarfında çoğunlukla artış eğiliminde olduğu görölmektedir. 2016 yılında 1,5 trilyon dolar olan ithalat hacmi 2023 yılına gelindiğinde %64'lük artış ile 2,5 trilyon dolara ulaşmış, 2023 yılında ise ithalat %5,76 oranında düşüş sergilemiştir. Dünya mal ithalatında ikinci sırada yer alan Çin Halk Cumhuriyeti'nin mal ithalatı yaptığı başlıca ölkeler, Tayvan, ABD, Güney Kore, Japonya, Avustralya ve Rusya Federasyonu'dur.

2.5. Endonezya Ülke Profili

Coğrafi alan itibariyle 1.904.569 kilometrekarelik alanı kaplayan Endonezya, Malezya, Papua Yeni Gine ve Doğu Timor ile sınır komşusu olan Güneydoğu Asya ile Avustralya anakaraları arasında uzanan bir adalar grubu devletidir (CIA, 2024). Dünyanın en büyük dördüncü nüfusuna sahip ölk konumundaki Endonezya, büyük bir iş gücüne; yer altı ve yer üstü kaynakları itibariyle önemli bir hammadde hacmine ve çeşitliliğine sahiptir. 2022 yılında 1.6 milyon mt üretimle dünyanın önde gelen nikel üreticisi konumunda olan Endonezya'da, son dönemlerde yapılan araştırmalar ölkenin maden rezervlerinin bakımından tahmin edilenden çok daha zengin olduğunu ortaya çıkarmıştır(T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024:CIA, 2024). Bu bağlamda, petrol, kalay, doğal gaz, nikel, kereste, boksit, bakır, verimli topraklar, kömür(en büyük rezerve sahip iki ölkeden biri), altın ve gümüş ölkenin sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır. Dünyanın en büyük palm yağı üreticisi olan Endonezya,kauçuk üretiminde Tayland'dan sonra ikinci, pirinç üretiminde Çin ve Hindistan'dan sonra üçüncü, kakao üretiminde üçüncü ve kahve üretiminde dördüncü sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Bunun yanında, Endonezya Güneydoğu Asya'nın en büyük orman ihracatçısı olarak, kâğıt üretiminde de önemli katkıları olan üretici ölk konumundadır.

Fortune dergisi tarafından hazırlanan ve yayınlanan Fortune Global 500 listesinde Endonezya'dan yalnızca Pertamina (141) isimli bir firma yer almıştır (Fortune, 2023). Güneydoğu Asya'nın en hızlı büyüyen ve en büyük ekonomilerinden biri konumundaki Endonezya'nın ithalat ve ihracata ilişkin verileri aşağıda incelenecektir.

Tablo 2.9 Endonezya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Çin	1	15.045.332	16.785.586	23.049.296	27.126.932	27.961.887	31.775.692	53.764.668	65.924.117
ABD	2	16.266.948	16.171.116	17.810.363	18.471.422	17.873.447	18.666.768	25.834.929	28.239.114
Japonya	3	18.014.347	16.101.547	17.790.812	19.479.892	16.003.261	13.662.871	17.868.287	24.845.365
Hindistan	4	11.713.021	10.093.805	14.083.573	13.725.676	11.823.491	10.413.999	13.341.986	23.378.836
Malezya	5	7.626.943	7.113.107	8.467.527	9.436.721	8.801.815	8.130.627	11.967.891	15.452.430
Singapur	6	12.632.335	11.247.529	12.767.193	12.991.593	12.916.730	10.712.315	11.631.895	14.395.732
Filipinler	7	3.921.252	5.270.873	6.627.222	6.825.460	6.770.111	5.898.710	8.604.286	12.903.203
Güney Kore	8	7.649.743	7.007.624	8.186.977	9.532.500	7.234.409	6.506.501	8.980.877	12.813.689
Tayvan	9	5.037.356	3.652.644	4.218.604	4.700.894	4.034.832	4.098.805	6.959.529	8.702.754
Vietnam	10	2.740.179	3.045.497	3.587.475	4.583.937	5.153.358	4.941.002	6.850.033	8.286.044
Toplam		150.282.258	144.494.206	168.810.637	180.215.036	167.682.996	163.306.490	231.587.887	291.979.103

Kaynak: Trademap

Sekiz yıllık süre zarfında Endonezya'nın ihracat hacminde zaman zaman düşüş ve yükseliş eğilimi olduğu görülmektedir. 2015 yılında 150 milyar dolar olan ihracat değeri, 2022 yılına geldiğinde %94'lük artış ile yaklaşık 292 milyar dolara ulaşmış, 2022 yılı ihracat değeri bir önceki yıla göre %26'lık artış göstermiştir. Dünya ihracat hacmi sıralamasında 27. sırada olan Endonezya'nın mal ihracatı yaptığı başlıca ülkeler, Çin, ABD, Japonya, Hindistan, Malezya ve Singapur'dur.

Tablo 2.10 Endonezya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Çin	1	29.410.891	30.800.493	35.767.190	45.537.831	44.930.621	39.634.710	56.211.017	67.723.698
Singapur	2	18.022.558	14.548.301	16.888.782	21.439.522	17.589.850	12.341.238	15.413.128	19.409.474
Japonya	3	13.263.523	12.984.774	15.241.424	17.976.712	15.661.831	10.672.054	14.256.264	17.176.667
Malezya	4	8.530.668	7.200.947	8.796.734	8.602.839	7.775.274	6.933.024	9.450.854	12.475.634
Güney Kore	5	8.427.206	6.674.573	8.122.354	9.088.876	8.421.259	6.849.368	9.426.814	11.718.182
ABD	6	7.614.746	7.319.167	8.149.432	10.212.286	9.318.897	8.641.588	11.305.738	11.681.585
Tayland	7	8.083.368	8.666.934	9.279.536	10.952.798	9.469.093	6.483.757	9.118.530	10.989.024
Avustralya	8	4.815.795	5.260.855	6.010.020	5.825.543	5.515.309	4.646.557	9.415.068	9.863.268
Hindistan	9	2.741.418	2.872.789	4.048.553	5.016.912	4.295.692	3.764.305	7.658.524	9.329.537
Suudi Arabistan	10	3.421.632	2.725.033	3.167.022	4.910.728	3.567.725	2.613.491	3.967.064	5.491.364
Toplam		142.694.804	135.652.914	156.925.150	188.711.246	171.275.737	141.622.127	195.694.490	237.447.057

Kaynak: Trademap

Tablo 2.10’da Endonezya’nın ihracat hacminde zaman zaman düşüş ve yükseliş eğilimi olduğu görülmektedir. 2015 yılında 142,6 milyar dolar olan ihracat değeri, 2022 yılına gelindiğinde %66’lık artış ile 237,4 milyar dolara ulaşmıştır. 2022 yılı ihracatında bir önceki yıla göre %21’lik artış gözlenmiştir. Dünya ithalat hacmi sıralamasında 27. sırada olan Endonezya’nın mal ithalatı yaptığı başlıca ülkeler, Çin, Singapur, Japonya, Malezya, Güney Kore ve ABD’dir.

2.6. Filipinler Ülke Profili

Güneydoğu Asya’da, Gürcistan’ın iki katından biraz daha az; Arizona’dan biraz daha büyük, Filipin Denizi ile Güney Çin Denizi arasında 7.107 ada ve adacıktan oluşan Filipinler, coğrafi konum itibarıyla 300.000 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır (CIA, 2024). Miktar ve çeşitlilik bakımından zengin bir ülke konumunda olan Filipinlerde kereste, petrol, nikel, kobalt, gümüş, altın, tuz, bakır ülkenin sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024). Dünyanın en fazla maden kaynağına sahip ülkeleri arasında yer alan Filipinler, dünyanın en büyük altın, krom ve bakır rezervine sahip ülkesidir. Önceleri dünyanın on en büyük altın ve bakır üreticisi konumundaki ülke, üretim maliyetlerinin artması, maden fiyatların düşmesi ve altyapıya sağlanana yatırımlardaki yetersizlikten dolayı sahip olduğu kaynaklarından yararlanamamaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

Tablo 2.11 Filipinler’in İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ABD	1	8.811.310	8.669.889	9.209.532	10.550.142	11.465.402	9.723.852	11.856.667	12.470.350
Japonya	2	12.381.197	11.674.108	10.229.733	9.473.708	10.632.444	9.924.293	10.722.304	11.094.094
Çin	3	6.393.073	6.192.433	6.992.771	8.698.668	9.628.984	9.621.918	11.530.853	10.965.840
Hong Kong	4	6.199.418	6.582.767	8.645.077	9.554.212	9.621.663	9.085.615	9.931.547	10.480.180
Singapur	5	3.649.515	3.700.591	3.868.399	4.234.412	3.825.146	3.758.277	4.194.783	4.908.819
Tayland	6	2.263.438	2.130.029	2.644.615	2.716.756	2.957.716	2.882.609	3.450.823	3.374.363
Güney Kore	7	2.511.562	2.095.042	2.540.392	2.542.279	3.208.783	2.536.235	2.573.907	3.127.015
Tayvan	8	2.177.120	2.055.633	2.278.692	2.472.921	2.231.730	2.057.015	2.525.274	2.964.904
Hollanda	9	1.771.991	1.715.640	2.467.039	2.480.700	2.257.284	1.900.066	2.253.693	2.941.095
Almanya	10	2.646.455	2.293.130	2.620.773	2.808.993	2.708.233	2.368.154	2.938.306	2.779.331
Toplam		58.648.378	56.312.889	63.233.344	67.487.925	70.334.023	63.879.430	74.619.723	78.929.719

Kaynak: Trademap

2015-2022 dönemi ihracat hacminde dalgalı bir seyir izlenen Filipinler'in 2015 yılında 58,6 milyar dolar olan ihracat değeri 2022 yılına gelindiğinde %35'lik artış göstererek 78,9 milyar dolara ulaşmış, 2022 yılı ihracatındaki artış %6 olarak gerçekleşmiştir. Dünya ihracat sıralamasında 49.sırada olan Filipinler'in en çok ihracat yaptığı ülkeler arasında ABD, Japonya,Çin, Hong Kong, Singapur ve Tayland en büyük paya sahip ülkeler olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 2.12 Filipinlerin İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Çin	1	11.477.931	15.916.115	17.818.610	22.579.343	25.749.016	20.958.563	28.209.949	29.796.358
Endonezya	2	3.108.900	4.707.532	6.711.426	6.789.011	6.978.545	5.863.570	9.027.969	13.935.822
Japonya	3	6.760.904	10.196.483	11.410.502	11.396.632	10.748.257	8.716.882	11.831.921	13.086.142
Güney Kore	4	4.550.222	5.625.038	8.420.299	11.503.052	8.502.307	7.018.492	9.628.490	12.730.035
ABD	5	7.639.150	7.694.955	7.916.009	8.322.048	8.225.453	7.136.033	8.282.184	9.690.544
Singapur	6	4.879.796	5.596.519	5.750.561	6.310.796	6.757.943	5.642.467	7.246.853	8.460.573
Tayland	7	4.433.704	6.725.804	6.902.830	7.948.351	7.024.950	4.984.050	7.238.406	7.656.412
Tayvan	8	5.481.207	5.373.542	5.228.965	5.748.256	4.858.147	4.807.319	6.029.749	7.093.880
Malezya	9	3.304.771	3.417.290	3.802.859	4.285.726	4.708.796	4.015.523	5.573.105	6.680.522
Vietnam	10	1.273.130	1.982.274	2.661.069	3.225.058	3.618.854	3.121.310	4.469.123	4.773.473
Toplam		70.186.127	85.935.069	98.484.468	115.119.184	112.908.749	90.758.564	124.386.497	145.889.817

Kaynak: Trademap

Filipinler'in ithalat hacmi, pandemi dönemi hariç sürekli artış göstermiş, 2015 yılında 70 milyar dolar olan ithalat değeri 2022 yılında %108'lik artış ile 145,8 milyar dolara ulaşmış, 2022 yılı artış oranı %17 olarak gerçekleşmiştir. Dünya mal ithalat hacmi sıralamasında 35.sırada yer alan Filipinler'in en çok ithalat yaptığı ülkeler arasında Çin, Endonezya, Japonya, Güney Kore, ABD ve Singapur en büyük paya sahip ülkeler olarak yer almaktadır.

2.7. Güney Afrika Ülke Profili

Afrika kıtasının güney ucunda bulunan, Teksas'ın iki katından biraz daha küçük olan Güney Afrika 1.219.090 kilometrekarelik yüzölçümüne sahiptir(CIA, 2024). Güney Afrika, Botswana, Lesoto, Mozambik, Namibya, Esvatini ve Zimbabwe ile sınır komşusudur. “Güney Afrika'nın zengin doğal bitki örtüsü ve yaban hayvan çeşitliliği, değerli madenlere olan ilgi nedeniyle gölgede kalmaktadır”(T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023:4). 2022 yılında 18.000 mt üretimle dünyanın lider kromit cevheri üreticisi olan Güney Afrika, altın, platin, paladyum, elmas, gümüş, krom ve demir kaynakları bakımından zengin bir ülkedir. Dünyanın en büyük platin, manganez, krom ve vanadyum üreticisi konumunda olan Güney Afrika; aynı zamanda

altın, kömür, demir ve değerli taşlar üreticisi olarak öne çıkmaktadır (T.C.Ticaret Bakanlığı, 2024). Dünya manganez rezervlerinin %80'ine; altın rezervinin %40'ına sahip ülke konumundaki Güney Afrika, altın madeni işletmeciliği ve derin katman madencilik teknolojisi konusunda dünya lideridir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Aynı zamanda Güney Afrika, Rusya, Botswana, Kanada ve Angola'dan sonra dünyanın beşinci en büyük elmas üretici; dünyanın önde gelen on kömür üreticisinden biri ve önemli bir kömür ihracatçısıdır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

Güney Afrika'da Ford, BMW, Volkswagen, Toyota, Nissan, Isuzu ve Mercedes-Benz olmak üzere yedi farklı Otomobil ve Hafif Ticari araç üreticisi bulunmaktadır (T. C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Afrika kıtasındaki hafif ticari araç üretiminin %62,1'i Güney Afrika'da gerçekleştirilmektedir. %1,1'lik pazar payı ile Güney Afrika hafif ticari araç üretiminde dünyada on beşinci sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Aynı zamanda, Güney Afrika dünyanın en önemli katalitik konvektör tedarikçisi olarak bu alandaki ihracatı önem arz etmektedir.

Küresel İnovasyon Endeksi(Global Innovation Index) 2023 raporuna göre Güney Afrika, GSYH'sı itibariyle gelişmişlik düzeyine göre beklenenin üstünde bir performansla 132 ekonomi içerisinde 59.sırada yer almaktadır. Yine aynı raporda Güney Afrika'nın inovasyon yatırım düzeyine göre daha fazla inovasyon çıktısı ürettiği belirtilmiştir (Global Innovation Index, 2023).

Tablo 2.13 Güney Afrika'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Çin	1	6.742.878	8.608.962	8.706.032	9.659.694	9.758.899	13.839.764	11.942.859	12.490.613
ABD	2	5.546.070	6.698.536	6.440.248	6.295.901	7.127.511	13.105.430	10.955.729	8.430.310
Almanya	3	5.661.691	6.305.625	7.222.361	7.484.849	6.979.290	10.506.115	10.001.405	7.808.381
Mozambik	4	2.275.940	2.972.191	3.272.372	3.691.981	3.075.101	4.343.628	5.765.803	6.174.062
AreaNes	5	5.797.155	6.063.706	6.384.470	5.267.411	7.253.473	7.887.907	5.847.194	6.073.506
Japonya	6	3.467.404	4.176.767	4.503.693	4.309.142	3.784.090	8.236.937	8.601.491	5.756.746
Birleşik Krallık	7	3.181.681	3.494.174	4.869.005	4.721.032	4.230.960	8.182.961	6.323.841	5.298.027
Hindistan	8	3.227.387	4.166.444	4.493.472	4.126.646	3.217.012	4.283.576	5.137.314	5.042.543
Hollanda	9	2.012.675	2.849.184	3.147.047	2.906.867	3.297.885	4.171.141	5.998.861	4.304.806
Botswana	10	3.732.433	3.860.090	4.113.547	4.108.192	3.268.523	4.390.756	4.705.996	4.183.269
Belçika	11	2.309.934	2.489.612	2.465.898	2.746.836	2.397.517	3.551.777	3.981.093	3.723.275
Toplam		76.586.727	89.555.817	95.179.154	90.419.473	85.686.133	123.734.050	123.614.816	110.467.329

Kaynak: Trademap

Güney Afrika'nın 2016 yılında 76,5 milyar dolar olan ihracat hacmi, 2023 yılında 110 milyar dolara yükselerek %46'lık artış sergilemiş, 2023 yılı ihracat artışı %11 düzeyinde gerçekleşmiştir. Dünya mal ihracatında 39. sırada yer alan Güney Afrika'nın en büyük ihracat ortakları, Çin Halk Cumhuriyeti, ABD, Almanya, Mozambik, AreaNes, Japonya ve Birleşik Krallık'tır.

Tablo 2.14 Güney Afrika'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Çin	1	13.581.805	15.258.814	17.221.932	16.289.345	14.268.921	19.260.038	22.516.655	21.943.714
ABD	2	5.010.303	5.511.706	5.572.291	5.806.009	4.422.761	6.597.510	8.231.968	9.188.544
Almanya	3	8.900.670	9.619.196	9.279.992	8.793.215	6.274.403	7.642.843	8.265.816	8.685.292
Hindistan	4	3.174.716	3.921.316	3.875.257	4.329.327	3.571.342	5.350.616	8.359.849	7.461.934
BAE	5	1.056.142	1.113.094	1.450.530	2.196.650	1.198.554	1.895.731	4.139.055	3.992.729
Tayland	6	2.161.604	2.502.102	2.931.672	2.667.885	2.137.863	2.975.893	3.084.296	3.497.194
Suudi Arabistan	7	2.825.878	3.839.041	5.418.057	3.665.755	2.678.125	4.108.740	4.391.220	3.096.050
Japonya	8	2.560.360	2.833.892	2.877.471	2.806.403	1.909.979	2.604.866	2.840.656	2.703.911
Umman	9	363.582	612.813	1.123.988	927.735	662.745	1.875.707	2.654.431	2.551.878
İtalya	10	1.847.361	2.222.264	2.579.730	2.231.113	1.759.180	2.575.256	2.468.638	2.411.770
Toplam		75.126.145	83.293.796	94.023.947	88.216.179	68.704.670	93.614.253	111.878.211	107.169.323

Kaynak: Trademap

Güney Afrika'nın 2016-2023 döneminde ithalat hacmi %43 artışla 107 milyar dolara ulaşırken, 2023 yılında %4 oranında düşüş sergilemiştir. Dünya mal ithalatında 40. sırada yer alan Güney Afrika'nın mal ithalatı yaptığı başlıca ülkeler, Çin Halk Cumhuriyeti, ABD, Almanya, Hindistan, BAE ve Tayland'dır.

2.8. Hindistan Ülke Profili

Dünyanın coğrafi alanı itibariyle en büyük yedinci ülkesi, en büyük yarımadası ve dünyanın en kalabalık demokrasisi olarak adından söz ettiren Hindistan, karla kaplı olan Himalaya tepelerinden güneydeki tropik yağmur ormanlarına kadar uzanarak 3.287.263 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır (CIA, 2024). Ülke doğuda Bengal körfezi, batıda Umman denizi ve güneyde Hint okyanusu ile çevrilidir. Hindistan'ın sınır ülkelerini kuzeybatıda Afganistan ve Pakistan; kuzeyde Çin, Butan ve Nepal; doğuda Myanmar; batıda Bengal'in doğusundaki Bangladeş oluşturmaktadır.

Hindistan doğal kaynakları bakımından zengin bir ülke değildir. Bu düşüncenin temelinde ise dünya yüzölçümünün %2,4'ünü kaplamasına rağmen, dünya nüfusunun %17'sini barındıran Hindistan'ın doğal kaynak ihtiyacının oldukça fazla olması yatmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). Kömür(dünyanın en büyük dördüncü rezervi), demir cevheri, manganez cevheri, mika, boksit, petrol, titanyum cevheri, kromit, doğal gaz, manyezit, kireç taşı, alçıtaşı, fosforit ve florit Hindistan'ın sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024). Nüfusun %55'inin birincil geçim kaynağını oluşturan tarım sektörü, Hindistan ekonomisinde önemli bir yer almakta olup, dünyanın önde gelen tarım ürünü ihracatçıları arasında yer alması açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda Hindistan, şeker kamışı, pamuk, meyve/sebze üretiminde dünyanın en büyük ikinci üreticisi; tarımsal kimyasallarda dünyanın en büyük dördüncü üreticisi; aynı zamanda bakliyat, süt, çay, kaju gibi ürünlerde ise dünyanın en büyük ihracatçı ülkesi konumundadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Diğer taraftan, Hindistan ilaç sanayinde dünyada öncü ülkelerden biri olarak, iki yüzden fazla ülkenin ilaç ürünlerini tedarik etmektedir. Aynı zamanda, ülke dünyanın en büyük jenerik(referans) ilaç üreticisidir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

Küresel İnovasyon Endeksi (Global Inovation Index) 2023 raporuna göre Hindistan, GSYH'sı itibariyle gelişmişlik düzeyi açısından beklentilerin üzerinde performans göstererek 132 ekonomi içerisinde 40. sırada yer almaktadır. Yine aynı raporda, Hindistan'ın inovasyon yatırımlarının düzeyine göre daha fazla inovasyon çıktısı ürettiği belirtilmiştir (Global Innovation Index, 2023).

Her yıl Fortune dergisi tarafından hazırlanan Fortune Global 500, dünyanın en büyük geliriye sahip 500 kurumun sıralı listesini yayınlamaktadır. 2023 yılında yayınlanan listede Hindistan menşeli sekiz firma; Reliance Industries (88), Indian Oil Corporation (94), Life Insurance Corporation Of India (107), Oil&NaturalGas Corporation (158), Bharat Petroleum (233), State Bank of India (235), Tata Motors (337) ve Rajest Exports (353) yer almaktadır.

Tablo 2.15 Hindistan'ın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ABD	1	40.339.244	41.982.373	46.028.324	51.764.145	54.288.194	49.320.596	71.510.497	80.230.193
BAE	2	30.240.227	30.675.031	30.020.630	29.100.195	29.539.358	17.953.335	25.446.639	31.322.728
Hollanda	3	4.873.383	4.867.884	5.432.400	8.677.864	8.906.975	6.261.190	10.284.461	18.500.438
Çin	4	9.539.517	8.914.967	12.500.767	16.503.442	17.278.833	19.008.267	23.036.597	15.084.401
Bangladeş	5	5.473.418	5.668.089	7.212.092	8.763.030	8.242.923	7.912.821	14.092.748	13.833.759
Singapur	6	7.801.576	7.384.679	11.598.045	10.494.472	10.738.689	8.295.020	10.650.087	11.830.795
Birleşik Krallık	7	8.889.807	8.564.111	8.957.197	9.767.380	8.797.200	7.767.620	10.374.395	11.235.450
Almanya	8	7.022.958	7.177.200	8.235.876	8.972.262	8.569.825	7.656.985	9.513.606	10.441.963
Suudi Arabistan	9	6.969.586	5.044.523	5.218.976	5.501.775	5.974.037	6.154.273	8.245.418	10.152.976
Türkiye	10	4.375.425	4.472.728	4.922.767	5.363.419	4.575.956	3.636.047	7.264.963	10.014.499
Toplam		263.889.005	260.963.959	295.862.157	323.997.680	323.250.726	275.488.745	394.813.673	452.684.214

Kaynak: Trademap

Dünya mal ihracatında 18. sırada yer alan Hindistan'ın 2015 yılında 263,8 milyar dolar olan ihracat hacmi, 2022 yılına gelindiğinde %75 düzeyinde artış ile 452,6 milyar dolara ulaşırken, 2022 yılı artış oranı %14,65 olarak gerçekleşmiştir. Hindistan'ın en önemli ihracat ortakları ABD, BAE, Hollanda, Çin Halk Cumhuriyeti, Bangladeş ve Singapur'dur.

Tablo 2.16 Hindistan'ın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Çin	1	61.641.108	60.479.988	71.890.425	73.845.717	68.402.093	58.798.825	87.535.136	102.249.180
BAE	2	20.288.261	19.239.922	23.105.072	27.018.240	30.308.879	23.901.107	43.070.345	53.851.377
ABD	3	20.476.016	20.393.719	24.070.494	32.821.243	34.917.972	26.615.673	41.386.816	51.772.471
Suudi Arabistan	4	21.365.549	18.459.918	21.077.369	28.523.033	27.000.125	17.723.810	27.689.346	46.188.427
Rusya	5	4.529.850	4.781.758	7.976.972	6.823.232	6.226.189	5.937.619	8.695.038	40.628.245
Irak	6	11.307.164	9.973.865	15.303.164	23.113.210	22.085.016	16.172.948	26.566.073	39.068.377
Endonezya	7	13.841.476	12.188.631	16.228.107	16.098.059	15.563.891	12.020.795	16.724.828	28.665.341
Singapur	8	7.400.703	6.719.133	7.232.165	14.483.646	14.893.892	12.306.747	18.201.531	24.418.725
Güney Kore	9	13.085.367	12.213.417	16.084.579	16.441.988	16.111.284	12.168.869	17.076.153	20.723.337
Avustralya	10	9.405.568	8.730.208	14.345.897	14.126.314	10.569.385	7.263.296	15.103.006	19.623.303
Toplam		390.799.463	356.686.417	443.852.795	509.273.228	478.883.729	367.980.363	570.402.004	732.565.993

Kaynak: Trademap

Hindistan'ın 2015-2022 döneminde ithalat hacmindeki artış, ihracatındaki artıştan daha fazla gerçekleşmiştir; 2015 yılında yaklaşık 391 milyar dolar olan ithalat değeri, 2022 yılın %87'lik artışla 732,5 milyar dolara ulaşmış, son yıldaki artış oranı %28 olarak gerçekleşmiştir. Dünya mal ithalatında 7. sırada yer alan Hindistan'ın mal ithalatı yaptığı başlıca ülkeler Çin Halk Cumhuriyeti, BAE, ABD, Suudi Arabistan, Rusya Federasyonu ve Irak olarak sıralanabilir.

2.9. Kolombiya Ülke Profili

Orta ve Güney Amerika arasında bir bağlantı noktası olması nedeniyle stratejik öneme sahip ve kapladığı 1.138.910 kilometrekarelik alan itibariyle Latin Amerika'daki en büyük beşinci ülkesi konumundaki Kolombiya, Panama, Venezuela, Brezilya ve Peru ile sınır komşusudur (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Petrol, doğal gaz, kömür, demir cevheri, nikel, altın, bakır, zümrüt ve hidroelektrik, ülkenin sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024).

Kolombiya 28 milyondan fazla sığır ile Latin Amerika'nın en büyük dördüncü sığır sürüsüne sahip ülkesi; Latin Amerika ve Karayipler bölgesinin en büyük dördüncü süt üreticisidir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Bunun yanında, 350.000 hektardan daha fazla ekili alana sahip olan Kolombiya, 1.200.000 ton palm yağı üretimi ile dünyada dördüncü sırada yer alırken, Amerika kıtasının ana üreticisi olarak da önem arz etmektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Meksika, Brezilya ve Arjantin'den sonra Latin Amerika'nın en büyük dördüncü otomotiv ve yan sanayi üreticisi olan Kolombiya'da, otomotiv sektörü GSYH'ya katkısı itibariyle önem arz etmektedir.

Petrol ve madencilik, zengin petrol ve değerli maden rezervleri nedeniyle Kolombiya hükümetinin en çok önem verdiği alandır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). 2020 verilerine göre, Kolombiya Latin Amerika'daki en büyük dördüncü petrol rezervine sahip ülkesi; petrol üretiminde ise varil cinsinden Latin Amerika'nın en büyük ikinci, ton cinsinden ise en büyük üçüncü petrol üreticisi konumundadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Bunun yanında altın üretiminin %75'inin illegal yollarla yapıldığı ülke Latin Amerika'da ikinci sırada, kömür rezervleri bakımından ikinci sırada, kömür üretimi itibariyle ise birinci sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Fortune Global 500 listesinde ise Kolombiya'dan yalnızca Ecopetrol (397) isimli bir firma yer almaktadır (Fortune, 2023).

Tablo 2.17 Kolombiya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ABD	1	10.215.894	10.975.962	11.080.579	12.265.471	9.442.028	11.549.621	15.380.933	13.922.127
Panama	2	1.912.114	2.699.759	3.597.082	2.360.822	1.510.555	2.468.201	5.834.436	4.622.878
Çin	3	1.127.140	2.004.460	3.748.187	4.564.929	2.670.041	3.645.251	2.166.791	2.469.306
Hindistan	4	225.635	279.640	548.077	346.182	795.165	1.519.164	2.465.690	2.397.798
Hollanda	5	1.206.479	1.542.294	1.034.657	1.215.053	698.997	981.102	2.697.795	2.042.400
Ekvator	6	1.199.721	1.465.057	1.851.967	1.954.313	1.473.607	1.740.823	1.882.265	2.014.886
Brezilya	7	994.850	1.363.480	1.561.755	1.465.743	1.274.000	2.049.079	2.332.731	1.885.421
Meksika	8	936.878	1.536.662	1.638.112	1.408.994	1.161.018	1.205.307	1.752.314	1.878.579
İspanya	9	1.159.381	975.000	1.190.336	500.049	499.304	710.114	1.481.751	1.154.616
Peru	10	1.050.798	1.113.826	1.165.001	1.145.950	854.293	1.081.432	1.107.119	1.136.849
Toplam		31.095.444	37.770.123	41.769.699	39.496.225	31.045.676	40.488.600	57.259.330	49.542.894

Kaynak: Trademap

Kolombiya'nın 2016-2023 döneminde ihracat hacmi %59'luk artış ile yaklaşık 50 milyar dolara ulaşırken, 2023 yılı ihracat hacmi bir önceki yıla göre %13 azalış sergilemiştir. Dünya mal ihracatında 57.sırada olan Kolombiya'nın mal ihracatı yaptığı başlıca ülkeler arasından ABD, Panama, Çin, Hindistan, Hollanda ve Ekvator en büyük paya sahip ülkeler olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 2.18 Kolombiya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ABD	1	11.946.833	12.096.143	13.075.918	12.832.603	10.634.174	14.191.638	18.990.693	16.181.668
Çin	2	8.631.421	8.754.463	10.544.729	10.483.257	10.398.882	14.795.946	18.698.741	13.566.855
Brezilya	3	2.117.351	2.286.013	2.828.205	3.033.232	2.435.489	3.502.317	5.495.150	4.044.885
Meksika	4	3.410.737	3.436.895	3.947.394	3.698.549	2.925.827	3.800.480	4.174.746	3.090.355
Almanya	5	1.707.682	1.873.998	2.173.253	2.094.922	1.643.891	2.065.176	2.352.918	2.347.035
Fransa	6	828.751	949.447	1.172.906	1.334.400	958.543	1.474.846	2.459.802	2.074.163
Arjantin	7	510.921	551.333	732.076	973.894	724.462	1.300.386	1.640.515	1.410.647
Hindistan	8	945.901	1.042.052	1.183.435	1.119.860	936.990	1.378.396	1.720.238	1.408.537
Japonya	9	1.115.630	1.231.264	1.288.565	1.174.321	879.124	1.268.938	1.435.951	1.360.792
İspanya	10	918.494	967.440	991.618	977.257	798.063	1.289.324	1.467.679	1.256.349
Toplam		44.889.367	46.075.705	51.232.805	50.413.025	43.488.662	61.101.362	77.413.351	62.796.636

Kaynak: Trademap

Kolombiya'nın ithalat hacminde dönemsel olarak artış ve azalış trendi birlikte görülmektedir. Ancak, 2016 yılında 44,8 milyar dolar olan ithalat değeri 2023 yılına gelindiğinde %40'luk artış ile 62,7 milyar dolara ulaşırken, 2023 yılında %19 düzeyinde ithalat hacminde düşüş gözlemlenmiştir. Dünya mal ithalatında 58. sırada olan Kolombiya'nın mal ithalatı yaptığı başlıca ülkeler arasında ABD, Çin, Brezilya, Meksika, Almanya ve Fransa yer almaktadır.

2.10. Macaristan Ülke Profili

Virginia'dan biraz daha küçük; Indiana ile yaklaşık aynı büyüklükte olan Orta Avrupa'da, Romanya'nın kuzeybatısında yer alan 93.028 kilometrekarelik alanı kaplayan Macaristan, Avusturya, Romanya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Ukrayna ve Hırvatistan ile sınır komşusudur (CIA, 2024). Hammadde ve enerji bakımından fakir bir ülke olan Macaristan'da boksit, kömür, doğal gaz, verimli topraklar ve ekilebilir araziler sahip olunan doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024). Ülke boksit üretiminde Avrupa'da ikinci sırada yer almaktadır. Yaklaşık 7,4 milyon hektar ile ekilebilir arazilerin toplam yüzölçümüne oranında dünya genelinde üst sıralarda yer alan Macaristan, Avrupa'nın en büyük ikinci ayçiçeği üreticisi, en büyük üçüncü mısır üreticisidir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Bunun yanında, Macaristan 2020 yılı verilerine göre 8,3 tondan fazla mısır üretimiyle küresel çapta en büyük ilk on mısır ihracatçısı arasında yerini almıştır. Almanya'nın yanı sıra üç premium otomobil üreticisine(Audi, BMW ve Mercedes) ev sahipliği yapan tek Avrupa ülkesi olan Macaristan'da otomotiv sektörü ekonominin itici gücü olarak önem arz etmektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Polonya ve Çek Cumhuriyeti'nden sonra Orta Avrupa'nın en büyük üçüncü ekonomisi konumundaki Macaristan'ın ticaret verilerine aşağıdaki tablolarda yer verilmiştir.

Tablo 2.19 Macaristan'ın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülke	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Almanya	1	28.293.698	31.009.860	33.803.394	33.827.808	33.478.029	37.602.910	37.724.930	41.870.638
İtalya	2	4.899.182	5.790.561	6.413.634	6.272.181	6.300.553	8.244.454	8.525.523	8.983.052
Romanya	3	5.155.254	5.863.764	6.360.679	6.174.042	6.241.648	7.454.356	7.980.460	8.803.800
Slovakya	4	5.053.414	5.374.152	6.422.669	6.405.979	6.441.752	7.312.637	7.678.817	8.040.256
Polonya	5	4.204.412	4.673.161	5.226.881	5.175.806	4.950.108	6.047.033	6.446.017	7.338.181
Çek Cumhuriyeti	6	4.264.396	4.879.209	5.523.512	5.239.908	4.802.120	5.852.265	6.232.039	7.332.255
Avusturya	7	4.929.967	5.488.254	5.859.854	5.642.631	5.208.650	6.403.972	6.763.899	6.770.073
Fransa	8	4.928.917	4.978.326	5.379.377	5.281.498	5.068.178	5.905.572	6.322.583	6.644.723
Hollanda	9	3.294.531	3.898.947	4.293.744	4.239.197	4.195.343	4.677.310	5.418.845	5.250.951
Birleşik Krallık	10	4.004.620	3.946.513	4.557.709	4.025.511	3.714.618	4.423.533	4.764.127	4.818.098
Toplam		103.009.508	113.382.077	123.957.885	122.180.658	119.970.720	141.157.092	149.934.115	160.808.384

Kaynak: Trademap

Dünya mal ihracatında 35.sırada yer alan Macaristan'ın 2016 yılında ihracat hacmi 103 milyar dolar düzeyindeyken, %56'lık artış ile 2023 yılında 160 milyar dolara ulaşmış, 2022 yılı ihracat artışı %7 olarak gerçekleşmiştir. Almanya, İtalya, Romanya, Slovakya, Polonya ve Çek Cumhuriyeti, Macaristan'ın mal ihracatı yaptığı başlıca ülkeler olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 2.20 Macaristan'ın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülke	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Almanya	1	24.936.486	27.675.684	30.458.353	29.633.016	27.893.045	33.018.771	33.617.580	34.605.142
Çin	2	4.866.966	5.291.355	6.377.348	7.157.898	9.017.060	9.825.404	10.733.564	11.938.585
Avusturya	3	5.913.140	6.438.017	7.165.682	7.209.234	6.587.747	8.485.756	11.563.562	9.331.096
Polonya	4	5.107.830	5.837.578	6.771.564	6.765.086	6.596.203	7.942.378	8.877.099	8.841.423
Güney Kore	5	994.023	1.281.778	2.134.456	3.047.684	3.899.644	4.352.800	6.126.056	8.392.989
Çek Cumhuriyeti	6	4.491.780	5.140.034	5.947.120	5.805.833	5.735.224	6.722.783	7.544.889	8.353.292
Slovakya	7	4.958.770	5.672.029	5.835.962	5.747.264	5.320.126	8.156.641	10.604.460	8.248.470
Hollanda	8	4.567.764	5.262.198	6.005.043	5.964.650	5.502.499	6.914.727	7.779.266	8.061.162
Rusya	9	2.636.732	3.574.317	4.604.945	4.471.451	2.589.051	4.269.443	9.643.093	6.225.280
İtalya	10	4.412.499	4.974.185	5.499.152	5.084.215	4.680.384	6.173.189	6.511.760	6.090.592
Toplam		92.209.667	104.283.799	117.381.593	117.324.011	113.422.659	139.132.012	159.334.562	155.912.636

Kaynak: Trademap

Tablo 2.20’de yer alan Macaristan’ın ithalat rakamları, 2016 yılında 92 milyar dolar civarında olan ithalatın %69’luk artış ile 2023 yılında yaklaşık 156 milyar dolara ulaştığına işaret etmekle birlikte, 2023 yılında ithalat bir önceki yıla göre %2 gerilemiştir. Dünya mal ithalatında 33. sırada olan Macaristan’ın mal ithalatı yaptığı başlıca ülkeler, Almanya, Çin, Avusturya, Polonya, Güney Kore ve Çek Cumhuriyeti olarak sıralanmaktadır.

2.11. Malezya Ülke Profili

Yeni Meksika’dan biraz daha büyük olan, Güneydoğu Asya’da yer alan ve 329.847 kilometrekarelik alanı kaplayan Malezya, Brunei, Endonezya ve Tayland ile sınır komşusudur (CIA, 2024). Doğal kaynaklar açısından zengin bir ülke olan Malezya’da kalay, petrol, kereste, bakır, demir cevheri, doğal gaz ve boksit ülkenin sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024). Malezya dünyanın en büyük kalay üreticileri arasında yer almasına rağmen, kaliteli kalay rezervinin tükenme noktasına gelmesinden dolayı, kalan rezervler maliyetleri karşılayamamaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Malezya petrol ihtiyacının %80’ini kendi üretimi ile karşılamakta olup, doğal gaz ve kömür sahip olduğu diğer doğal enerji kaynakları olarak öne çıkmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). 2022 yılı verilerine göre Malezya dünyanın yirmi dördüncü en büyük doğalgaz rezervine ve yirmi sekizinci ham petrol rezervine sahiptir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Endonezya’dan sonra dünyanın en büyük ikinci palm yağı üreticisi ve en büyük palm yağı ihracatçısı olan Malezya’nın en büyük ihracat ortakları Çin, Hindistan ve Avrupa Birliği ülkeleridir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Bunun yanında, Malezya dünya kauçuk eldiven üretiminde lider konumda olup, pandemi sonrası önemini oldukça arttırmıştır. Fortune dergisi Fortune Global 500 listesinde, Malezya ’dan yalnızca Petronas (139) isimli bir firma yer almıştır(Fortune, 2023).196 ülke arasında dünyanın en büyük 36. ekonomisi konumundaki Malezya’nın ticaretine ilişkin bilgiler aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo 2.21 Malezya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Singapur	1	27.646.509	31.558.974	34.498.254	33.050.887	33.846.404	41.855.577	52.928.153	48.160.989
Çin	2	23.809.577	29.361.911	34.439.740	33.706.910	37.758.818	46.360.706	47.934.522	42.126.083
ABD	3	19.399.587	20.662.227	22.546.148	23.146.016	25.940.693	34.372.619	38.075.981	35.441.357
Hong Kong	4	9.093.297	11.105.367	18.497.482	16.066.857	16.219.177	18.497.623	21.756.188	19.699.754
Japonya	5	15.286.460	17.431.058	17.125.944	15.753.503	14.686.769	18.170.240	22.357.885	18.827.225
Tayland	6	10.653.435	11.759.167	14.076.943	13.475.084	10.777.697	12.648.581	14.984.878	12.903.645
Güney Kore	7	5.504.745	6.654.345	8.352.194	8.151.619	8.229.782	9.089.059	12.467.350	12.255.681
Vietnam	8	5.743.851	6.426.396	8.483.356	8.385.130	7.353.965	10.984.226	12.211.240	11.368.491
Endonezya	9	6.681.671	8.095.727	7.872.789	7.444.655	7.044.469	9.466.977	12.756.729	11.159.782
Avustralya	10	6.460.606	7.540.245	8.284.520	6.857.577	5.788.577	8.483.997	11.106.852	10.945.464
Toplam		189.863.395	217.715.510	247.489.373	238.161.125	233.553.703	299.288.393	353.149.561	312.688.674

Kaynak: Trademap

Dünya mal ihracatında 24. sırada yer alan Malezya'nın en büyük ihracat ortakları, Singapur, Çin, ABD, Hong Kong, Japonya ve Tayland olarak sıralanabilir. Malezya'nın ihracat hacmi 2016-2023 döneminde %65'lik artış ile 312,6 milyar dolara ulaşmış, ancak 2023 yılında ihracat hacmi bir önceki yıla göre %11 gerilemiştir.

Tablo 2.22 Malezya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Çin	1	34.387.414	38.286.785	43.378.353	42.395.009	40.754.170	55.285.162	62.927.993	56.710.582
Singapur	2	17.494.758	21.581.763	25.510.360	21.620.587	17.534.569	22.624.611	30.871.517	31.473.457
ABD	3	13.450.062	16.146.742	16.116.608	16.584.568	16.525.903	18.083.190	22.872.112	19.512.860
Tayvan	4	10.103.802	12.744.321	15.762.691	13.768.894	13.726.902	18.154.001	24.139.552	18.394.150
Japonya	5	13.765.631	14.805.199	15.749.962	15.351.881	14.532.350	17.794.100	18.951.096	15.574.005
Endonezya	6	7.108.992	8.809.926	9.986.439	9.367.954	8.708.446	13.490.572	16.880.699	13.236.250
Güney Kore	7	8.862.705	8.482.126	9.650.585	9.369.094	10.764.806	12.089.502	13.603.333	12.105.212
Tayland	8	10.232.065	11.210.315	12.051.075	10.663.974	8.130.039	11.001.813	12.787.120	11.939.861
Suudi Arabistan	9	2.565.120	2.506.012	4.439.203	4.539.333	3.842.695	3.018.151	8.702.593	9.563.837
Avustralya	10	3.771.056	4.676.447	5.352.474	5.625.009	4.635.634	5.446.502	9.068.426	7.629.162
Toplam		168.780.403	195.080.585	217.664.499	204.988.314	189.559.672	238.321.107	295.092.902	265.621.547

Kaynak: Trademap

2016-2023 döneminde %57'lik artış gösteren ithalat hacmi 2023 265,6 milyar dolara yükselirken, 2023 yılında ithalat hacmi bir önceki yıla göre %10 gerilemiştir. Dünya mal ithalatında 24. sırada yer alan Malezya'nın en önemli ithalat ortakları Çin, Singapur, ABD, Tayvan, Japonya ve Endonezya olarak sıralanmaktadır.

2.12. Meksika Ülke Profili

Brezilya ve Arjantin'den sonra Latin Amerika'daki en büyük üçüncü ülkesi konumundaki Meksika, Güney Amerika'yı Kuzey Amerika'ya, Pasifik Okyanusu'nu ise Meksika Körfezine bağlayıp coğrafi olarak 1.964.375 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). Meksika ABD, Belize ve Guatemala ile sınır komşusudur (CIA, 2023). Petrol, gümüş, antimon, bakır, altın, kurşun, çinko, doğalgaz, kereste ülkenin sahip olduğu başlıca doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024). Biyoçeşitlilik açısından oldukça zengin olan ülke, yeryüzündeki bitki ve hayvan türlerinin %10'una ev sahipliği yapmakta ve mısırın anavatanı olarak adından söz ettirmektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). Binek otomobil üretiminde Latin Amerika'da birinci ve dünyada yedinci sırada; binek otomobil ihracatında ise dünyada beşinci sırada yer alan Meksika, ürettiği araçların %88'ini ihraç etmektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Dünya gıda üretiminde dünyanın on ikinci, hayvancılık üretiminde onuncu, balıkçılık üretiminde on yedinci sırada yer alan Meksika'nın başlıca tarım ve hayvancılık ürünlerini buğday, soya fasulyesi, meyve ve domates, pirinç, kahve, sığır eti ve süt ürünleri oluşturmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). Kapladığı alan itibarıyla dünyada on dördüncü sırada yer alan bu ülke geniş çaplı tarım ve gıda üretimi ile dünyanın en büyük ekonomisi olan ABD'nin tarım ve gıda ürünleri ihtiyacının beşte birini tedarik eden önemli bir ülke konumundadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

Fortune dergisi Fortune Global 500 listesinde Meksika'dan üç firma yer almaktadır, bu firmalar sırasıyla; Pemex (80), America Movil (349) ve Fomento Economico Mexicano (454)'dur (Fortune, 2023). Çin, Brezilya, Rusya ve Hindistan'dan sonra dünyanın beşinci büyük gelişmekte olan pazarı ve Latin Amerika'nın en güçlü ekonomilerinden biri olan Meksika'nın ticaret verileri aşağıda detaylandırılarak incelenecektir.

Tablo 2.23 Meksika'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ABD	1	309.191.752	302.971.281	327.375.073	344.915.168	358.638.540	330.433.646	386.168.160	452.294.119
Kanada	2	10.546.936	10.427.799	11.376.542	14.085.955	14.256.339	11.138.782	12.899.239	15.401.836
Çin	3	4.881.293	5.405.455	6.711.708	7.197.723	6.911.310	7.787.692	9.080.418	10.803.718
Almanya	4	3.510.781	3.950.551	6.952.001	7.071.220	7.093.991	6.584.726	7.427.284	8.244.694
Tayvan	5	270.269	246.322	425.019	413.690	6.600.720	4.323.358	7.640.039	7.207.429
AreaNes	6	74.896	92.617	135.064	203.740	2.035.171	1.434.808	5.571.824	5.573.090
Japonya	7	3.011.832	3.772.091	4.050.238	3.289.494	3.938.322	3.623.361	3.981.444	4.340.092
Brezilya	8	3.798.814	3.055.948	3.681.328	4.407.881	4.253.701	3.023.478	3.472.956	4.276.292
Güney Kore	9	2.770.289	2.502.280	3.428.837	2.283.923	2.212.122	3.429.895	3.308.694	3.690.574
Kolombiya	10	3.668.136	3.066.295	3.164.296	3.544.565	3.498.643	2.572.555	3.365.452	3.607.159
Guatemala	11	1.814.206	1.716.162	1.722.851	1.954.572	1.982.817	1.912.130	2.423.142	2.988.359
Toplam		380.789.105	373.904.303	409.476.446	450.920.374	460.603.696	416.982.170	494.460.765	577.730.713

Kaynak: Trademap

Dünya mal ihracatında 13.sırada yer alan Meksika'nın 2015 yılında 380,7 milyar dolar olan ihracat hacmi %52'lik artışla 2022 yılında 577,7 milyar dolara yükselmiş, 2022 yılı ihracat hacmi bir önceki yıla göre %17 oranında artmıştır. ABD, Kanada, Çin, Almanya, Tayvan ve Japonya ülkenin en önemli ihracat ortakları olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 2.24 Meksika'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ABD	1	187.300.380	179.984.302	194.959.416	216.254.331	206.134.038	168.197.311	221.311.737	265.424.071
Çin	2	69.987.822	69.520.669	74.145.291	83.504.748	83.030.832	73.505.513	101.020.781	118.693.556
Güney Kore	3	14.618.851	13.612.211	15.756.395	16.726.998	17.644.003	14.706.375	18.963.157	22.428.545
Almanya	4	13.974.717	13.877.976	16.420.972	17.761.011	17.679.852	13.871.163	17.214.366	18.447.345
Japonya	5	17.368.173	17.751.107	18.184.835	18.193.323	17.956.079	13.892.977	17.078.968	18.289.486
Tayvan	6	6.630.417	6.836.852	7.441.387	8.268.921	9.309.373	8.760.890	11.776.686	14.947.487
Malezya	7	7.463.152	8.161.213	7.887.447	9.390.883	11.584.282	10.822.458	12.390.983	14.555.453
Kanada	8	9.947.932	9.631.526	9.787.760	10.771.744	9.824.698	8.317.693	11.224.333	13.174.004
Brezilya	9	4.622.107	4.732.838	5.440.399	6.510.786	6.639.145	5.634.113	8.718.415	11.966.420
Vietnam	10	3.691.606	4.013.064	4.615.833	4.410.437	6.079.021	6.604.433	8.608.257	10.321.739
Toplam		395.232.368	387.064.500	420.369.150	464.276.595	455.235.784	382.979.896	505.715.616	604.614.616

Kaynak: Trademap

İthalat hacmi 2022 yılında yaklaşık 605 milyar dolara ulaşan ve dünya mal ithalatında 13. sırada yer alan Meksika'nın ithalatı, 2015-2022 döneminde %53 oranında artış gösterirken, 2022 yılındaki artış oranı %20 olarak gerçekleşmiştir. ABD, Çin, Güney Kore, Almanya, Japonya ve Tayvan ülkenin en fazla ithalat yaptığı ülkeler olarak öne çıkmaktadır.

2.13. Mısır Ülke Profili

Kuzey Afrika'da Libya ile Gazze Şeridi arasında Akdeniz'e, Sudan'ın kuzeyinde Kızıldeniz'e kıyısı olan ve Asya'daki Sina Yarımadası'nı içeren bölgede yer alan Mısır 1.001.450 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır (CIA, 2024). Ohio'nun sekiz katından fazla ve New Mexico' nun üç katından biraz daha fazla büyüklüğe sahip olan Mısır, Gazze Şeridi, İsrail, Libya ve Sudan ile sınır komşusudur. Petrol, doğal gaz, demir cevheri, fosfatlar, manganez, kireçtaşı, alçıtaşı, talk, asbest, kurşun, nadir toprak elementleri ve çinko ülkenin sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024). Mısır 2021 yılı verilerine göre ham petrol rezervinde seksen dokuz ülke arasında yirmi altıncı; ham petrol üretiminde ise yüz on yedi ülke arasında yirmi yedinci sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Ülkeye döviz girişi sağlayan dört ana sektörden biri olan petrol sanayi, ihracat gelirlerinin %40'ını oluştururken, milli gelirde ise %8,6'lık paya sahiptir (T.C.Ticaret Bakanlığı, 2024). Ancak, Mısır'ın geleceğinin petrolden ziyade doğal gazda olacağı görüşü de dikkat çekicidir. Doğal gaz rezervinde doksan iki ülke arasında on yedinci; doğal gaz üretiminde ise doksan iki ülke arasından on üçüncü sırada yer almaktadır. Bununla birlikte, sahip olduğu doğal zenginliğinin bir çıktısı olarak Çin, Hindistan, İran ve İtalya'dan sonra mermer sanayinde dünyanın en büyük beşinci ülkesi konumundadır (T.C.Ticaret Bakanlığı, 2024).

Tablo 2.25 Mısır'ın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Türkiye	1	1.265.336	1.434.547	1.932.876	2.016.219	1.770.298	1.671.560	2.647.318	3.783.923
İspanya	2	459.111	679.645	813.872	1.290.646	1.060.672	764.056	1.693.775	3.530.522
İtalya	3	1.607.135	1.494.627	2.209.526	2.062.250	1.704.502	1.395.995	2.579.539	3.333.191
Suudi Arabistan	4	2.016.459	1.794.301	1.572.721	1.442.300	1.704.439	1.703.787	1.999.112	2.386.583
ABD	5	1.225.714	1.145.506	1.375.707	1.734.068	2.228.536	1.472.362	2.159.154	2.145.634
Güney Kore	6	39.832	29.002	51.102	201.386	121.455	361.885	587.462	1.963.795
BAE	7	1.106.141	2.878.682	2.758.957	2.012.074	2.072.896	2.863.632	1.196.514	1.888.353
Hindistan	8	891.525	643.619	899.118	1.152.541	1.518.556	1.224.298	2.327.320	1.761.396
Çin	9	440.287	497.559	696.439	1.040.566	557.423	603.114	1.288.006	1.735.627
Yunanistan	10	143.926	139.969	286.865	409.202	720.478	682.041	1.407.088	1.700.841
Toplam		21.858.774	22.973.369	26.434.038	29.483.042	30.828.830	26.815.145	40.701.704	48.148.651

Kaynak: Trademap

Mısır'ın ihracat hacmi 2020 yılı hariç 2015-2022 döneminde sürekli artış göstermiş, bu dönem sonunda %120 artarak 48 milyar dolara ulaşmıştır. Dünya mal ihracatında 61. sırada yer alan Mısır'ın ihracatı 2022 yılında %18 artış sergilemiştir. Türkiye, İspanya, İtalya, Suudi Arabistan, ABD ve Güney Kore, Mısır'ın en fazla ihracat yaptığı ülkeler olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 2.26 Mısır'ın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Çin	1	9.726.052	8.994.896	8.112.424	11.665.369	11.808.047	9.051.941	10.009.615	11.371.313
Suudi Arabistan	2	2.931.422	2.947.330	4.149.688	5.700.493	5.168.006	3.817.864	6.251.339	7.082.351
ABD	3	4.355.852	3.802.826	3.907.373	5.525.984	5.079.769	4.026.298	5.105.391	5.706.404
Hindistan	4	2.323.908	2.187.184	2.342.421	2.334.409	2.867.348	2.284.178	2.470.389	3.427.634
Rusya	5	3.352.750	2.905.229	3.631.411	5.030.186	3.577.730	2.522.141	2.481.819	3.355.206
Kuveyt	6	1.749.224	1.411.732	1.398.528	2.317.795	2.155.461	1.988.839	1.216.009	3.329.236
Almanya	7	5.747.290	6.056.648	4.530.960	4.208.052	4.256.239	3.486.020	3.297.070	3.290.753
Türkiye	8	3.290.396	3.314.920	2.096.091	3.335.207	3.619.044	2.957.184	3.131.219	3.137.551
İtalya	9	3.289.293	3.323.549	4.380.336	3.762.542	3.253.268	2.606.500	2.381.374	2.936.088
Brezilya	10	2.679.050	2.128.061	2.710.985	3.184.281	2.786.955	1.931.153	1.612.358	2.794.040
Toplam		73.998.025	70.670.153	66.767.509	82.444.514	77.310.313	60.279.554	73.781.229	79.712.146

Kaynak: Trademap

Mısır'ın ithalat hacmi, 2015 yılında 73,9 milyar dolar iken, 2015-2022 döneminde sadece %8'lik artışla 2022 yılında 79,7 milyar dolara ulaşmış, 2022 ithalat hacmi bir önceki yıla göre de %8 artmıştır. Dünya mal ithalatında 47. sırada yer alan Mısır'ın ithalat yaptığı ülkeler arasında Çin, Suudi Arabistan, ABD, Hindistan, Rusya ve Kuveyt en çok paya sahip ülkeler olarak öne çıkmaktadır.

2.14. Panama Ülke Profili

ABD'nin South Carolina eyaletinden biraz daha küçük olan ve Orta Amerika'da Karayip Denizi ve Kuzey Pasifik Okyanusuna kıyısı olan Panama, 75.420 kilometrekarelik alan ile Kolombiya ve Kosta Rika arasında yer almaktadır (CIA, 2024). Güneydoğusunda Karayip Denizi ile Pasifik Okyanusu'nu birbirine bağlayan ve stratejik öneme sahip Panama Kanalına sahip olan ülke, Kosta Rika ve Kolombiya ile sınır komşusudur (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). İki ülke arasında köprü rolüne sahip ülke konumundaki Panama, doğal kaynaklar açısından oldukça zengindir; bakır, maun ormanları, karides ve hidroelektrik ülkenin sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024). Bunun yanında, dünyanın en büyük iki işlenmemiş bakır yatağına sahip olan ülkede, bakır, altın, gümüş ve manganez önemli miktarlarda bulunan minerallerdir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Orta Amerika'nın en büyük enerji tüketicisi konumundaki Panama, petrol, doğal gaz ve kömür rezervlerinin sınırlı olmasından dolayı enerji ihtiyaçlarını ithal ederek karşılamaktadır (T.C.Ticaret Bakanlığı, 2024). Latin Amerika'nın en istikrarlı ekonomilerinden biri olan Panama'nın ekonomisinde hizmet sektörü önemli bir yer edinmekte olup, GSMH'daki payı yaklaşık %77 düzeyindedir. Sektörel bazda incelendiğinde, Panama Kanalı'nın işletilmesi, Colon Serbest Bölgesi ve uluslararası bankacılık hizmet sektörünün kemiğini oluşturmaktadır. Bağımsızlığından bu yana piyasa ekonomisini benimseyen ve Latin Amerika'nın en açık ekonomisi olan Panama'nın ticarete ilişkin bilgileri aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Tablo 2.27 Panama'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ABD	1	2.611.397	2.307.641	2.145.797	2.570.756	1.378.531	926.751	1.022.219	1.306.169
Çin	2	41.182	36.988	1.158	49.289	534.157	377.895	1.076.168	1.228.265
Venezuela	3	746.581	602.271	479.424	328.031	422.259	392.636	701.720	1.199.890
Kosta Rika	4	692.318	752.971	714.390	754.706	719.622	742.165	809.563	953.033
Kolombiya	5	1.490.146	1.063.778	946.082	936.250	879.599	577.817	722.485	810.999
Dominik Cumhuriyeti	6	551.176	541.662	523.920	541.225	564.325	447.640	552.375	676.771
Guatemala	7	491.315	479.105	471.217	479.315	539.092	490.897	566.891	658.241
Honduras	8	386.652	392.981	385.242	394.245	425.524	412.601	557.576	619.964
Japonya	9	35.592	89.008	48.631	9.123	55.769	131.905	518.722	557.318
İspanya	10	20.560	24.173	10.418	32.462	87.147	225.300	336.684	526.373
Toplam		12.061.293	11.194.931	10.601.014	11.621.377	11.473.935	9.656.808	13.373.218	15.466.804

Kaynak: Trademap

Panama'nın 2015 yılında 12 milyar dolar olan ihracat hacmi, %28'lik artışla 2022 yılında 15,4 milyar dolara yükselirken, 2022 yılı ihracat artış oranı %16 olarak gerçekleşmiştir. Dünya mal ihracatında 84. sırada olan Panama'nın en önemli ihracat ortakları ABD, Çin, Venezuela, Kosta Rika, Kolombiya ve Dominik Cumhuriyeti'dir.

Tablo 2.28 Panama'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Çin	1	4.691.451	3.964.450	4.350.816	4.550.698	4.634.116	3.395.139	4.475.283	6.295.349
ABD	2	4.102.290	3.881.930	4.065.536	4.659.073	3.973.670	2.706.632	3.692.092	4.495.127
Meksika	3	952.107	1.100.104	942.340	894.183	901.675	752.635	878.280	2.647.639
İspanya	4	440.189	381.741	376.244	446.045	597.553	261.998	304.425	1.784.224
Singapur	5	1.983.535	1.762.177	1.521.078	1.690.253	858.983	412.378	551.523	717.343
Kolombiya	6	467.835	460.882	432.626	417.986	459.485	364.005	455.523	555.253
Kosta Rika	7	471.666	477.623	494.952	472.837	501.180	373.334	483.974	520.300
Japonya	8	438.314	439.166	426.433	396.887	405.738	238.999	347.935	509.812
Belçika	9	285.054	276.386	259.781	202.006	237.067	257.627	310.329	497.147
Brezilya	10	318.902	344.347	414.227	451.590	313.539	245.965	324.946	491.710
Toplam		22.509.571	20.935.017	21.938.950	23.003.618	21.490.941	14.739.520	20.595.840	29.249.346

Kaynak: Trademap

Dünya mal ithalatında 75. sırada olan Panama'nın 2015-2022 döneminde ithalat hacmi %30'luk artış ile 29,2 milyar dolara ulaşırken, 2022 yılında bir önceki yıla göre gerçekleşen

%42'lik artış dikkat çekicidir. Çin, ABD, Meksika, İspanya, Singapur ve Kolombiya Panama'nın en fazla ithalat yaptığı ülkeler olarak öne çıkmaktadır

2.15. Peru Ülke Profili

Batı Güney Amerika'da, Güney Pasifik Okyanusu sınırında, Şili ve Ekvator arasında yer alan Peru yüzölçümü bakımından Güney Amerika'nın en büyük üçüncü ülkesi; doğal ormanlar açısından en büyük ikinci ülkesi olarak 1.285.216 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır (CIA, 2024; T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Ülke Brezilya, Şili, Kolombiya, Ekvator ve Bolivya ile sınır komşusudur. İklim çeşitliliği, madencilik ve enerji bakımından oldukça zengin bir ülke olan Peru, bakır, gümüş, altın, petrol, kereste, balık, demir cevheri, kömür, fosfat, potas, hidroelektrik ve doğal gaz gibi çeşitli doğal kaynaklara sahiptir (CIA, 2024). Ülkenin imalat sektöründe en önemli paya sahip madencilik, 2023 yılı verilerine göre GSYH'nın%12'sini oluşturmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Peru Latin Amerika bölgesinin en büyük altın, çinko, kalay ve kurşun üreticisi; dünyanın en büyük ikinci bakır ve çinko üreticisi; dünyanın en büyük gümüş rezervlerine sahip ülkesi olarak dünyanın en büyük üçüncü gümüş üreticisi ve önemli bir çinko ve kurşun tedarikçisi konumundadır (T.C.Ticaret Bakanlığı, 2024). Bunun yanında, Peru dünyanın en büyük balık unu ve yağı üreticisi olarak, özellikle Çin, Danimarka, Almanya ve Belçika'ya ilgili ürünleri ihraç etmektedir.

Tablo 2.29 Peru'nun İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Çin	1	8.483.938	11.626.233	13.167.721	13.159.187	10.963.064	17.994.761	17.489.368	23.155.748
ABD	2	6.235.293	6.935.897	7.837.624	5.551.812	6.240.574	7.192.891	8.431.595	9.180.554
Kanada	3	1.683.746	1.202.168	917.379	2.401.960	2.394.013	2.740.341	2.628.131	2.987.638
Hindistan	4	929.917	1.964.212	2.470.853	1.786.341	1.100.148	2.509.157	2.203.158	2.525.743
Güney Kore	5	1.387.805	2.136.856	2.444.572	2.194.402	2.266.202	2.799.184	2.601.582	2.344.479
Japonya	6	1.262.586	1.880.078	2.177.050	1.929.320	1.724.174	2.780.239	2.824.671	2.215.389
Şili	7	1.007.532	1.041.053	1.212.370	1.280.684	1.054.656	1.710.957	1.821.222	1.947.490
İspanya	8	1.217.376	1.852.096	1.769.040	1.193.622	1.086.430	1.482.101	1.604.675	1.879.948
Hollanda	9	992.456	1.080.802	1.361.550	1.403.119	1.420.762	1.891.695	1.741.190	1.795.842
Brezilya	10	1.204.084	1.591.479	1.687.234	1.427.118	753.615	1.068.308	1.512.063	1.727.059
Toplam		36.039.994	44.237.949	47.223.269	45.135.222	38.757.234	56.260.115	58.172.424	64.355.040

Kaynak: Trademap

Peru'nun ihracat hacmi 2016-2023 döneminde genel olarak artış trendi ile %79 oranında yükselerek 64 milyar dolara ulaşmıştır, 2023 yılında bir önceki yıla göre artış oranı %11 olarak gerçekleşmiştir. Dünya mal ihracatında 55.sırada yer alan Peru'nun en fazla ihracat yaptığı ülkeler Çin, ABD, Kanada, Hindistan, Güney Kore ve Japonya'dır.

Tablo 2.30 Peru'nun İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Çin	1	8.235.308	8.861.241	10.044.887	10.255.204	10.310.219	14.611.643	15.744.692	13.442.599
ABD	2	7.092.639	8.070.160	9.204.681	8.811.480	6.661.440	9.562.256	14.271.622	10.986.459
Brezilya	3	2.127.055	2.452.729	2.414.395	2.429.905	1.982.016	3.430.911	4.206.326	3.744.730
Arjantin	4	912.523	1.170.639	1.223.485	1.769.451	1.665.493	2.313.802	3.040.965	2.663.162
Meksika	5	1.675.943	1.773.964	1.924.032	1.851.291	1.513.017	1.891.300	2.006.525	1.769.759
Şili	6	1.152.252	1.200.675	1.366.734	1.339.218	1.076.255	1.318.305	1.601.987	1.326.244
Kolombiya	7	1.176.473	1.482.458	1.588.814	1.332.330	979.540	1.193.521	1.248.610	1.247.549
Kanada	8	669.146	646.967	703.404	681.075	795.932	980.964	1.158.400	1.213.673
Ekvator	9	1.079.827	1.569.427	1.922.063	1.281.573	447.398	686.742	970.929	1.184.578
Almanya	10	1.120.481	1.061.758	1.088.422	1.132.565	1.007.505	1.186.649	1.166.873	1.144.016
Toplam		36.129.331	39.763.959	43.144.346	42.364.042	36.064.092	51.177.743	60.246.491	52.163.927

Kaynak: Trademap

Dünya mal ithalatında 54. sırada yer alan Peru'nun 2016 yılında 36 milyar dolar olan ithalat değeri 2023 yılına gelindiğinde %44'lük artış ile 52 milyar dolara ulaşmıştır. Ancak 2023 yılı ithalat değeri bir önceki yıla göre %13 oranında gerilemiştir. Çin, ABD, Brezilya, Arjantin, Meksika ve Şili en fazla ithalat yapılan ülkeler olarak sıralanabilir.

2.16. Polonya Ülke Profili

Orta Avrupa'da bulunan Avrupa'nın sekizinci, dünyanın ise altmış dokuzuncu büyük ülkesi olan Polonya, 312.685 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Ülke Belarus, Almanya, Litvanya, Rusya (Kaliningrad Bölgesi), Slovakya, Ukrayna ve Çekya ile sınır komşusudur (CIA, 2024). Dünyanın en büyük üçüncü bakır madeni rezervine, dünyanın en büyük beşinci taş kömürü ve linyit rezervine sahip ülkesi olan Polonya'da kömür, sülfür, bakır, doğal gaz, gümüş, kurşun, tuz, amber ve ekilebilir araziler doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024: T.C.Ticaret Bakanlığı, 2024). Polonya aynı zamanda sülfür, çinko, kurşun, gümüş, magnezyum, kaolin, kil, potas ve tuz rezervleri gibi önemli maden kaynaklarına sahip bir ülkedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

Rusya ve Ukrayna hariç tutulduğunda Avrupa'nın en büyük üçüncü tarımsal alanına sahip ülkesi konumundaki Polonya, bazı tarımsal ürünlerin üretiminde hem Avrupa'da hem de dünyada önemli bir üretici konumundadır. Elma üretiminde Avrupa'da birinci, üzüm, çavdar, ahududu üretiminde Avrupa ve dünyada ikinci sırada yer alan Polonya; aynı zamanda patates, çilek, soğan, şeker pancarı, buğday, süt ve domuz eti üretiminde Avrupa'da ve dünyada ilk on sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı,2024). Bunun yanında, Avrupa'nın en hızlı gelişen ekonomisi konumundaki Polonya, aynı zamanda hızla gelişen bir üretim gücüne sahip olmasının sonucu olarak otomotiv parça ihracatında dünyada yedinci sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).Fortune dergisi Fortune Global 500 listesinde, Polonya'dan sadece Orlen (216) şirketi yer almaktadır (Fortune, 2023).Nüfus ve ekonomik potansiyeli ile orta büyüklükteki bir Avrupa ülkesi olan Polonya'nın ticaretine ilişkin veriler aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Tablo 2.31 Polonya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Almanya	1	53.033 .745	60.209. 649	73.691. 775	69.224. 852	73.512. 694	91.052. 397	95.223. 163	106.592 .017
Çek Cumhuriyeti	2	12.749 .503	14.051. 808	16.657. 344	15.503. 206	15.029. 806	19.029. 902	22.650. 326	23.911. 381
Fransa	3	10.784 .832	12.342. 744	14.518. 614	14.630. 854	14.191. 721	18.109. 267	19.696. 427	23.290. 412
Birleşik Krallık	4	12.979 .530	14.071. 242	16.198. 245	15.236. 622	14.567. 926	16.137. 559	16.490. 587	19.084. 220
İtalya	5	9.455. 874	10.884. 619	12.077. 599	11.685. 217	10.758. 035	14.125. 728	15.802. 478	17.385. 912
Hollanda	6	8.669. 198	9.585.8 26	11.834. 131	11.029. 533	10.783. 356	13.801. 304	15.918. 463	17.204. 686
Ukrayna	7	3.834. 132	4.784.4 84	5.271.7 83	5.291.7 26	5.659.4 91	7.054.5 58	9.704.5 31	12.325. 468
ABD	8	4.810. 381	6.140.4 75	7.283.6 05	7.333.7 74	7.318.0 99	8.682.7 24	10.033. 013	11.896. 638
Slovakya	9	4.732. 433	5.471.1 98	6.734.4 03	6.575.9 53	6.322.7 88	8.085.8 95	9.968.4 20	10.386. 386
İspanya	10	5.429. 036	6.074.7 37	6.722.8 18	6.536.5 37	6.437.0 50	7.776.7 66	8.859.7 83	10.372. 834
Toplam		196.45 5.270	221.307 .621	261.815 .269	251.864 .773	254.169 .032	317.832 .125	342.844 .658	381.541 .619

Kaynak: Trademap

Polonya'nın ihracat hacmi 2016-2023 döneminde 2019 yılı hariç sürekli artış göstermiş, 2016 yılında 196 milyar dolar olan ihracat değeri 2023 yılına gelindiğinde %94'lük artış ile yaklaşık 382 milyar dolara ulaşmış, 2023 yılı ihracatı bir önceki yıla göre %11 artmıştır. Dünya mal ihracatında 25.sırada yer alan Polonya'nın en önemli ihracat ortakları Almanya, Çek Cumhuriyeti, Fransa, Birleşik Krallık, İtalya ve Hollanda olarak sıralanabilir.

Tablo 2.32 Polonya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Almanya	1	43.177.701	49.468.647	59.956.977	52.736.101	55.799.655	70.635.849	75.023.998	93.590.452
Çin	2	23.447.667	26.474.287	30.972.444	30.414.556	36.790.015	49.662.974	47.122.801	34.257.863
Hollanda	3	7.047.477	8.065.242	9.653.523	9.260.758	10.028.121	13.714.264	13.362.592	24.639.926
İtalya	4	9.615.709	10.941.926	13.442.510	12.283.565	12.768.537	16.750.365	16.682.387	18.086.791
Çek Cumhuriyeti	5	6.610.539	7.660.391	9.151.082	8.354.491	8.070.786	10.725.393	11.130.828	15.220.980
Belçika	6	4.911.064	5.483.607	6.642.993	5.650.589	5.778.660	7.036.833	7.061.643	15.047.780
Fransa	7	7.344.838	8.396.351	9.769.844	8.935.241	8.788.540	11.240.695	10.805.479	14.194.406
ABD	8	5.504.638	6.458.293	7.615.877	7.922.380	7.903.930	10.371.595	15.831.940	9.814.079
İspanya	9	4.117.300	4.851.937	5.948.704	5.691.995	5.637.228	7.258.295	6.925.208	8.945.823
Güney Kore	10	3.342.331	3.586.015	4.817.397	5.073.651	6.128.261	7.651.276	8.795.961	8.666.408
Toplam		188.517.819	217.978.576	267.699.887	246.653.880	254.660.433	335.451.322	358.592.597	370.101.778

Kaynak: Trademap

Polonya'nın ithalat hacmi 2016-2023 döneminde ihracat hacmi gibi yüksek bir oranda artış sergilemiştir. Dünya mal ithalatında 21. sırada yer alan Polonya'nın ithalat hacmi 2016-2023 döneminde %96 oranında artmıştır. 2023 yılında 370 milyar dolar olarak gerçekleşen ithalat hacmindeki yıllık artış oranı %3 ile sınırlı düzeyde kalmıştır. Almanya, Çin, Hollanda, İtalya, Çek Cumhuriyeti ve Belçika Polonya'nın en fazla ithalat yaptığı ülkeler olarak sıralanmaktadır.

2.17. Romanya Ülke Profili

Asya, Avrupa ve Ortadoğu'nun kavşak noktasında, Güneydoğu Avrupa'da, Bulgaristan ve Ukrayna arasında Karadeniz kıyısında yer alan Romanya coğrafi yerleşim açısından stratejik bir konuma sahip olup, 238.391 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır (CIA, 2024). Yirmi iki milyonluk nüfusuyla Orta Avrupa'nın en büyük ikinci pazarı olan Romanya, Bulgaristan, Macaristan, Moldova, Sırbistan ve Ukrayna ile sınır komşusudur. Maden çeşitliliği açısından Romanya, kereste, doğal gaz, kömür, demir cevheri, tuz, ekilebilir arazi, hidroelektrik ve rezervleri azalmasına rağmen petrol kaynakları itibarıyla zengin bir ülke olarak değerlendirilmektedir (CIA, 2024). Romanya'da petrol üretimi ülkenin ihtiyacını karşılayacak düzeyde olmamasına rağmen, doğalgaz rezervleri ülke için önem arz etmekte olup Romgaz ve Petrom öne çıkan iki firmadır (T.C.Ticaret Bakanlığı, 2024). Bunun yanında, Romanya AB ülkeleri arasında en büyük hububat üreticileri arasında yer almaktadır.

Romanya, Orta ve Doğu Avrupa'daki en büyük elektronik üreticisidir ve son 20 yılda mobil teknoloji, bilgi güvenliği ve ilgili donanım araştırmaları için de önemli bir merkez haline gelmiştir. Ülke, bilişim ve motorlu araç üretimi gibi alanlarda bölgesel bir liderdir. Bükreş, Doğu Avrupa'nın önde gelen finans ve sanayi merkezlerinden biridir (International Trade Administration, 2024).

Tablo 2.33 Romanya'nın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Almanya	1	13.675.875	16.217.812	18.391.579	17.343.320	16.193.180	18.153.087	19.202.057	20.974.835
İtalya	2	7.400.000	7.961.226	9.169.956	8.722.038	7.645.913	9.251.499	9.761.670	10.245.684
Fransa	3	4.589.081	4.776.154	5.686.512	5.330.921	4.782.411	5.647.386	5.815.442	6.384.008
Macaristan	4	3.295.009	3.320.944	3.909.901	3.723.309	3.547.298	5.011.873	7.088.133	5.699.095
Bulgaristan	5	2.047.435	2.372.988	2.603.494	2.716.467	2.588.939	3.459.541	3.763.155	4.178.853
Polonya	6	1.832.343	2.216.235	2.539.561	2.725.421	2.654.615	3.522.316	3.685.161	3.703.508
Hollanda	7	1.608.088	1.826.203	2.069.281	2.359.442	2.524.251	3.032.007	3.393.629	3.401.795
Türkiye	8	2.017.277	2.340.924	2.352.202	2.504.160	2.391.524	3.103.651	2.987.161	3.278.381
İspanya	9	1.905.571	2.130.606	2.482.057	2.350.447	2.106.522	2.635.064	3.008.297	3.246.274
Çek Cumhuriyeti	10	1.677.449	2.037.933	2.371.699	2.424.797	2.202.246	2.765.963	2.796.274	3.239.403
Toplam		63.581.004	70.626.887	80.077.606	77.298.748	71.046.399	88.389.729	96.829.602	100.617.963

Kaynak: Trademap

En fazla ihracat yaptığı ülkeler Almanya, İtalya, Fransa, Macaristan, Bulgaristan ve Polonya gibi AB üyesi olan ülkelere Polonya, dünya mal ihracatında 43. sırada yer almaktadır. 2023 yılında ihracat hacmi 100 milyar doları aşan ülkenin 2016-2023 döneminde ihracatı %58 oranında artarken, 2023 yılı artış oranı %4 ile sınırlı düzeyde gerçekleşmiştir.

Tablo 2.34 Romanya'nın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Almanya	1	15.291.038	17.127.144	20.025.060	19.506.528	19.172.183	23.473.826	23.603.647	25.592.293
İtalya	2	7.666.053	8.581.637	9.198.752	8.830.558	8.231.018	10.362.186	10.885.819	11.439.898
Macaristan	3	5.601.779	6.379.743	6.717.082	6.808.332	6.748.851	7.991.184	8.650.789	8.543.801
Polonya	4	3.833.351	4.659.987	5.439.799	5.776.424	5.677.445	7.270.509	7.874.275	8.243.625
Çin	5	3.818.301	4.252.802	5.210.996	5.094.577	5.744.772	6.378.604	6.819.081	7.273.707
Türkiye	6	2.836.702	3.384.837	4.262.609	4.322.273	3.993.704	5.754.001	7.406.969	6.385.280
Bulgaristan	7	2.322.634	2.441.920	2.715.964	2.844.971	2.867.501	4.951.213	9.363.211	6.149.713
Hollanda	8	3.062.011	3.438.345	3.795.933	3.811.448	3.569.965	4.619.163	5.323.933	5.663.130
Fransa	9	4.135.602	4.520.401	4.993.490	4.749.916	4.255.037	4.901.951	5.155.453	5.640.645
Avusturya	10	2.662.807	2.841.670	3.213.866	3.017.915	2.939.658	3.706.525	4.225.972	4.616.498
Toplam		74.604.617	85.318.177	97.877.633	96.644.319	92.056.306	116.401.945	132.699.563	131.922.785

Kaynak: Trademap

Romanya'nın ithalat hacmi 2016 yılında yaklaşık 75 milyar dolar iken, 2016-2023 döneminde %77'lik artış ile yaklaşık 132 milyar dolara yükselmiştir. Ancak, 2023 yılında ithalat hacminde %0.58 oranında bir azalış gerçekleşmiştir. Dünya mal ithalatında 36.sırada yer alan Romanya'nın en fazla ithalat yaptığı ülkeler Almanya, İtalya, Macaristan, Polonya, Çin ve Türkiye'dir.

2.18. Rusya Federasyonu Ülke Profili

Asya'nın kuzeyinde Kuzey Pasifik Okyanusu ve Avrupa arasında geniş bir alanı kaplayan, dünyanın en büyük yüz ölçümüne sahip ülkesi konumundaki Rusya Federasyonu dünyanın onda birini kaplamaktadır (Export Promotion Council for Handicrafts (EPCH), 2023). ABD'nin yaklaşık 1,8 katı büyüklüğünde olan ülke, 14 ülkeye sınır komşusudur. Bu ülkeler: Azerbaycan, Belarus, Çin Halk Cumhuriyeti, Estonya, Finlandiya, Gürcistan, Kazakistan, Kuzey Kore, Letonya, Litvanya, Moğolistan, Norveç, Polonya ve Ukrayna'dır. Petrol, doğal gaz, kömür ve birçok stratejik mineral, boksit, nadir toprak elementleri ve kerestenin üreticisi olarak dünyada önemli bir konuma sahip olan Rusya Federasyonu, zengin doğalgaz ve petrol kaynakları ile enerji alanında da önemli aktörlerden biridir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra doğal kaynakların üretiminde ciddi artış sağlayan Rusya, dışa bağımlılığını azaltacak ve çevre kirliliğini minimize edecek politikalara önem vermektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023).

Tahıl rekoltesiyle dünyanın en önemli ilk beş üreticisinden biri olan Rusya Federasyonu, 2020 verilerine göre dünyada arpa üretiminde birinci, yulaf üretiminde ikinci, buğday ve çavdar üretiminde ise üçüncü sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). 2023 yılı dünya buğday üretiminin yaklaşık %12,3'ü ve arpa üretiminin %15'i Rusya Federasyonu tarafından gerçekleştirilmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

Fortune dergisi Fortune Global 500 listesinde, Gazprom (41), Sberbank (250) ve Magnit 448) olmak üzere üç Rus firması yer almaktadır (Fortune, 2023). Küresel İnovasyon Endeksi (Global Innovation Index) 2023 raporuna göre Rusya Federasyonu, GSYH'sı ile karşılaştırıldığında beklenenin altında, 132 ekonomi içerisinde 51.sırada yer almaktadır. Yine aynı raporda, Rusya Federasyonu'nun inovasyon yatırım düzeyine göre daha fazla inovasyon çıktısı ürettiği belirtilmiştir (Global Innovation Index, 2023).

Tablo 2.35 Rusya Federasyon'un İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Çin	1	37.414.604	27.308.038	28.021.250	38.922.044	56.040.503	56.791.577	49.146.337	68.679.248
Hollanda	2	66.683.274	38.670.526	29.254.624	35.611.335	43.470.987	44.788.952	24.819.407	42.145.025
Almanya	3	24.950.268	24.638.146	21.258.481	25.747.379	34.096.334	28.049.481	18.618.931	29.645.676
Türkiye	4	14.755.154	19.145.807	13.698.261	18.220.741	21.345.044	21.063.254	15.929.123	26.426.295
Belarus	5	16.539.841	15.038.038	14.050.697	18.424.583	21.819.797	20.544.970	15.979.802	23.130.752
Birleşik Krallık	6	7.503.797	7.457.613	6.996.918	8.746.712	9.769.710	13.272.051	23.158.449	22.274.620
İtalya	7	28.991.185	21.795.936	11.931.360	13.838.765	16.405.936	14.341.995	10.071.381	19.285.527
Kazakistan	8	13.862.274	10.451.073	9.426.891	12.323.913	12.923.333	14.050.846	14.051.466	18.493.830
ABD	9	9.553.488	9.382.979	9.425.802	10.735.054	12.534.204	13.189.312	10.958.295	17.747.414
Güney Kore	10	18.081.831	13.091.553	10.027.147	12.345.338	17.832.181	16.357.313	12.468.101	16.894.810
Toplam		497.833.529	333.501.801	285.491.052	357.083.135	449.347.157	422.777.167	337.105.352	492.314.339

Kaynak: Trademap

Dünya mal ihracatında önemli bir yeri olan Rusya, 2014 yılında yaklaşık 498 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirmiş, 2014-2021 döneminde ihracat hacmi %1 azalarak 2021 yılında 492 milyar dolara gerilemiştir. İlgili dönemde Rusya'nın ihracatının dalgalı bir seyir izlediği gözlenmiştir. Ancak 2021 yılı ihracatındaki %17,83'lük artış dikkat çekicidir (Trademap, 2022). Dünya mal ihracatında on ikinci sırada yer alan Rusya'nın en önemli ihracat ortakları Çin, Hollanda, Almanya, Türkiye, Belarus ve Birleşik Krallık'tır.

Tablo 2.36 Rusya Federasyon'un İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Çin	1	50.853.010	34.077.598	38.086.982	48.042.300	52.217.993	54.126.998	54.913.425	72.693.299
Almanya	2	32.947.335	19.909.557	19.450.963	24.228.044	25.510.486	25.111.891	23.383.773	27.351.555
ABD	3	18.594.395	10.814.961	11.065.668	12.663.805	12.682.131	13.436.080	13.213.422	17.265.391
Belarus	4	12.316.244	8.445.717	9.406.285	11.768.319	12.179.232	12.800.697	12.604.664	15.635.533
Güney Kore	5	8.972.462	4.461.377	5.113.263	6.933.359	7.008.953	8.001.954	7.159.386	12.986.922
Fransa	6	10.551.969	5.766.354	8.491.635	9.633.011	9.561.721	8.567.151	8.083.817	12.211.464
İtalya	7	12.683.365	8.102.874	7.845.137	10.108.735	10.590.386	10.906.984	10.207.443	12.044.765
Japonya	8	10.917.410	6.661.581	6.679.836	7.761.399	8.819.217	8.960.307	7.111.572	9.127.294
Kazakistan	9	7.172.377	4.656.477	3.612.215	4.916.678	5.295.922	5.570.993	5.054.817	7.132.347
Türkiye	10	6.654.286	3.915.371	2.147.525	3.383.401	4.215.914	4.971.001	5.111.623	6.514.509
Toplam		286.648.777	177.292.663	182.261.656	226.966.395	238.151.375	243.780.553	231.667.985	293.501.672

Kaynak: Trademap

Rusya'nın 2014-2021 dönemi ithalat hacminde, ihracata benzer şekilde dalgalı bir seyir gözlenmiştir. 2014 yılında 268,6 milyar dolar olan ithalat hacmi, 2021 yılında yalnızca 293,5 milyar dolara ulaşırken, 2022 yılında %32'lik azalışla ithalat değeri 198,9 milyar dolara gerilemiştir (Trademap, 2022). Dünya mal ithalatında otuz birinci sırada yer alan Rusya Federasyon'un mal ithalatı yaptığı başlıca ülkeler, Çin Halk Cumhuriyeti, Almanya, ABD, Belarus, Güney Kore ve Fransa'dır.

2.19. Suudi Arabistan Ülke Profili

Arap yarımadasında yer alan ve ABD'nin beşte birinden biraz daha büyük olan Suudi Arabistan, coğrafi olarak 2.149.690 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır. Suudi Arabistan Irak, Kuveyt, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri, Umman, Yemen ve Ürdün ile sınır komşusudur (CIA, 2024). Petrol, doğal gaz, demir cevheri, altın ve bakır ülkenin sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA,2024). Petrol ve doğal gaz rezervleri bakımından oldukça zengin bir ülke konumunda olan Suudi Arabistan, Venezuela'dan sonra 267 milyar varil ile dünyanın en büyük ikinci petrol rezervine sahip ülkedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Petrol, Suudi Arabistan'ın GSYH'nin %40'ını oluşturmaktadır (FocusEconomics, 2024). Onlarca yıllık petrol zenginliği, ülkenin iş döngüsünü yumuşatmaya ve ekonomik istikrarı sağlamaya yardımcı olan büyük bir egemen varlık fonu biriktirmesini sağlamıştır. Suudi Arabistan'ın '2030 Vizyonu' kapsamında petrole olan bağımlılığın

azaltılması planlanmakta, bu bağlamda madencilik ve turizm, imalat ve teknoloji gibi sektörlerin geliştirilmesine yönelik adımların hayata geçirilmesi hedeflenmektedir (Insamer, 2020). Çeşitlendirme çabalarına rağmen ülke, devlet gelirlerinin büyük bir kısmı için petrole bağımlı olmaya devam etmekte ve bu da ülkeyi petrol fiyatlarındaki dalgalanmalara karşı kırılgan hale getirmektedir.

Coğrafi özellikleri itibariyle tarım yapmaya uygun olmayan ülkede, tarım ve hayvancılık üretimi oldukça kısıtlı olmakla birlikte hurma, süt ürünleri ve yumurta başat üretim ve ihracat kalemleri olarak öne çıkmaktadır(T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

Fortune dergisi Fortune Global 500 listesinde, Suudi Arabistan'dan Saudi Aramco isimli firma ikinci sırada yer almaktadır (Fortune, 2023). Dünyadaki konvansiyonel petrol rezervlerinin yaklaşık yüzde 20'sine sahip olan, Orta Doğu'nun en büyük ve 2022 yılında G20 ülkeleri arasında en hızlı büyüyen ekonomisi konumundaki Suudi Arabistan'ın ticaretine ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır.

Tablo 2.37 Suudi Arabistan'ın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Çin	1	5.608.092	4.135.622	5.970.098	9.724.290	9.645.926	8.181.516	50.909.792	66.646.891
Hindistan	2	3.003.350	2.458.218	2.607.133	3.564.933	3.880.119	3.096.327	26.657.591	41.916.656
Japonya	3	633.135	721.429	980.560	971.897	809.702	665.093	27.359.569	40.770.707
Güney Kore	4	902.740	658.247	732.177	1.186.222	939.597	844.884	23.291.184	37.909.214
ABD	5	1.483.673	1.287.331	1.337.233	1.837.967	1.837.338	1.847.336	14.334.181	23.238.311
BAE	6	6.773.448	6.566.824	7.686.831	8.131.945	7.903.215	8.917.206	15.086.105	17.809.910
Mısır	7	1.972.645	1.525.282	1.401.540	2.025.013	1.819.131	1.783.665	10.322.602	13.789.365
Tayvan	8	870.504	608.998	722.220	0	515.163	437.609	7.023.347	10.433.525
Singapur	9	2.355.898	2.218.999	3.067.331	4.020.132	3.558.843	2.872.336	7.046.976	9.956.372
Bahreyn	10	1.534.360	1.550.426	1.576.060	1.839.745	1.661.883	1.853.534	7.024.270	9.870.521
Toplam		213.376.375	178.874.135	220.068.596	294.535.553	261.516.261	185.699.412	276.204.569	411.184.942

Kaynak: Trademap

Suudi Arabistan'ın 2015 yılı ihracat hacmi 213,3 milyar dolar iken, 2015-2022 döneminde %93'lük artış ile 2022 yılında 411 milyar dolara yükselmiştir. Ayrıca Suudi Arabistan'ın, 2022 yılı ihracat hacminin bir önceki yıla göre %49 düzeyinde artışı dikkat çekicidir. Dünya mal ihracatında 20.sırada yer alan Suudi Arabistan'ın en fazla ihracat yaptığı ülkeler, Çin, Hindistan, Japonya, Güney Kore, ABD ve BAE olarak sıralanmaktadır.

Tablo 2.38 Suudi Arabistan'ın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Çin	1	24.061.563	18.840.789	19.391.019	22.243.715	27.066.620	26.509.227	30.234.933	39.800.511
ABD	2	22.066.609	17.342.441	14.636.694	18.041.075	17.097.398	14.103.515	16.216.576	17.401.432
BAE	3	8.626.872	6.929.715	8.215.702	12.080.285	10.364.589	8.980.437	12.471.997	12.027.614
Hindistan	4	5.884.729	4.932.353	5.131.997	5.684.926	6.489.007	6.367.017	8.073.815	10.535.867
Almanya	5	11.825.038	8.181.060	7.135.435	7.292.181	7.003.813	6.809.087	7.491.415	8.000.118
Japonya	6	9.746.747	7.176.131	5.245.527	5.473.993	6.545.793	5.661.539	6.061.965	6.718.740
Mısır	7	2.280.906	1.928.882	1.943.089	1.494.030	2.396.287	2.627.832	4.208.332	6.620.511
Güney Kore	8	9.683.099	5.872.769	4.973.680	4.300.250	4.027.286	3.821.042	3.439.681	5.271.298
İtalya	9	5.138.621	4.230.727	4.306.781	4.236.495	4.310.109	4.079.549	4.604.682	5.187.883
İsviçre	10	3.999.446	2.284.099	1.649.257	1.926.029	1.702.544	1.483.992	2.202.988	4.729.864
Toplam		169.967.750	129.795.972	126.758.508	135.211.178	144.334.893	131.328.602	152.849.564	189.877.037

Kaynak: Trademap

Suudi Arabistan'ın ithalat hacmi ihracatına nispeten daha sınırlı oranda artış göstermiştir. 2015 yılında yaklaşık 170 milyar dolaran ithalat hacmi, 2015-2022 döneminde %12'lik artış ile 2022 yılında yaklaşık 190 milyar dolara yükselmiş, 2022 yılı ihracat hacmi bir önceki yıla göre ise %24 oranında artmıştır. Suudi Arabistan, dünya mal ithalatında 32. sırada yer almaktadır. Çin, ABD, BAE, Hindistan, Almanya ve Japonya ülkenin önemli ithalat ortaklarıdır.

2.20. Şili Ülke Profili

Güney Amerika'nın güney batısında, Güney Pasifik Okyanusu kıyısında, Arjantin ve Peru arasında yer alan Şili yüzölçümü bakımından 756.102 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır (CIA, 2024). Ülke Arjantin, Bolivya ve Peru ile sınır komşusudur. Bakır, kereste, demir cevheri, nitratlar, değerli metaller, molibden ve hidroelektrik sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024). Tarım sektörü Şili ekonomisinin ihracat, istihdam ve üretimine katkısı itibarıyla oldukça önemlidir. Şili sofralık üzüm, erik, yaban mersini, alabalık ve somonda dünyanın öncü üreticisi ve ihracatçısı; güney yarım kürenin ise en büyük meyve ve salça ihracatçısı konumundadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Diğer taraftan, dünyanın en büyük yirmi bakır madeninden yedisine sahip olan Şili, dünya bakır üretiminde birinci, dünya molibden üretiminde ikinci, dünya gümüş üretiminde yedinci sırada yer almakta olup; lityum, potasyum, iyot gibi maden ve minerallerin de önemli

üreticisidir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Latin Amerika’da kredi notunu yirmi beş yıldır A’da tutan tek ülke konumundaki Şili’nin ticaret verileri aşağıda yer almaktadır.

Tablo 2.39 Şili’nin İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Çin	1	16.597.456	18.123.401	24.695.072	21.916.774	25.260.481	34.575.311	38.915.397	37.663.275
ABD	2	8.306.926	9.818.419	10.728.766	10.892.222	10.176.267	15.774.702	15.586.384	16.415.049
Japonya	3	5.042.029	5.768.757	6.837.042	6.434.812	5.988.085	7.076.757	7.759.382	6.859.771
Güney Kore	4	4.073.613	4.101.183	4.367.398	4.711.835	4.072.809	4.747.483	6.147.435	6.158.775
Brezilya	5	2.927.835	3.861.069	3.466.603	3.284.583	3.197.942	4.675.638	4.886.408	4.658.660
Peru	6	1.552.254	1.703.187	1.859.153	2.100.146	1.749.620	1.792.998	2.169.458	2.234.346
Hollanda	7	1.598.795	1.605.547	1.577.565	1.629.950	1.312.147	1.505.738	2.696.076	1.800.406
Meksika	8	1.219.551	1.194.913	1.351.084	1.393.095	1.134.827	1.480.146	1.876.145	1.774.783
İspanya	9	1.329.290	1.657.645	1.696.693	1.822.644	1.174.234	1.737.828	1.531.344	1.557.525
Kanada	10	969.755	1.323.182	1.248.909	1.003.517	955.239	1.264.745	1.419.328	1.500.535
Toplam		58.659.418	66.552.208	75.826.997	72.779.576	69.964.786	92.887.987	102.625.791	100.290.449

Kaynak: Trademap

Şili’nin ihracat hacmi 2019 ve 2020 yılları hariç 2016-2023 döneminde sürekli artış göstermiştir. 2016 yılında 58,6 milyar dolar olan ihracat değeri 2023 yılına gelindiğinde %71’lik artış ile 100 milyar doları aşmıştır. Ancak 2023 yılı ihracat hacmi artışı %2 gibi oldukça sınırlı bir düzeyde kalmıştır. Dünya mal ihracatında 41.sırada yer alan Şili’nin en fazla ihracat yaptığı ülkeler, Çin, ABD, Japonya, Güney Kore, Brezilya ve Peru’dur.

Tablo 2.40 Şili'nin İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Çin	1	12.502.493	13.381.667	15.436.332	15.236.144	15.783.719	26.373.652	25.227.038	17.956.508
ABD	2	9.601.329	11.023.438	13.341.828	15.770.090	12.275.861	18.772.446	26.109.024	16.282.825
Brezilya	3	4.755.380	5.677.576	6.757.681	6.301.301	4.718.041	8.165.599	10.983.004	8.824.683
Arjantin	4	2.523.257	2.903.154	3.364.122	4.217.520	3.577.401	5.565.503	6.495.845	5.672.216
Almanya	5	2.247.014	2.560.043	2.911.342	2.826.047	2.319.164	3.382.755	2.868.269	2.838.573
Japonya	6	1.587.396	1.664.385	2.030.797	2.453.170	1.067.341	2.026.460	2.816.008	2.225.974
İspanya	7	1.494.945	1.373.172	1.626.616	1.821.678	1.475.292	2.228.650	2.063.632	1.816.736
Meksika	8	1.891.608	2.030.707	2.311.308	2.149.046	1.683.405	2.492.823	2.313.115	1.766.272
Peru	9	953.931	884.404	1.108.824	1.276.937	1.161.549	1.816.807	2.047.147	1.742.683
İtalya	10	1.073.588	1.172.420	1.272.234	1.367.704	1.136.919	1.526.464	1.582.187	1.443.289
Toplam		53.825.797	59.939.373	69.212.583	72.827.734	61.395.860	95.168.654	109.265.861	80.492.407

Kaynak: Trademap

Şili'nin ithalat hacmi 2016-2023 döneminde 2020 ve 2023 yılları hariç artış göstermiştir. 2016 yılında yaklaşık 54 milyar dolar ithalat hacmi 2023 yılında %77'lik artış ile 80,4 milyar dolara yükselirken, 2023 yılı ithalat hacmi bir önceki yıla göre %26 gerilemiştir. Dünya mal ithalatında 41.sırada yer alan Şili'nin ithalat yaptığı ülkeler arasından Çin, ABD, Brezilya, Arjantin, Almanya ve Japonya en büyük paya sahip ülkeler olarak öne çıkmaktadır.

2.21. Tayland Ülke Profili

Florida'nın yaklaşık üç katı büyüklüğünde; Güneydoğu Asya, Andaman Denizi ve Tayland Körfezi sınırında, Burma'nın güneydoğusunda bulunan Tayland, yüzölçümü bakımından 513.120 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır(CIA, 2024).Ülke Burma, Laos, Malezya ve Kamboçya ile sınır komşusudur. Kalay, kauçuk, doğal gaz, tungsten(volfram), tantal, kereste, kurşun, balık, alçıtaşı, linyit, florit ve ekilebilir araziler ülkenin sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır (CIA, 2024).

Tayland, dünyanın en büyük kauçuk üreticisi, önde gelen pirinç üreticisi ve ihracatçısı, önemli çiftlik karides ihracatçısıdır. Tayland aynı zamanda, uluslararası otomobil markaları için montaj merkezi konumunda olup, yıllık tüm sınıf otomobil üretiminde ASEAN ülkeleri içinde birinci, Asya'da beşinci ve dünyada on birinci sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Tekstil sektöründe tüm değer zincirini barındıran birkaç ülkeden biri olan Tayland, dünyanın en büyük dokuzuncu polyester üreticisi ve en büyük beşinci akrilik

üreticisi olarak öne çıkmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Fortune dergisi tarafından hazırlanan ve yayınlanan Fortune Global 500 listesinde, Tayland'dan 110. sıra bir firma (PTT) yer almaktadır (Fortune, 2023).

Tablo 2.41 Tayland'ın İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ABD	1	24.376.995	26.527.135	27.893.610	31.362.113	34.134.647	41.351.369	47.238.814	47.853.778
Çin	2	23.568.131	29.339.373	29.703.268	29.002.027	29.560.572	36.689.362	34.037.510	33.776.285
Japonya	3	20.420.004	22.242.302	24.717.571	24.472.836	22.678.467	24.633.451	24.493.028	24.381.827
Avustralya	4	10.230.408	10.475.974	10.678.100	10.154.352	9.722.118	10.729.150	11.066.221	11.852.887
Malezya	5	9.538.652	10.307.088	11.525.506	10.421.020	8.648.556	11.911.898	12.446.272	11.671.340
Vietnam	6	9.333.998	11.571.709	12.858.980	12.066.618	11.059.374	12.314.030	13.132.839	11.014.716
Hong Kong	7	11.388.649	12.276.080	12.429.889	11.684.173	11.189.416	11.447.234	9.957.546	10.902.703
Singapur	8	8.038.127	8.179.813	9.318.037	8.757.630	9.415.564	8.890.999	10.076.649	10.077.685
Hindistan	9	5.116.849	6.462.082	7.525.215	7.324.108	5.395.280	8.446.611	10.407.379	10.002.929
Endonezya	10	8.022.643	8.786.178	9.900.383	9.043.968	7.577.509	8.801.592	10.204.319	9.914.417
Toplam		213.558.947	235.871.371	249.921.314	245.380.465	229.277.734	267.492.416	284.106.705	279.759.069

Kaynak: Trademap

Dünya mal ihracatında 28.sırada yer alan Tayland'ın ihracat hacmini incelendiğinde, dönemsel olarak artış ve azalış trendinin birlikte yer aldığı görülmektedir. 2016 yılında 213,5 milyar dolar olan ihracat hacmi, 2023 yılında %31'lik artış ile 280 milyar dolara yaklaşmıştır. Ancak 2023 yılı ihracatı bir önceki yıla göre %2 oranında azalmıştır. ABD, Çin, Japonya, Avustralya, Malezya ve Vietnam, Tayland'ın en fazla ihracat yaptığı ülkelerdir.

Tablo 2.42 Tayland'ın İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Çin	1	42.246.374	44.675.724	50.265.683	50.953.351	50.172.100	66.646.108	71.353.308	71.080.864
Japonya	2	30.858.889	32.360.839	35.450.691	33.650.472	27.825.440	35.689.940	34.648.183	31.251.720
ABD	3	12.215.661	15.161.279	15.305.751	17.751.137	15.189.239	14.623.605	18.328.713	19.861.813
BAE	4	6.194.573	7.847.582	10.951.461	7.572.707	5.551.188	9.882.605	18.161.378	16.730.187
Tayvan	5	7.168.319	8.220.112	8.665.758	8.137.670	8.260.175	10.521.027	11.900.365	16.674.425
Malezya	6	10.952.015	11.883.973	13.470.843	13.103.668	10.318.600	12.090.615	14.714.181	13.451.162
Güney Kore	7	7.310.492	8.142.146	8.912.579	8.748.743	7.689.187	9.928.129	10.172.483	8.694.276
Endonezya	8	6.409.258	7.443.701	8.147.323	7.350.482	5.871.246	8.246.706	9.805.866	8.456.289
Singapur	9	6.547.047	8.022.420	7.746.218	7.745.333	7.596.839	7.366.707	8.307.070	8.223.886
Vietnam	10	4.448.542	5.020.568	5.752.419	5.533.807	5.521.208	6.970.452	8.044.642	7.839.112
Toplam		195.702.347	224.999.327	251.099.199	240.139.196	208.615.061	269.102.030	306.260.910	291.982.497

Kaynak: Trademap

Tayland'ın ithalat hacmi de ihracatı gibi 2016-2023 döneminde dalgalı bir seyir izlemiştir. İthalat hacmi 2016 yılında yaklaşık 196 milyar dolar iken, 2016-2023 döneminde %49 artarak 291,9 milyar dolara yükselirken, 2023 yılı ithalat hacminin bir önceki yıla göre %5 düzeyindeki azalışı dikkat çekmektedir. Dünya mal ithalatında 23.sırada yer alan Tayland'ın ithalat yaptığı ülkeler arasından, Çin, Japonya, ABD, BAE, Tayvan ve Malezya en büyük paya sahip ülkeler olarak öne çıkmaktadır.

2.22. Türkiye Ülke Profili

Güneydoğu Avrupa ve Güneybatı Asya'da bulunan Türkiye Cumhuriyeti, Avrupa ve Asya kıtaları arasında köprü görevi oluşturan bir yarımadadır. Almanya'nın iki katından daha büyük, ABD'nin Teksas ve Louisiana eyaletlerinin birleşiminden biraz daha küçük olan Türkiye'nin yüzölçümü 783.562 kilometrekarelik alanı kaplamaktadır(CIA,2023). Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Yunanistan, İran, Irak ve Suriye ile sınır komşusu olan Türkiye Cumhuriyeti, coğrafi konumu nedeniyle dünya meselelerinde stratejik bir ülke olarak değerlendirilmektedir. Kömür, demir cevheri, bakır, krom, antimon, cıva, altın, barit, boratlar, selestit (stronsiyum), zımpara, feldspat, kireç taşı, manyezit, mermer, perlit(inci taşı), piritler ve kil ülkenin sahip olduğu doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır(CIA, 2024).

Fortune dergisi Fortune Global 500 listesinde, Türkiye’den yalnızca Koç Holding (259) firması yer almıştır (Fortune, 2023). Küresel İnovasyon Endeksi(Global Innovation Index) 2023 raporuna göre GSYH’sı ile karşılaştırıldığında, Türkiye’nin performansı gelişmişlik düzeyine göre beklenen düzeyde gerçekleşerek 132 ekonomi içerisinde Türkiye 39.sırada yerini almıştır. Yine aynı raporda, Türkiye’nin inovasyon yatırımlarının düzeyine göre daha fazla inovasyon çıktısı ürettiği belirtilmiştir(Global Innovation Index, 2023).

Tablo 2.43 Türkiye’nin İhracat Rakamları Ve Başlıca İhracat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Almanya	1	14.004.848	15.118.910	16.137.388	16.624.070	15.980.400	19.317.751	21.144.909	21.091.893
ABD	2	6.627.394	8.654.268	8.304.672	8.971.874	10.183.213	14.719.306	16.882.282	14.826.032
Irak	3	7.640.287	9.054.612	8.346.276	10.224.285	9.142.515	11.131.282	13.750.841	12.786.292
Birleşik Krallık	4	11.690.650	9.603.189	11.107.336	11.281.350	11.236.969	13.705.148	13.010.911	12.468.161
İtalya	5	7.583.132	8.473.629	9.560.597	9.754.698	8.082.942	11.474.990	12.353.974	12.382.085
Rusya	6	1.733.569	2.734.316	3.399.827	4.153.202	4.506.813	5.775.897	9.343.472	10.921.085
Fransa	7	6.027.992	6.589.874	7.293.603	7.952.702	7.204.647	9.132.265	9.548.796	10.297.026
İspanya	8	4.993.394	6.302.135	7.708.490	8.141.147	6.684.540	9.627.056	9.650.501	9.776.760
BAE	9	5.406.224	9.184.157	3.137.048	3.627.165	2.828.394	5.493.464	5.417.198	8.593.637
Hollanda	10	3.589.553	3.864.486	4.760.826	5.762.607	5.195.418	6.768.766	8.028.814	7.873.160
Toplam		142.606.247	156.992.940	167.923.862	180.870.841	169.657.940	225.264.314	254.171.899	255.777.398

Kaynak: Trademap

Dünya mal ihracatında otuzuncu sırada yer alan Türkiye’nin ihracat hacmi, 2016-2023 döneminde 2020 yılı hariç sürekli artış göstermiştir. 2016 yılında 142,6 milyar dolar ihracat hacmi, 2023 yılına gelindiğinde %79’luk artış ile 255,7 milyar dolara ulaşmıştır. Ancak ihracatın yıllık artışı, 2023 yılında %0,63 oranında sınırlı düzeyde gerçekleşmiştir. Türkiye’nin mal ihracat yaptığı başlıca ülkeler arasında Almanya, ABD, Irak, Birleşik Krallık, İtalya ve İspanya yer almaktadır.

Tablo 2.44 Türkiye'nin İthalat Rakamları Ve Başlıca İthalat Yaptığı Ülkeler (1.000 Dolar)

Ülkeler	Sıra	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	20.23
Rusya	1	15.160.961	19.514.094	21.989.574	23.116.867	17.829.236	28.959.030	58.853.499	45.602.217
Çin	2	25.440.454	23.370.620	20.719.061	19.127.972	23.040.812	32.239.211	41.353.932	44.980.349
Almanya	3	21.473.789	21.301.869	20.407.294	19.279.082	21.732.800	21.757.477	24.032.738	28.683.721
AreaNes	4	6.738.141	8.239.672	11.038.416	15.148.738	13.685.863	24.393.978	34.492.668	24.570.424
İsviçre	5	2.506.215	6.903.610	2.818.664	3.377.053	7.771.743	3.057.872	15.342.734	19.911.397
ABD	6	10.867.491	11.951.744	12.377.681	11.847.481	11.525.182	13.148.129	15.228.578	15.777.583
İtalya	7	10.220.724	11.306.054	10.155.669	9.350.999	9.201.429	11.563.790	14.083.454	14.996.592
Fransa	8	7.364.555	8.070.897	7.413.025	6.760.052	6.988.092	7.931.527	9.429.822	11.545.477
BAE	9	3.701.152	5.546.921	3.780.736	4.388.996	5.603.801	2.442.660	4.470.951	11.530.506
İspanya	10	5.678.913	6.372.911	5.492.454	4.446.670	5.039.416	6.311.613	7.003.994	9.483.760
Güney Kore	11	6.384.206	6.608.874	6.343.174	5.776.952	5.734.339	7.597.099	9.004.398	9.479.293
Toplam		198.601.934	233.799.651	223.046.879	210.346.890	219.514.373	271.422.758	363.710.987	361.774.043

Kaynak: Trademap

Dünya mal ithalatında on dokuzuncu sırada yer alan Türkiye'nin 2016 yılında yaklaşık 199 milyar dolar olan ithalat hacmi, 2023 yılına gelindiğinde %82'lik artış ile 361,7 milyar doları aşmıştır, ancak 2023 yılı ithalat hacmi bir önceki yıla göre %0,53 oranında gerilemiştir. Rusya, Çin, Almanya, İsviçre, ABD, İtalya ve Fransa Türkiye'nin en fazla ithalat yaptığı ülkeler arasında yer almaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK PERFORMANS VE ULUSLARARASI TİCARET HACMİ

Çalışmanın bu bölümünde çalışmanın amacı ve önemine değinildikten sonra, analizde kullanılan veri seti tanıtılacak, çalışmada karşılaşılan kısıtlar açıklanarak model ve yöntem hakkında bilgi verilecek, analizde uygulanan test sonuçları değerlendirilecek ve analiz sonuçları ve bulgularına yer verilecektir.

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Küresel ekonomik ortam, son yıllarda ticareti yapılan malların artışına sahne olurken, lojistik sektörünün önemi her geçen gün daha da artmaktadır. Bu bağlamda, rekabetin oldukça hissedildiği günümüz dünyasında üretim, pazarlama ve dış ticaretin başarısı lojistik sektörünün varlığına bağlı olarak değişiklik göstermektedir (Acar ve Benli, 2021:50). Lojistik hizmetlerin etkin ve verimli şekilde sağlanıyor olması uluslararası ticaret için önem arz etmekte iken, zayıf bir lojistik sektör ticaretin liberalleşmesi için büyük bir engel olarak görülmektedir. Ticaretle ilgili lojistiğin iyileştirilmesi liberal bir ekonomik ortam ile birleştirildiğinde ticaret hacminde, dağıtım ve üretim faaliyetlerinde artışa neden olacaktır.

Literatür taraması lojistik performans ve dış ticaret kavramlarının birbiriyle ilişkili olduğunu göstermektedir. Lojistik performansın kalitesindeki iyileşmelerin ülkelerin ticaret hacimlerinde artışa neden olduğu hakim olan görüştür. Lojistik sektörünün uluslararası ticaret için önemi göz önüne alındığında, bu çalışmada lojistik performansın dış ticaret, ithalat ve ihracata olan etkisinin araştırılması amacıyla yükselen piyasa ekonomileri olarak değerlendirilen 21 ülke araştırma örneklemini olarak belirlenmiştir. Çalışmanın amacı, örnekleme yer alan 21 yükselen ekonominin lojistik performansı ve lojistik performansın alt bileşenleri ile dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri arasında olası ilişkinin varlığını analiz etmektir. Literatürde uluslararası ticaret ve lojistik performans ile ilgili çeşitli çalışmalara rastlansa da, örneklemin genellikle çok sayıda ülkeden oluşan büyük ölçekli örneklem, AB ülkeleri; OECD sınıflandırılması ile seçilmiş ülkeler ve gelişmiş ülkelerden oluştuğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmanın örneklemini oluşturan 21 yükselen piyasa ekonomisi ile ilgili bir çalışmaya literatürde rastlanmamıştır. Bunun yanı sıra, literatürde bu konu ile ilgili çalışmalarda genellikle ‘Çekim Modeli’ analiz yöntemi olarak kullanıldığından, bu çalışmanın hem örneklem hem de yöntem açısından diğer çalışmalardan ayrılarak literatüre katkı sağlaması beklenmektedir. Literatürde yaygın olarak kullanılan Çekim Modeli’nde ikili ticaret verisi bağımlı değişken olurken, ortak sınır, ortak dil, koloni geçmişi gibi değişkenler kukla

değişken olarak modele dâhil edilmektedir. Bu çalışmada kullanılan bağımlı ve bağımsız değişkenler de literatürde yaygın olan çalışmalardan farklılık arz ettiği ve modellere LPE'nin alt bileşenleri de dahil edildiği için ilgili yazına bu yönlerden de katkı sunması beklenmektedir.

3.2. Araştırmanın Kapsamı ve Veri Seti

Araştırmanın örneklemini oluşturmak üzere Uluslararası Para Fonu'nun ülke sınıflandırılması temel alınarak yükselen piyasalar ekonomileri grubundaki ülkeler modele dâhil edilmek üzere seçilmiştir. Toplam 95 ülkeden oluşan bu sınıflandırmada, modelin tahmini için gerekli verilerin bazı ülkeler için eksik olması nedeniyle araştırmanın örneklemini toplamda 21 ülke oluşturmaktadır. Bu ülkeler sırasıyla; Arjantin, Brezilya, Çin Halk Cumhuriyeti, Endonezya, Filipinler, Güney Afrika, Hindistan, Kolombiya, Macaristan, Malezya, Meksika, Mısır, Panama, Peru, Polonya, Romanya, Rusya, Suudi Arabistan, Şili, Tayland ve Türkiye'dir. Tüm değişkenlere ilişkin veriler Dünya Bankası veri tabanından derlenmiştir. Lojistik performansının her bir boyutuna ilişkin veriler, seçilen her bir ülkede yalnızca 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 ve 2022 yıllarına ait yedi dönem için erişilebilir durumdadır, diğer yıllar için veri mevcut değildir. Bu nedenle veri frekansının eşit dağılması amaçlanarak 2010, 2014, 2018 ve 2022 yılları verileri analizde kullanılmıştır. Zaman boyutu 4 yıldan, birim boyutunun ise 21 ülkeden oluştuğu bu çalışmada, lojistik performans ve dış ticaret ilişkisini incelemek amacıyla yıllık veriler kullanılmıştır. Çalışmanın bağımlı değişkenleri dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri iken; bağımsız değişkenleri ise lojistik performans endeksi ve alt bileşenleri, yerel gsyih, dünya gsyh ve reel döviz kurudur. . Araştırmada kullanılan verilerin tamamına ilişkin bilgiler Tablo 3.1'de verilmiştir. Çalışmada kullanılan ticarete ilişkin veriler ile gsyih verileri milyon Amerikan Doları cinsinden, LPE beş puanlık ölçekte ve reel efektif döviz kuru ise 100'lük bazda olduğundan, analizin sağlıklı yapılması amacıyla tüm değişkenlerin logaritması alınmıştır.

Tablo 3.1 Verilerin Tanımlanması ve Kaynağı

Değişkenler	Tanım	Kaynak
LLPE	Lojistik Performans Endeksi	Dünya Bankası
LCUST	Gümrük ve gümrükleme süreci verimliliği	Dünya Bankası
LINFRA	Ticaret ve sevkiyat ile ilişkili altyapının kalitesi	Dünya Bankası
LINTSHIP	Rekabetçi sevkiyat fiyatlarıyla gönderim kolaylığı	Dünya Bankası
LCOMP	Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği	Dünya Bankası
LTRACK	Sevkiyatların izlenebilirliği ve takip kabiliyeti	Dünya Bankası
LTIME	Belirlenen zaman içinde teslimat	Dünya Bankası
LGDP	Yerel Nominal Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (Amerikan Doları)	Dünya Bankası
LREDK	Reel Efektif Döviz Kuru	Dünya Bankası
LWGDP	Dünya Nominal Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (Amerikan Doları)	Dünya Bankası
LIMP	Toplam Mal İthalatı (Amerikan Doları)	Dünya Bankası
LEXP	Toplam Mal İhracatı (Amerikan Doları)	Dünya Bankası
LTRADE	Toplam Mal Ticareti (Amerikan Doları)	Dünya Bankası

Analizde kullanılan lojistik performans endeksi, dış ticaret, ithalat, ihracat, reel efektif döviz kuru, yerel gsyih, dünya gsyih değişkenlerine ilişkin tanımlayıcı istatistikler aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Bu tabloda gözlem sayısı, değişkenlerin ortalaması, standart hata değeri ile maksimum ve minimum değerleri yer almaktadır.

Tablo 3.2 Değişkenlere Ait Tanımlayıcı İstatistikler

Değişkenler	Gözlem	Ort.	Std. Hata.	Min.	Max
LLPE	84	3.15119	.2778983	2.6	3.7
LCUST	84	2.834524	.320201	2.1	3.4
LINFRA	84	3.025	.3640055	2.2	4
LINTSHIP	84	3.122619	.3055121	2.3	3.7
LCOMP	84	3.116667	.3161642	2.4	3.8
LTRACK	84	3.225	.3195912	2.5	3.8
LTIME	84	3.584524	.2959543	2.9	4.5
LGDP	84	1.27e+12	2.71e+12	2.94e+10	1.80e+13
LREDK	84	96.48333	14.63164	45.2	132.7
LWGDP	84	8.35e+13	1.24e+13	6.67e+13	1.01e+14
LIMP	84	2.67e+11	4.36e+11	1.67e+10	2.72e+12
LEXP	84	2.90e+11	5.40e+11	1.10e+10	3.59e+12
LTRADE	84	5.57e+11	9.72e+11	2.77e+10	6.31e+12

3.3. Model ve Yöntem

Araştırmanın üç ana sorusu bulunmaktadır. Analizin yorumlanması ve tartışmaya eklenmesi de bu üç ana soru temel alınarak gerçekleştirilmiştir. Bu üç temel sorunun test edilebilmesi amacıyla toplam 22 model kurulmuş ve panel veri analizi yöntemi ile analize ilişkin değerlendirmeler gerçekleştirilmiştir. Kurulan modellerin bağımlı değişkenleri ülkelerin dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri oluşturmaktadır. Araştırmaya ait sorular ve sorulara ilişkin kurulan modeller aşağıdaki gibidir:

1. Yükselen piyasa ekonomilerinde, lojistik performans endeksi ve alt bileşenleri ile dış ticaret hacmi arasında ilişki var mıdır?

$$\text{Model 1: } LTRADE = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LGDP + \beta_3 LREDK + \beta_4 LLPE \quad (3.1)$$

$$\text{Model 2: } LTRADE = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LGDP + \beta_3 LREDK + \beta_4 LCUST \quad (3.2)$$

$$\text{Model 3: } LTRADE = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LGDP + \beta_3 LREDK + \beta_4 LINFRA \quad (3.3)$$

$$\text{Model 4: } LTRADE = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LGDP + \beta_3 LREDK + \beta_4 LINTSHIP \quad (3.4)$$

$$\text{Model 5: } LTRADE = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LGDP + \beta_3 LREDK + \beta_4 LCOMP \quad (3.5)$$

$$\text{Model 6: } LTRADE = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LGDP + \beta_3 LREDK + \beta_4 LTRACK \quad (3.6)$$

$$\text{Model 7: } LTRADE = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LGDP + \beta_3 LREDK + \beta_4 LTIME \quad (3.7)$$

2. Yükselen piyasa ekonomilerde, lojistik performans endeksi ve alt bileşenleri ile ihracat hacmi arasında ilişki var mıdır?

$$\text{Model 8: } LEXP = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LLPE \quad (3.8)$$

$$\text{Model 9: } LEXP = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LCUST \quad (3.9)$$

$$\text{Model 10: } LEXP = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LINFRA \quad (3.10)$$

$$\text{Model 11: } LEXP = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LINTSHIP \quad (3.11)$$

$$\text{Model 12: } LEXP = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LCOMP \quad (3.12)$$

$$\text{Model 13: } LEXP = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LTRACK \quad (3.13)$$

$$\text{Model 14: } LEXP = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LTIME \quad (3.14)$$

$$\text{Model 15: } LEXP = \beta_0 + \beta_1 LWGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LLPE + \beta_4 LIMP \quad (3.15)$$

3. Yükselen piyasa ekonomilerinde, lojistik performans endeksi ve alt bileşenleri ile ithalat hacmi arasında ilişki var mıdır?

$$\text{Model 16: } LIMP = \beta_0 + \beta_1 LGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LLPE \quad (3.16)$$

$$\text{Model 17: } LIMP = \beta_0 + \beta_1 LGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LCUST \quad (3.17)$$

$$\text{Model 18: } LIMP = \beta_0 + \beta_1 LGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LINFRA \quad (3.18)$$

$$\text{Model 19: } LIMP = \beta_0 + \beta_1 LGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LINTSHIP \quad (3.19)$$

$$\text{Model 20: } LIMP = \beta_0 + \beta_1 LGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LCOMP \quad (3.20)$$

$$\text{Model 21: } LIMP = \beta_0 + \beta_1 LGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LTRACK \quad (3.21)$$

$$\text{Model 22: } LIMP = \beta_0 + \beta_1 LGDP + \beta_2 LREDK + \beta_3 LTIME \quad (3.22)$$

3.3.1. Araştırmanın Kısıtları

Analizin en büyük kısıtını LPE verilerinin 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 ve 2022 yıllarını kapsayacak şekilde yıllık düzende yayınlanıyor olması oluşturmaktadır. Yıl bazında veri sayısının artması elbette daha sağlıklı analizler yapılmasını mümkün kılacaktır. Ancak her iki yılda bir yayınlanması planlanan ancak 2007 ile 2010 yılı arasında üç yıllık ara

ile yayınlanan; 2020 yılında yayınlanması planlanan ancak yayınlanmayan; 2018 ile 2022 yılları arasında ise dört yıllık bir ara ile yayınlanan veri setinde zaman kayıpları oluşmuştur. Bu da modelin zaman boyutunu göz önünde bulundurarak analiz yapmayı zorlaştırmaktadır. Diğer taraftan LPE verisi anket yoluyla toplanan verilere dayandığı için subjektif özellik arz etmektedir.

3.3.2. Panel Veri Ekonometrisi

İktisadi araştırmalarda verilerin toplanması en önemli aşamalardan biri olarak değerlendirilmektedir. Verilerin yalnızca güvenilir ve doğru kaynaklardan sağlanmasının yanı sıra, modele uygun olacak şekilde analize dâhil edilmesi de ekonomik tahminlerin güvenilirliğine etki eden bir unsurdur (Tatoğlu, 2021: 1). Bu bağlamda, ekonomik analizlerin gerçekleşmesinde üç çeşit verinin varlığından söz edilmektedir. Bunlar; zaman serisi verisi, yatay kesit verisi ve panel veri olarak sıralanabilir.

Değişkenlere ait değerlerin zaman birimlerinin günlük, aylık, mevsimlik ve yıllık periyotlarda olacak şekilde değişimini içeren verilere zaman serisi verisi; zamanın belirli bir noktasından farklı *birimlere*- bireyler, hane halkı, firmalar, sektörler, ülkeler- ait verilerin değişimini içeren verilere ise yatay kesit verisi denilmektedir. Panel veri ise boylamsal veri ve kesitsel zaman verileri olarak bilinmekte olup, birkaç farklı zaman diliminde aynı birimler üzerinde yapılan gözlemleri içeren veri türüdür (Park, 2011: 2). Bu çerçevede panel veri, içerisinde hem yatay kesit hem de zaman serisi boyutunu bulunduran; N sayıda birim ve her birime karşılık gelen T sayıda gözlemden oluşan veri setidir (Tatoğlu, 2021: 2). Panel veride toplam gözlem sayısı NT'dir. İdeal olarak panel verilerin düzenli zamanda (örn: yıllık, çeyreklik ve aylık) ölçülmesi beklenmekte olup, aksi takdirde panel verilerin dikkatle analiz edilmesinin gerekliliğine vurgu yapılmaktadır (Park, 2011: 4).

Genel olarak panel veri modeli aşağıdaki gibidir:

$$Y_{it} = \alpha_{it} + \beta_{it}X_{it} + \mu_{it} \quad i = 1, \dots, N ; t = 1, \dots, T$$

Y:Bağımlı değişken

X:Bağımsız değişken

α :Sabit parametre

β :Eğim parametreleri

μ :Hata terimi

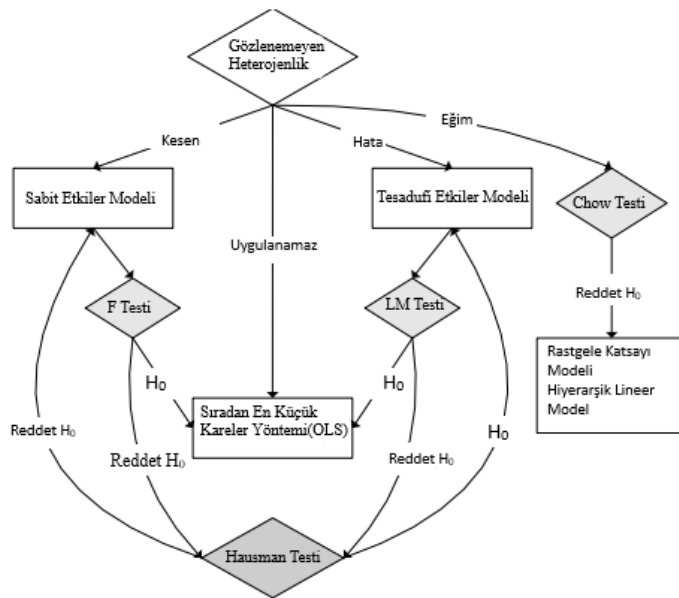
Burada i indisi birey, firma, ülke gibi birimleri gösterirken, t indisi gün, ay, yıl gibi zamanı göstermektedir. Bu bağlamda, i indisi panel veri denkleminin yatay kesitini ifade ederken, t indisi ise zaman serisi boyutunu ifade etmektedir (Tatoğlu, 2021: 5).

Panel veri setinde, yatay kesit boyutundaki birimlere ait değişkenlerin zaman boyutunda eksik gözlem bulunmayan serilere dengeli panel serileri; her bir yatay kesit boyutundaki birime karşılık gelen zaman boyutunda eksik gözlem bulunan veri setine ise **dengesiz panel veri** seti denilmektedir. Bu bağlamda, dengeli panel setinde tüm birimlerin tüm zaman dilimlerinde ölçümleri vardır ve toplam gözlem sayısı NT'dir; dengesiz panelde ise veri kümesindeki her bir birim farklı gözlem sayısına sahiptir: bazı birimler için bazı dönemler kayıptır ve toplam gözlem sayısı NT olarak görülmemektedir (Park, 2011:4). Panel veri setleri özellikleri itibariyle yatay kesit birimlerinin sayısı ve zaman boyutuna bağlı olarak üç farklı şekilde gözlenebilir. Bunlar:

- **Uzun ve Dar:** Zaman boyutunun uzun, yatay kesit birim sayısının daha az olduğu gözleme sahip veri setidir.
- **Kısa ve Geniş:** Zaman boyutunun kısa ve yatay kesit biriminin fazla olduğu gözleme sahip veri setidir.
- **Uzun ve Geniş:** Hem zaman boyutunun hem de yatay kesit birim sayılarının fazla olduğu gözleme sahip veri setidir (Taş, 2012: 37).

Ekonomik analizlerde yatay kesit ve zaman serisi verilerinin ayrı ayrı kullanma eğilimi vardır; bu bağlamda araştırmacılar çalışmalarında ya zaman boyutuyla ya da kesit boyutuyla ilgilenmektedir. Ancak, iktisadi ve finansal ilişkilerde tek bir boyutun çalışılmasının yarattığı yetersizlik, iki boyutunda aynı anda kullanılabilmesine fırsat tanıyan panel verileri gündeme getirmiştir (Tatoğlu, 2021: 3). Panel veri analizi, panel verilerin kullanılması ile geleceğe yönelik tahminlerin yapıldığı bir analiz yöntemidir. Önemli istatistik yöntemi olan regresyon ve zaman serisi analizinin birleşimiyle oluşan panel veri analizi, yatay kesit birimlerinden elde edilen veriler ve ilgilenilen bir veya birkaç değişkenin zaman boyunca almış olduğu değerlerin gözlemlenmesi ve analiz edilmesiyle elde edilir (Taş, 2012: 39). Ekonometrik çalışmalarda panel verinin kullanılması sadece zaman serisi veya sadece yatay kesit verilerinin kullanılmasına göre belirli avantajlara sahiptir. Veri seti itibariyle hem zaman serisine ait değerlerin hem de yatay kesit boyutuyla birimlere ait değerlerin eş zamanlı olarak gözlemlenmesine imkân tanınması nedeniyle, panel verinin kullanılması araştırmacıya daha fazla veriyle çalışma imkânı sunmaktadır (Tatoğlu, 2021: 9). Zaman serisi veya yatay kesit veriler ile yapılan analizlerde, birimlerin heterojenlikleri modele dâhil edilmediğinden birimler arası farklılıkların hesap edilememesi yanlış sonuçların elde edilme riskini taşımaktadır (Tüzüntürk, 2007:2). Diğer taraftan, panel veri analizinde birimlerin heterojenliği ve / veya zamana bağlı heterojenlik, modelin yapısında tanımlanmakta ve hesaba dâhil edilmektedir, böylece ciddi spesifikasyon hatasından kaçınılmaktadır (Tüzüntürk, 2007: 2).

Daha fazla gözlem sağlaması itibariyle panel veri serbestliği arttırmakta ve değişkenler arasındaki doğrusal bağlantının derecesini düşürmektedir. Bu da ekonometrik tahminlerin etkinliğini ve güvenilirliğini arttırması sebebiyle panel veri yönteminin kullanılmasıyla ortaya çıkan avantajları gözler önüne sermektedir (Taş, 2012: 41). Panel veri analizi model tahmin adımları Şekil 3.1’de gösterilmiştir.



Şekil 3.1 Panel Veri Analizi Model Tahmini Adımları

Kaynak: Park, 2011

Panel veriler, birim ve/ veya zaman etkilerinin araştırılması amacıyla sabit etkiler ve tesadüfî etkiler modellerinin kullanılmasıyla analiz edilmektedir (Park, 2011: 50). Çalışmada birim ve / veya zaman etkilerinin olup olmadığına ilişkin sınama belirli testler ile gerçekleştirilmektedir. Birim etkilerin varlığına ilişkin sınama için F testi; zaman etkilerin varlığına ilişkin sınama için ise Olabilirlik Oranı testi uygulanmaktadır. Çalışmada tahmin edilen 22 modele ilişkin F testi ve Olabilirlik Oranı test sonuçları çalışmanın Ek’inde yer alan tablolarda sunulmuştur. Tüm birim etkilerin sıfıra eşit olduğu hipotezinin (H_0) sınıandığı F testi sonuçlarına göre, H_0 reddedilmektedir; hem dış ticaret hem de ithalat ve ihracat modelleri için ülkelere özgü etkilerin var olduğu belirlenmiştir. Zaman etkilerinin standart hatasının sıfıra eşit olduğu temel hipotezin test edildiği Olabilirlik Oranı testi sonucuna göre, H_0 hipotezi reddedilmemekte ve zaman etkilerinin var olmadığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, modellerin birim etkilerinin varlığını içerecek şekilde tek yönlü tahmin edilmesi uygun görülmüştür.

Birim etkinin tesadüfî mi sabit mi olduğunu belirlemek doğru tahmin yönteminin seçilmesinde ve uygun modelin kullanılmasında önem arz etmektedir (Arık vd., 2013: 105). Yukarıdaki Şekil 3.1’de de gösterildiği üzere hipotez testinin dört sonucu vardır. Bunlar;

- H_0 hipotezinin reddedilmediği durumda en iyi model OLS'dir.
- F testi sonucunda H_0 hipotezinin reddedildiği; LM testi sonucunun reddedilmediği durumda en iyi model sabit etkiler modelidir.
- F testi için H_0 hipotezinin reddedilmediği; LM testi için H_0 hipotezinin reddedildiği durumda en iyi model tesadüfi etkiler modelidir.
- F testi ve LM testleri sonucuna göre H_0 hipotezinin reddedildiği Hausman test sonucuna göre eğer H_0 hipotezi reddedilirse sabit etkiler; H_0 hipotezi kabul ediliyorsa tesadüfi etkiler modeli en uygun modeldir (Park, 2011: 50).

Çalışmada, yukarıdaki şemaya uygun olarak modelin tahmin edilmesi amacıyla adımlar sırasıyla uygulanmıştır. Her üç model için F testi ve LM testi uygulanmış, hem dış ticaret hem de ihracat ve ithalat modelleri için H_0 hipotezi reddedilmiştir. H_0 reddedilmesi nedeniyle tahminciler arasında karar vermek amacıyla sonraki aşamayı Hausman testinin uygulanması takip etmiştir.

1978 yılında geliştirilen birimsel etkilerin bağımsız değişkenler ile korelasyonlu olup olmadığının sınanmasında kullanılan Hausman testi, tesadüfi etkiler ve sabit etkiler modelleri arasında tercih yapmak için sıklıkla kullanılan bir testtir. İhracat ve LPE ilişkisi; ihracat ile gümrük ve gümrükleme süreci verimliliği ilişkisi; ihracat ile rekabetçi sevkiyat fiyatlarıyla gönderim kolaylığı ilişkisi; ihracat ile lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği ilişkisi; ihracat ile sevkiyatların izlenmesi ve takip becerisi ilişkisi, ihracat ile belirlenen zaman içinde teslimat yapabilme becerisi ilişkisi modelleri için yapılan Hausman testi sonucuna göre p anlamlılık değerleri 0.05 ten büyük olduğu için sıfır hipotezi reddedilerek tesadüfi etkiler modelinin uygun olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Diğer taraftan, dış ticaret ve LPE ilişkisi; dış ticaret ile gümrük ve gümrükleme süreci verimliliği ilişkisi; dış ticaret ile rekabetçi sevkiyat fiyatlarıyla gönderim kolaylığı ilişkisi; dış ticaret ile lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği ilişkisi; dış ticaret ile sevkiyatların izlenmesi ve takip becerisi ilişkisi; dış ticaret ile belirlenen zaman içinde teslimat yapabilme becerisi ilişkisi, dış ticaret ile ticaret ve sevkiyatla bağlantılı altyapı kalitesinin ilişkisi; ihracat ile ticaret ve sevkiyatla bağlantılı altyapı kalitesinin ilişkisi; ihracatın LPE ile ilişkisinde ithalatın eklenmesi; ithalat ve LPE ilişkisi; ithalat ile gümrük ve gümrükleme süreci verimliliği ilişkisi; ithalat ile rekabetçi sevkiyat fiyatlarıyla gönderim kolaylığı ilişkisi; ithalat ile lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği ilişkisi; ithalat ile sevkiyatların izlenmesi ve takip becerisi ilişkisi, ithalat ile belirlenen zaman içinde teslimat yapabilme becerisi ilişkisi, ithalat ile ticaret ve sevkiyatla bağlantılı altyapı kalitesinin ilişkisi modelleri için yapılan Hausman test sonucuna göre p anlamlılık değerleri 0.05 ten küçük olduğu için sıfır hipotezi reddedilerek sabit etkiler modelinin uygun olduğuna karar verilmiştir. İlgili modellerin Hausman test sonuçları çalışmanın Ek'inde sunulmuştur.

Panel veri modellerinde hata terimlerinin birim içerisinde ve birimlere göre homoskedastik (eşit varyanslı), hata teriminin dönemsel ve uzamsal korelasyonsuz olduğu,

başka bir deyişle sırasıyla otokorelasyonsuz ve birimler arası korelasyonsuz olduğu varsayımları yapılmaktadır (Tatoğlu, 2021:227). Modelde değişen varyans, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon problemlerinin göz ardı edilmesiyle elde edilen tahminler standart hataların sapmalı olmasına sebebiyet vermesinden dolayı etkinliğin engellenmesine ve güvenilirliğini yitirmesine neden olacaktır. Bu bağlamda, aşağıda ki bölümde modellerin temel varsayımlarının testlerine yer verilecektir.

3.3.2.1. Değişen Varyans

Ekonomik analizlerde heteroskedasite problemi zaman serisi verilerinden daha çok yatay kesit verileri ile çalışılırken karşılaşılan bir durum olarak görülmektedir (Tatoğlu,2021: 243). Çalışmada değişen varyans sınamasının yapılması için sabit etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen modellerde Değiştirilmiş Wald Testi, tesadüfi etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen modellerde ise Levene, Brown ve Forsythe'nin Testi uygulanmıştır. Bu testlerin sonuçları çalışmanın Ek'inde yer almaktadır.

Değiştirilmiş Walt Testinde hipotez şu şekildedir:

- H_0 : Sabit varyans varsayımı geçerlidir.
- H_a : Değişen varyans varsayımı geçerlidir (Özkan vd., 2021:35).

Sabit etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen modeller için yapılan bu test sonucuna göre p değerinin 0.05 ten küçük olması nedeni ile sıfır hipotezi reddedilmektedir. Bu durumda varyansın birimlere göre değiştiği görülmektedir.

Levene, Brown ve Forsythe'nin Testinde H_0 hipotezi “birimlerin varyansı eşittir” şeklinde kurulmaktadır (Tatoğlu, 2021:267). Tesadüfi etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen modeller için yapılan bu test sonucuna göre, p anlamlılık değeri 0.05'ten büyük olması nedeniyle sıfır hipotezi reddedilememekte ve birimlerin varyansının eşit olduğu görülmektedir.

3.3.2.2. Otokorelasyon

Baltagi-Wu'nun Yerel En İyi Değişmez Testi ve Bhargava, Franzi ve Narendranthan'ın Durbin Watson Testi çalışmada hem sabit etkiler hem de tesadüfi etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen modeller için otokorelasyon sınamasında kullanılmıştır. Testin temel hipotezi şu şekildedir:

- H_0 : Otokorelasyon yoktur.
- H_a : Otokorelasyon vardır (Özkan vd., 2021:35).

Bu testte kritik değer 2'dir Elde edilen test sonucuna göre eğer bu değer 2'nin altındaysa modelde otokorelasyonun varlığından bahsetmek mümkündür. Bu çalışmada ise hem sabit etkiler hem de tesadüfi etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen modeller için uygulanan ve çalışma Ek'inde yer alan test sonuçları otokorelasyon problemi olduğu görülmektedir.

3.3.2.3. Birimler Arası Korelasyon

Panel veri modellerinde temel varsayımlardan biri hata terimlerinin birimlere göre bağımsız olmasıdır (Tatoğlu, 2021: 257). Ancak, yapılan analizlerde yatay kesit birimleri boyunca hataların eş zamanlı korelasyona sahip olması sıkça karşılaşılan bir durum olduğundan, birimler arası korelasyonun varlığının sınanması önem arz etmektedir.

Çalışmada birimler arası korelasyon sınaması için sabit etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen modellerde de Breusch-Pagan LM Testi, tesadüfi etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen modellerde ise Pesaran'ın Testi uygulanmıştır. Birimler arası korelasyon olmadığı temel hipotezi sınamasına dayanan Pesaran Test ve Breusch-Pagan LM Test sonuçlarına göre p anlamlılık değerinin 0.05'ten küçük olması nedeniyle temel hipotez reddedilerek, hem sabit etkiler hem de tesadüfi etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen modellerde birimler arası korelasyon olduğu Ek'te yer alan sonuçlara göre tespit edilmiştir.

3.3.2.4. Varsayımlarda Sapmalar Olduğunda Kullanılan Dirençli Tahminciler

Panel veri analizinde kullanılan modelde değişen varyans, birimler arası korelasyon ve otokorelasyon sorunlarından en az biri veya birkaçının olması durumunda iki seçenek uygulanmaktadır (Alpay,2013: 23). Bunlardan ilki modeldeki parametre tahminlerine dokunulmadan standart hatalarda yapılan düzeltme olurken, diğeri ise uygun yöntemlerin belirlenerek yeniden tahmin yapılmasıdır. Bu tahminciler dirençli tahminciler olarak adlandırılmakta olup, bu başlıkta hangi dirençli tahmincinin hangi modeller için kullanıldığı açıklanacaktır.

Sabit etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen değişen varyans, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon problemlerinin üçünü de içeren model 1, model 2, model 3, model 4, model 5, model 6, model 7, model 10, model 16, model 17, model 18, model 19, model 20, model 21 ve model 22 için Driscoll ve Kraay (1998) tahmincisi kullanılmıştır. Bunun yanında, tesadüfi etkiler panel veri yöntemi ile tahmin edilen model 8, model 9, model 11, model 12, model 13, model 14 ve model 15 için otokorelasyon ve birimler arası korelasyon problemlerini içermesi nedeniyle sapmalı standart hataların yerine dirençli standart hatalara sahip model ile tahmin yapılmıştır. Bu bağlamda, Robust Standart Hatalar dirençli tahmincisi kullanılmıştır.

3.4. Dirençli Tahmincilerin Uygulanması ve Bulgular

Çalışmanın bu bölümünde, modellerin tahmin sonuçlarına yer verilmiştir. Ülkelerin dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri modellerde bağımlı değişkenler olarak kullanılırken, lojistik performans endeksi (LLPE), dünya gsyih (LWGDP), yerel gsyih (LGDP) ve reel efektif döviz kuru (LREDK) bağımsız değişkenler olarak modellere dahil edilmiştir. Toplam

22 modelden oluşan ve üç ana araştırma sorusuna dayanan bu çalışmada, lojistik performansın alt bileşenleri de modellere tek tek eklenerek bağımlı değişkenle ilişkileri test edilmiştir.

Değişen varyans, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon problemlerinden ikisi veya daha fazlasına sahip olan 22 modele dair dirençli tahmincilerden elde edilen sonuçlara bu bölümde yer verilecektir. Bu bağlamda, araştırmanın temel amacını oluşturan lojistik performans ile dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri arasındaki ilişkiye dair analizler detaylandırılarak incelenecektir.

Tablo 3.3 Dış Ticaret Hacmi Modellerinin Sonuçları

Değişkenler	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5	Model 6	Model 7
	Katsayı.	Katsayı.	Katsayı.	Katsayı.	Katsayı.	Katsayı.	Katsayı.
LWGDP	.8229** (.1580)	.8259** (.1545)	.8237** (.1557)	.7890* (.1362)	.8242** (.1567)	.8159 ** (.1522)	.8323** (.1702)
LGDP	.3764* (.05978)	.37826* (.04871)	.3790* (.0561)	.4302* (.0543)	.3783** (.0531)	.3736* (.0555)	.3783 * (.0531)
LREDK	-.2803* (.0246)	-.2808* (.0163)	-.2819* (.0243)	-.3398* (.0242)	-.2816* (.0203)	-.2785* (.0250)	-.2816* (.0203)
LLPE	.0258 (.1535)						
LCUST		-.0163 (.1102)					
LINFRA			-.0066 (.1014)				
LINTSHIP				-.2781 (.1716)			
LCOMP					.1164 (.1894)		
LTRACK						.1369 (.1556)	
LTIME							.0684 (.0840)
Sabit	-8.8903 (3.8481)	-8.9876*** (3.802889)	-8.9427*** (3.723171)	-8.6407*** (3.4574)	-8.8087*** (3.7194)	-8.7282 (3.784388)	-9.2947 (4.2345)

Notlar: *, **, *** sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyelerindeki anlamlılıkları göstermektedir. Standart hatalar parantez içinde gösterilmiştir

Dış ticaret hacmi ile LPE ve alt bileşenler arasındaki ilişkinin sınındığı modellerin sonuçları Tablo 3.3'te yer almaktadır. Analiz sonucunda elde edilen bulgular, dış ticaret hacmi ile dünya gsyih, yerel gsyih ve reel efektif döviz kuru arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkinin varlığını ortaya çıkarmaktadır. Bu ilişki yerel gsyih ve reel efektif döviz kuru için %1, dünya gsyih için %5 düzeyinde anlamlıdır. Bunun yanında dünya gsyih ve yerel gsyih ile dış ticaret arasında pozitif yönlü bir ilişki, reel efektif döviz kuru ile dış ticaret hacmi arasında ise negatif yönlü bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Bu bağlamda, dünya gsyih ve yerel gsyih

değerlerindeki artış/azalış analize konu olan ülkelerin dış ticaretleri üzerinde aynı yönde artışa/azalışa neden olmaktadır. Diğer taraftan, elde edilen bulgular lojistik performans endeksi ve altı lojistik performans boyutunun tamamı -gümrük ve gümrükleme süresi verimliliği, ticaret ve sevkiyatla bağlantılı altyapı kalitesi, rekabetçi fiyatlarla gönderim kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği, belirlenen zaman içinde teslimat yapabilme becerisi, sevkiyatların izlemesi ve takip becerisi- ile ülkelerin dış ticaret hacmi arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olmadığını göstermektedir. Bu sebeple, ülkelerin lojistik performansındaki iyileşmelerin veya kötüleşmelerin bu ülkelerin dış ticaret değerleri üzerinde herhangi bir anlamlı etkisi olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 3.4 İhracat Hacmi Modellerinin Sonuçları

Değişkenler	Model 8 Katsayı.	Model 9 Katsayı.	Model 10 Katsayı.	Model 11 Katsayı.	Model 12 Katsayı.	Model 13 Katsayı.	Model 14 Katsayı.	Model 15 Katsayı.
LWGDP	1.2119 * (.1100)	1.2110 * (.1241)	1.2401* (.1232)	1.2415 * (.1147)	1.2192* (.1103)	1.2207* (.1065)	1.2548 * (.1088)	.5145*** (.1821)
LREDK	.03570 (.1825)	.0326 (.1857)	.0377 (.0554)	.0365 (.1788)	.0428 (.1818)	.0381 (.1824)	.0391 (.1817)	.0038 (.0712)
LLPE	.2228 (.3235)							.1113 (.13514)
LCUST		.1435 (.2297)						
LINFRA			-.0246 (.1284)					
LINTSHIP				-.0526 (.2881)				
LCOMP					.1226 (.2910)			
LTRACK						.1469 (.2229)		
LTIME							.1463 (.2624)	
LIMP								.5126* (.0598)
Sabit	-13.5786* (3.7103)	-13.4302* (4.1846)	-14.2084** (4.0365)	-14.2141* (3.8884)	-13.7279* (3.7482)	-13.7874* (3.6542)	-14.8991* (3.8127)	-4.1486 (4.8221)

Notlar: *, **, *** sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyelerindeki anlamlılıkları göstermektedir. Standart hatalar parantez içinde gösterilmiştir.

İhracat hacminin bağımlı değişken olduğu modellerin sonuçlarına Tablo 3.4'te yer verilmiştir. Bulgular, lojistik performans endeksi ve altı lojistik performans boyutunun tamamı -gümrük ve gümrükleme süresi verimliliği, ticaret ve sevkiyatla bağlantılı altyapı

kalitesi, rekabetçi fiyatlarla gönderim kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği, belirlenen zaman içinde teslimat yapabilme becerisi, sevkiyatların izlemesi ve takip becerisi- ile ülkelerin ihracat hacmi arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olmadığını göstermektedir. Diğer taraftan dünya gsyih (LWGDP) değişkenine ait katsayılar tüm modellerde pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Model 15'te bu anlamlılık %10 düzeyinde iken, diğer tüm modellerde %1 düzeyindedir. Bu bağlamda, dünya gsyih hâsılasında ki artış/azalış bu ülkelerin ihracat hacimlerinde aynı yönde artışa/ azalışa neden olmaktadır. Ayrıca Model 15'te yükselen piyasa ekonomileri olarak değerlendirilen bu ülkelerin ihracat hacimlerine muhtemelen etkisi göz önüne alınarak ithalat hacmi de modele dahil edilmiştir. Elde edilen bulgular, ithalat hacmi değişkenine ait katsayının pozitif ve %1 düzeyinde anlamlı olduğunu göstermektedir. Ülkelerin ithalat hacmindeki artış/azalış, bu ülkelerin ihracat hacimlerinde aynı şekilde artışa/azalışa sebebiyet vermektedir. Bu sonuç örneklemini oluşturan 21 yükselen ekonominin ihracatlarının ithalata bağımlı olduğunu doğrular niteliktedir.

Tablo 3.5 İthalat Hacmi Modellerinin Sonuçları

Değişkenler	Model 16 Katsayı.	Model 17 Katsayı.	Model 18 Katsayı.	Model 19 Katsayı.	Model 20 Katsayı.	Model 21 Katsayı.	Model 22 Katsayı.
LGDP	.9487* (.0329)	.9485* (.0435)	.9350* (.0457)	.9874* (.0555)	.9273* (.0206)	.9338* (.0299)	.9411* (.0449)
LREDK	-.8360* (.0629)	-.8358* (.0698)	-.8279* (.0622)	-.8828* (.0852)	-.8118* (.0374)	-.8236* (.0558)	-.8286* (.0693)
LLPE	-.0074 (.1745)						
LCUST		-.0039 (.0959)					
LINFRA			.0783 (.2454)				
LINTSHIP				-.3588 (.2278)			
LCOMP					.2078 (.2848)		
LTRACK						.2128 (.2139)	
LTIME							-.0821 (.0517)
Sabit	3.8929** (.7647)	3.8920** (.8637)	4.1318** (.8915)	3.457** (.9293)	4.117* (.5988)	3.981 ** (.7885)	4.1599** (.9123)

Notlar: *, **, *** sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyelerindeki anlamlılıkları göstermektedir. Standart hatalar parantez içinde gösterilmiştir.

Tablo 3.5’te ülkelerin ithalat hacimlerine ilişkin kurulan modellerin tahmin sonuçları sunulmuştur. Tablodaki bulgular, yerel gsyih ve reel efektif döviz kuru değişkenlerine ait katsayıların tüm modellerde %1 düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı olduğunu göstermektedir. Yerel gsyih hâsıla değişkenlerine ait katsayılar tüm modellerde pozitif iken, reel efektif döviz kuru değişkenlerinde ise katsayı negatiftir. Bu bağlamda, ülkelerin yerel gsyih değerlerindeki artış/azalış bu ülkelerin ithalat hacimleri üzerinde aynı yönde artış/azalış yaratmaktadır. Diğer taraftan, lojistik performans endeksi ve altı lojistik performans boyutunun tamamı -gümrük ve gümrükleme süresi verimliliği, ticaret ve sevkiyatla bağlantılı altyapı kalitesi, rekabetçi fiyatlarla gönderim kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği, belirlenen zaman içinde teslimat yapabilme becerisi, sevkiyatların izlemesi ve takip becerisi- ile ülkelerin ithalat hacimleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

SONUÇ

Lojistiğin varlığını akademik olarak tartışılmasının öncesine, insanlığın varlığının ilk aşamalarına kadar götürmek mümkündür. Temel ihtiyaçların karşılanması amacıyla insanlar lojistik faaliyetlerde bulunmuş, zamanla lojistik faaliyetler gelişerek bir öncekinden daha iyi bir duruma evrilmiştir. Geçmişte sadece askeriyede uygulanan lojistik faaliyetler, özellikle ikinci dünya savaşı sonrası öneminin anlaşılması ile işletme dünyasında da ilgi görmeye başlamıştır. Bu bağlamda lojistik, günümüz dünyasında kapsamı ve etkisi genişleyen önemli bir faaliyet olarak bütünleşik bir şekilde yürütülmektedir.

Lojistik ve ticaret bir bütün olarak tartışılması gereken önemli konulardır. Lojistiğin gelişimi ticareti artıran bir faktör olarak görülürken, aynı zamanda ticaretin küreselleşmesi ve gelişmesiyle de lojistik daha önemli hale gelerek gelişim göstermektedir. Küreselleşme bu bağlamda en önemli faktör olarak hem lojistiğe hem de ticarete önemli etkilerde bulunmuştur. Küreselleşmenin bir çıktısı olarak ülkeler birbirlerine yakınlaşmış, uluslararası arenadaki aktörlerde çeşitlilik artmıştır. Bu değişimler, teknolojinin de gelişmesiyle hızını arttırarak tüm dünyayı etkilemiştir. Küresel arenada aktörler varlıklarını sürdürebilmek için rekabet ortamının getirdiği olumsuz etkileri en aza indirmeyi amaçlayarak, rekabet ortamının avantaja çevirme yollarına odaklanmıştır. Günümüz dünyasında lojistik, aktörlerin rekabet avantajı sağlayabileceği önemli bir faaliyet olarak öne çıkmaktadır. Lojistik faaliyetler kar-kazanç ilişkisinin yanı sıra, uzun vadede aktörlerin başarı sağlayabilmeleri ve varlıklarını sürdürebilmeleri açısından zaruri bir faaliyet olarak önem arz etmektedir.

Lojistik performansın etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştiriliyor olması işletmeler ve ülkeler için oldukça önemlidir. Bu çalışmada lojistik verimliliğine ilişkin en önemli göstergelerinden biri olan ‘Lojistik Performans Endeksi’ kullanılarak, yirmi bir yükselen piyasa ekonomisinin dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri ile lojistik performans arasındaki ilişki sorgulanmıştır. Literatürde yaygın olarak Çekim Modeli ve ikili ticaret verileri ile değişik ülke grupları için analizler yapılmasına rağmen, bu çalışmada Panel Veri Analizi ile yükselen ekonomilerde lojistik performans ile ticaret hacimleri arasındaki ilişki test edilmiş ve bu farklı örneklem ile ilgili literatüre katkı sunulması umut edilmiştir. Analizde kullanılacak modellerin kurgulanmasında aşağıda belirtilen üç ana sorudan yola çıkılarak, sorulara cevap verebilmek için 22 model tahmin edilmiştir.

- Yükselen piyasa ekonomilerinde, lojistik performans endeksi ve alt bileşenleri ile dış ticaret hacmi arasında ilişki var mıdır?

- Yükselen piyasa ekonomilerinde, lojistik performans endeksi ve alt bileşenleri ile ihracat hacmi arasında ilişki var mıdır?
- Yükselen piyasa ekonomilerinde, lojistik performans endeksi ve alt bileşenleri ile ithalat hacmi arasında ilişki var mıdır?

Lojistik performans endeksi, altı temel performans alt bileşenlerine ilişkin verileri tek bir gösterge altında toplamaktadır. Analizden elde edilen bulgulara göre, genel lojistik performans endeksi ile dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilememiştir. Ayrıca, lojistik performans endeksinin altı alt bileşeni de tek tek modellere eklenerek analiz tekrarlanmış, genel lojistik performans endeksi değerinde olduğu gibi tüm alt bileşenlerin de ülkelerin dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri arasında istatistiki olarak anlamlı bir ilişkisinin olmadığı tespit edilmiştir. Alt bileşenlerin tamamının aynı anda modele dahil edilmeyip tek tek eklenmesinin nedeni, istatistiki olarak anlamlı bir ilişki bulunduğu takdirde hangi alt bileşenin daha etkili olarak ayrıştığını tespit edebilmektir. Ancak, bulgular alt bileşenler için de istatistiki olarak anlamlı bir ilişkinin olmadığını göstermektedir. Alt bileşenlerin birinde görülen düşük performans, genel performansı da düşürmekte ve modellerde kullanılan değişkenler arasındaki ilişkiyi etkilemektedir. Aksine güçlü lojistik performans, altı alt bileşenin tamamındaki iyi performanstan kaynaklanıyorsa, genel lojistik performans değeri ile dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri arasındaki ilişkinin anlamlı çıkmaması sonucunda, alt bileşenlerin de aynı doğrultuda sonuçlanması beklenen bir durumdur.

Diğer taraftan, alt bileşenlerin genel lojistik skoru açıklama ağırlıkları birbirlerinden farklıdır ancak açıklama ağırlıkları zaman içerisinde değişmemektedir. Dünya Bankası lojistik performans endeksi alt bileşenlerinin ağırlık oranlarını gümrük için 0,4105; altyapı için 0,4133; uluslararası sevkiyat için 0,3931; lojistik kalite ve yeterlilik için 0,4168; takip ve izlenebilirlik için 0,4133 ve zamanında teslimat için 0,4021 olarak belirlemiştir. Açıklama ağırlıklarının küçük de olsa birbirlerinden farklı olması, lojistik performansın genel skoru ile ticaret hacimleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmamasına rağmen, alt bileşenlerin modele tek tek eklenmesinin bir ilişki tespitini mümkün kılabileceği ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Bu nedenle altı alt bileşen her modele tek tek eklenmiştir.

Bunun yanı sıra, yerel gayri safi yurtiçi hâsıla, dünya gayri safi yurtiçi hâsılası ve reel efektif döviz kuru değişkenleri ticarete etki edebilecek bağımsız değişkenler olarak modellere eklenerek, bu değişkenlerin de dış ticaret, ihracat ve ithalat hacimleri ile ilişkisi analiz çerçevesinde incelenmiştir. Model bulguları, dünya gayri safi yurtiçi hâsılası, yerel gayri safi yurtiçi hâsıla ve reel efektif döviz kuru ile dış ticaret hacmi arasında istatistiksel olarak

anlamalı bir ilişki olduğuna işaret etmektedir. Diğer taraftan ihracat ile dünya gayri safi yurtiçi hâsılası ve reel efektif döviz kuru değişkenlerinin ilişkileri incelendiğinde ise dünya gayri safi yurtiçi hâsılası ile ihracat arasında istatistiksel olarak anlamalı bir ilişki tespit edilirken; reel efektif döviz kuru ile ihracat arasında istatistiki olarak anlamalı bir ilişki tespit edilememiştir. İthalat hacmi model bulguları ise reel efektif döviz kuru ve yerel gayri safi yurtiçi hâsıla değişken katsayılarının istatistiki olarak anlamalı olduğunu göstermektedir. Anlamalı bulunan katsayılar, ithalat hacmi ile reel efektif döviz kuru arasında negatif, yerel gayri safi yurtiçi hâsıla ile pozitif ilişkinin varlığını teorik literatürle uyumlu şekilde doğrulamaktadır.

Literatürdeki çeşitli çalışmalardan elde edilen bulgular lojistik performans ile ticaret arasında pozitif ve istatistiksel olarak anlamalı bir ilişkinin varlığına işaret etmektedir. Lojistik performans ve ticaret arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalarda temel yedi sonuca ulaşılmıştır. Bu temel sonuçlar:

- Lojistik performans ile ihracat arasında pozitif ve anlamalı bir ilişkinin varlığına rağmen, ithalat ile istatistiki olarak anlamalı bir ilişki bulunmaması (Acar ve Benli (2021)),
- Lojistik performansın hem ithalat hem de ihracat ile pozitif ve istatistiksel olarak anlamalı olduğu bir ilişki içerisinde olması (Gani (2017), Wang (2018), Bhatt vd. (2023), Marti, Puertas ve Garcia (2014), Shikur (2022)),
- Lojistik performans ile dış ticaret ve ihracat hacimleri arasında pozitif ve istatistiksel olarak anlamalı ilişki (Öztürk(2020)),
- Lojistik performansın ikili ticaret üzerinde olumlu etki yaratması (Çelebi (2017), Ofluoğlu ve Kalaycı (2018), Host (2019), Behar ve Manner (2008), Hausman, Lee ve Subramanian (2012), Korinek ve Sourdin (2011), Kumari ve Bharti (2021)),
- Lojistiğin ihracatçı ülkeler için ithalatçı ülkelere daha önemli olması (Puertas, Marti ve Garcia (2013), Host (2019), Kumari ve Bharti (2021)),
- Lojistik performanstaki iyileşmelerin ithalata oranla ihracatta daha fazla etkili olması (Gani (2017), Wang (2018))
- Lojistik performanstaki iyileşmelerin ihracata oranla ithalatta daha fazla etkili olması (Çelebi (2017)),

olarak sıralanabilir. Bu çalışmada örnekleme oluşturan ülkeler genel olarak istikrarlı lojistik performansa sahip olan ülkeler olmalarına rağmen, literatürdeki çalışmalardan elde edilen bulguların aksine lojistik performansın ticaret hacimleri üzerinde herhangi bir etkisi olmadığı tespit edilmiştir.. Elde edilen sonuçların literatürdekinden farklı olmasının sebebini model 15'teki bulgular ile belli bir ölçüde açıklamak mümkündür. Model 15'te yükselen piyasa

ekonomilerinin ihracat hacimleri ile lojistik performans endeksi arasındaki ilişki test edilirken, ülkelerin ithalat değerleri de modele eklenmiştir. Elde edilen sonuçlara göre yükselen piyasa ekonomileri olarak değerlendirilen yirmi bir ülkenin ihracat hacimlerinde, ithalat önemli bir belirleyen olarak ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede bu ülkelerin ihracatlarının ithalata bağımlı olduğu, ithalat hacimlerindeki artışın bu ülkelerde ihracatı da arttıracığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Örnekleme oluşturan ülkeler genel olarak istikrarlı lojistik performans endeksine sahip olmalarına rağmen lojistik performansın ticaret üzerinde anlamlı bir etkisinin olmaması, uluslararası rekabet gücü üzerinde lojistik performans dışında fiyat, döviz kuru, dışa açıklık, işgücü maliyetleri ve milli gelir gibi başka faktörlerin daha etkili olduğu ile açıklanabilir. Ayrıca bu ülke grubunda ihracatın ithal girdi bağımlılığı da çalışmada sorgulanan ilişkinin tespit edilememesinde etkili bir unsur olabilir. Bu çerçevede örnekleme oluşturan ülkelerde, lojistik performansın iyileştirilmesine yönelik çalışmaların yanı sıra, uluslararası arenada rekabet gücünü artıracak ve ihracatın ithalata bağımlılığını azaltacak politika uygulamaları önem arz etmektedir.

KAYNAKÇA

Kitap

- Bamyacı, M.E. (2021). “Definition, Importance And Historical Development Of Logistics From The Beginning To The Present”. Ş, Ünar& S, Karagöz (Ed.). *Social and Humanities Science: Research, Theory*, Livre de Lyon, Fransa, 243-255.
- Bowersox, Donald J., Closs, David J ve Cooper Bixby M. (2002). *Supply Chain Logistics Management*. McGraw – HillCollege, NY.
- Christopher, M. (2011). *Logistics and Supply Chain Management*, Pearson, UK.
- Diñel, S. (2016). *Lojistik Yönetimi ve Girişimcilik*, Hiperlink Yayınları, İstanbul.
- Durach, C. (2016). *A Theoretical and Practical Contribution to Supply Chain Robustness - Developing a Schema for Robustness in Dyads*, Universitätsverlag der TU Berlin.
- Gerber, J. (2017). *Uluslararası İktisat*.(Çev. N. Tuncer Terregrossa), Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara.
- Grosse, R ve Meyer, K. (2018), *The Oxford Handbook of Management in Emerging Markets*, Oxford Handbooks, , NY
- Frazelle, E. (2001). *Supply Chain Strategy*, McGrawHill, NY.
- Erturgut, R. (2016). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi*. Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara.
- Mangan, J., Lalwani, C., Butcher, T. ve Javdpour, R. (2012). *Global Logistics & Supply Chain Management*. Second Edition. Wiley & Sons Ltd.
- Lambert, D. M., Stock, J. R. ve Ellram, L. M. (1998). *Fundamentals of Logistics Management*, Irwin McGraw-Hill, Boston.
- Rushton, A., Croucher, P. ve Baker, P. (2014). *The Handbook of Logistics and Distribution Management*.Fifth Edition. KoganPage, UK- US
- Tatoğlu, F. (2021). *Panel Veri Ekonometrisi Stata Uygulamalı*. Beta, İstanbul
- Waters, D. (2003). *Logistics: An Introduction to Supply Chain Management*. First Edition, Palgrave Macmillan: NY.
- Yılmaz, Ö. (2018). “Brics Ekonomilerinin Makroekonomik Performanslarının Değerlendirilmesi”. M, Mete (Ed.) ve Y. Bozgeyik (Ed.). *Yükselen Piyasalar Ekonomisi*. Ekin Yayınevi, 2018, 122-147.

Makale

- Arık, Ş., Akay, B. ve Zanbak, M. (2013). Doğrudan Yabancı Yatırımları Etkileyen Faktörler: Yükselen Piyasalar Örneği. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*.
- Acar, D. Ö. ve Benli, M. (2021). Dış Ticarete Lojistik Performansın Etkisi. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*. DOI: 10.11611/yead.897110
- Başar, S. İ., & Bozma, G. (2017). Determinants of Countries' Logistic Performances. *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. <https://doi.org/10.9775/kausbed.2017.028>
- Behar, A. ve Manners, P. (2008). *Logistics And Exports*.
- Bugarčić, F.Ž., Skvarciany, V. ve Stanišić, N. (2020). Logistics Performance Index In International Trade: Case Of Central And Eastern European And Western Balkans Countries. *Verslas: Teorija ir praktika / Business: Theory and Practice*. 21(2): 452–459 <https://doi.org/10.3846/btp.2020.12802>
- Bhatt, A., Shetty, K., Shah, H. (2023). Impact Of Logistics Performance Index On International Trade. *International Journal of Creative Research Thoughts(IJCRT)*. Volume: 11.
- Çelebi, D. (2017). *The role of logistics performance in promoting trade*. Springer Nature.
- Danaci, T. Ve Nacar, R. (2017). *Comparing The Foreign Trade And Logistic Performance Of Turkey And Eu With Cluster Analysis*. Press Academia. DOI: 10.17261/Press academia.2017.389
- Çivi, E. & Çavuşgil, T., S. (2001). Yeni Dünya Düzeninde Güç Kazanan Ülkeler: Yükselen Ekonomiler. *Yönetim ve Ekonomi*, Celal Bayar Üniversitesi İ.İ. B.F, Manisa, 7(1).
- Erkan, B. (2014). The Importance And Determinants Of Logistics Performance Of Selected Countries. *Journal of Emerging Issues in Economics, Finance and Banking (JEIEFB)*. 2014(3).
- Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279–288. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.12.012>
- Gleissner, H., & Femerling, J. C. (2013). *The Principles of Logistics* (pp. 3–18). https://doi.org/10.1007/978-3-319-01769-3_2
- Gümüş, Y. (2009). Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Kârı İle Olan İlişkisi. *Muhasebe Ve Finansman Dergisi*, (41), 97-114.
- Hausman, W.H., Lee, H.L. ve Subramanian, U. (2012), The Impact of Logistics Performance on Trade. *Production and Operations Management Society*, 22: 236-252. <https://doi.org/10.1111/j.1937-5956.2011.01312.x>

- Islam, D., Meier, J. Fabian., Aditjandra, Paulus., Zunder, T. ve Pace, G. (2012). Logistics and supply chain management. *Research in Transportation Economics*. 41. 1-14. 10.1016/j.retrec.2012.10.006.
- Host, A. Skender, H.P. ve Zaninovič, P. A.(2019). *Trade Logistics- the Gravity Model Approach*. <https://doi.org/10.18045/zbefri.2019.1.327>
- Koca, M. (2021). Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Gelişimi Üzerine Etkisinin İncelenmesi: Türkiye Örneği, *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*. 3(1). 40-62.
- Koçak, R. D. (2020). Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askeri Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci, *Journal of Yasar University*, 15(58), 246-258.
- Korinek, J. Ve P. Sourdin (2011-03-01), “To What Extent Are High- Quality Logistics Services Trade Facilitating?”, *OECD TradePolicyPapers*, No. 108, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/5kggdthrj1zn-en>
- Kumari, M. Ve Bharti, N. (2021). *Trade and logistics performance: does country size matter*, *Maritime Economics& Logistics*. Springer Nature.
- Larson, P.D. ve Halldorsson, A. 2004. “Logistics Versus Supply Chain Management: An International Survey.” *International Journal of Logistics: Research and Applications*, 7(1),17-31, doi: 10.1080/13675560310001619240
- Marti, L., Puertas, R. ve Garcia, L. (2014). The Importance of the Logistics Performance Index in International Trade. *Applied Economics*, 46(24), 2982-2992.
- Ofluoğlu, N.Ö. Kalaycı, C. Artan, S. Ve Bal, H.Ç. (2018). Lojistik Performansındaki Gelişmelerin Uluslararası Ticaret Üzerindeki Etkileri: Ab Ve Mena Ülkeleri Örneği. *GÜSBED, Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi* 9(24).
- Özkan, T. Duran, N & Demirkale, Ö. (2021). Faaliyet Döngüsü ve Nakit Akış Döngüsünün Türkiye’deki Çimento Endüstrisinin Finansal Performansı Üzerindeki Etkileri. *İzmir İktisat Dergisi*, 36(1), 27-41.
- Park, H.M. (2011). *Practical Guides to Panel Data Modeling: A Step by Step Analysis Using Stata*.
- Puertas, R., Marti, L. ve Garcia, L. (2013). Logistics Performance and Export Competitiveness: European Experience. *Empirica*, 41(3), 467-480

- Rutner, S. M., & Langley, C. J. (2000). Logistics Value: Definition, Process and Measurement. *The International Journal of Logistics Management*, 11(2), 73–82. doi:10.1108/09574090010806173
- Skender, H. P., Zaninovič, P. A. ve Štefanič, A. (2020). The logistics performance analysis in European Union- EU-15 vs. EU-13. *Economics and Organization of Logistics* 5 (3), 5–16 DOI: 10.22630/EIOL.2020.5.3.17
- Shikur, Z. H. (2022). The role of logistics performance in international trade: a developing country perspective. *ResearchGate*. DOI: 10.1504/WRITR.2022.123100
- Sutherland, J. (2008). “Logistics from a Historical Perspective”. G, Taylor (Ed.). *Introduction to Logistics Engineering*. CRC Press Taylor & Francis Group, US, 1-14.
- Taş, S. ve İspiroğlu, F. (2017). Yükselen Piyasa Ekonomileri Üzerine Bir Değerlendirme. *KSÜ Sosyal Bilimler Dergisi*. 14(2).
- Taşlıyan, M., Çiceklioğlu, H., & Yılmaz, Ö. İ. (2016). Lojistik yönetimde dış kaynak kullanımının önemi. *International Journal of Academic Value Studies*, 2(5), 35-55
- Turna, Y. (2024). “Impact of Countries’ Logistics Performance on Their Exports: The Case of G-8 Countries”. İstanbul University Press, *Journal of Transportation and Logistics*, 60–67, DOI: 10.26650/JTL.2024.1353603.
- Yükçü, S. ve Atağan, G. (2009). “Etkinlik, Etkililik ve Verimlilik Kavramlarının Yarattığı Karışıklık”. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 23(4).
- Wang, M. L. ve Choi, C. H. (2018). How Logistics Performance Promote the International Trade Volume? A Comparative Analysis of Developing and Developed Countries. *International Journal of Logistics Economics and Globalisation*, 7(1), 49-70

Tezler

- Akçay, Ö. (2003). *Tedarik Zincirinde Optimizasyon*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi.
- Alpay, İ. O. (2013). *Ekonometri K Bir Yöntem Olarak Panel Veri Analizi Yöntemi Ve Bir Uygulama*. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Boncukçu, Ş. (2021). *Ülkelerin Ticareti Kolaylaştırma Endeksi İle Dış Ticaret Hacmi Arasındaki İlişkide Lojistik Performans Endeksinin Aracı Etkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi.
- Deniz, H. (2019). *Lojistik Performans İle Dış Ticaret Hacmi Arasındaki İlişkide Yabancı Yatırımların Rolü*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi.

- Kaplan, Z. (2018). *Türkiye'nin Lojistik Performansının Dış Ticarete Etkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi.
- Öztürk, M. (2020). *Ülkelerin Lojistik Performans Göstergelerinin Dış Ticaretleri Üzerine Etkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi.
- Taş, N. (2012). *Ekonomik Değişkenlerin Panel Veri Analizi İle Çözümlemesi*. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi.
- Tüzüntürk, S. (2007). *Panel Veri Modellerinin Tahmininde Parametre Heterojenliğinin Önemi: Geleneksel Phillips Eğrisi Üzerine Bir Uygulama*. Uludağ Üniversitesi.

İnternet Kaynakları

- Council Of Supply Chain Management Professionals (CSCMP).,“CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary”.
https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx.
 (erişim tarihi: 17.12.2023).
- Craig, M. (2023). *Logistic Management, Moving Goods: The Fundamental Component of Logistics*. IENSTITU. <https://www.iienstitu.com/en/blog/moving-goods-the-fundamental-component-of-logistics>
- CIA ,“The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/hungary/>
 (erişim tarihi: 03.06.2024).
- CIA“The World Factbook”.<https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/argentina/>
 (erişim tarihi: 03.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/brazil/> (erişim tarihi: 03.06.2024).
- CIA “The World Factbook”.<https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/china/> (erişim tarihi: 01.06.2024).
- CIA “The World Factbook”.<https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/india/> CIA
 (erişim tarihi: 01.06.2024).
- CIA “The World Factbook”.<https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/colombia/>
 (erişim tarihi: 01.06.2024).
- CIA “The World Factbook”.<https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/chile/> (erişim tarihi: 01.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/poland/>
 (erişim tarihi: 02.06.2024).

- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/saudi-arabia/> (erişim tarihi: 02.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/south-africa/> (erişim tarihi: 02.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/egypt/> (erişim tarihi: 04.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/mexico/> (erişim tarihi: 04.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/peru/> (erişim tarihi: 03.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/romania/> (erişim tarihi: 04.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/thailand/> (erişim tarihi: 02.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/russia/> (erişim tarihi: 01.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/turkey-turkiye/> (erişim tarihi: 01.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/philippines/> (erişim tarihi: 03.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/peru/> (erişim tarihi: 01.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/> (erişim tarihi: 04.06.2024).
- CIA “The World Factbook”. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/panama/> (erişim tarihi: 04.06.2024).
- Confederation of Indian Industry. <https://www.ciilogistics.com/>. (erişim tarihi: 18.03.2024).
- Dünya Bankası (2022). “Evolution of trade under the WTO: handy statistics”. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/trade_evolution_e/evolution_trade_wto_e.htm
- Dünya Bankası (2023). “The LPI methodology”. https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/Methodology_LPI_survey.pdf
- Dünya Bankası (2024). “Connectivity, Logistics & Trade Facilitation”. <https://www.worldbank.org/en/topic/trade-facilitation-and-logistics>

- Dünya Bankası (2022). “World Bank Open Data”. <https://data.worldbank.org/>
- Dünya Bankası (2022). “Global Economic Monitor (GEM)”. [https://databank.worldbank.org/source/global-economic-monitor-\(gem\)](https://databank.worldbank.org/source/global-economic-monitor-(gem))
- Dünya Ticaret Örgütü (2022). “Evolution of trade under the WTO: handy statistics”. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/trade_evolution_e/evolution_trade_wto_e.htm
- Export Promotion Council For Handicrafts (2023). “Country Risk Assesment: Russia”. <https://www.epch.in/studies&reports/Russia.pdf>
- FocusEconomics (2024). <https://www.focuseconomics.com/countries/saudi-arabia/#:~:text=Economic%20structure%3A,%2C%20and%20net%20exports%2011%25> (erişim tarihi: 05.06.2024).
- Fortune (2023). “Fortune Global 500”. <https://fortune.com/ranking/global500/2023/>. (erişim tarihi: 03.06.2024).
- Global Innovation Index (2023). <https://www.wipo.int/web/global-innovation-index/2023/index>. (erişim tarihi: 24.03.2024).
- IMF (2024). GROSS DOMESTIC PRODUCT: AN ECONOMY’S ALL. <https://www.imf.org/en/Publications/fandd/issues/Series/Back-to-Basics/gross-domestic-product-GDP> (erişim tarihi: 06.06.2024).
- IMF (2023). Economy Groupings. https://www.imf.org/external/datamapper/Metadata_Apr2023.xlsx. (erişim tarihi: 24.05.2024).
- International Trade Administration. (2024). Romania Country Commercial Guide. <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/romania-market-overview>. (erişim tarihi: 05.06.2024).
- MEB (2011). Ulaştırma Hizmetleri Lojistik Yönetimi. Millî Eğitim Bakanlığı Mesleki Eğitim Modülü. https://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Lojistik%20Y%C3%B6netimi.pdf (erişim tarihi: 14.10.2023).
- Statista (2022). “Argentina: Inflation rate from 2004 to 2029”. <https://www.statista.com/statistics/316750/inflation-rate-in-argentina/>. (30.05.2024).
- Statista (2022). “Russia: Inflation rate from 1997 to 2029”. <https://www.statista.com/statistics/271376/inflation-rate-in-russia/>. (30.05.2024).
- OECD (2024). “Real Gross Domestic Product (GDP)”. <https://www.oecd.org/en/data/indicators/real-gross-domestic-product-gdp.html> (erişim tarihi: 30.05.2024).

Oxford Sözlüğü (2024). “logistics”.

<https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/logistics#:~:text=logistics-,noun,people%20and%20equipment%20are%20involved>

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “ Arjantin Ülke Profili”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5eff169d13b87612f80cb8c9/Arjantin%20%C3%9Clke%20Profili-2024.pdf>. (30.05.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2023). “Arjantin Pazar Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5eb293a113b8766158d4155d/Arjantin%20Pazar%20Bilgileri-2023.docx.pdf>. (30.05.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Endonezya Ülke Profili”.

https://ticaret.gov.tr/data/5f11929513b87614f041add8/Endonezya%20%C3%BClke%20profili_2024.pdf. (31.05.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Endonezya Pazar Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5f1192ea13b87614f041ade0/Endonezya%20Pazar%20Bilgileri-2024%20R%2013.05.2024.pdf>. (31.05.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2023). “Malezya Ülke Profili”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5edde07213b876697046a0ec/Malezya%20%C3%BClke%20profili%202023ekim.pdf>. (30.05.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Malezya Pazar Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5ed8ed0213b876d8ec73d5a7/Malezya%20%20Pazar%20Bilgileri%202024.pdf>. (30.05.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2023). “Meksika Ülke Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5f05ce3613b8761868766d76/Meksika%20%C3%9Clke%20Profili-2023.pdf>. (30.05.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Meksika Pazar Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5eb292af13b8766158d41559/Meksika%20Pazar%20Bilgileri-2024.pdf>. (30.05.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2023). “Filipinler Ülke Profili”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5f18430813b87621bc9516f8/F%20C4%B0L%20C4%B0P%20C4%B0NLER%20%C3%BClke%20profili%202023ekim.pdf>. (erişim tarihi: 04.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Filipinler Pazar Bilgisi”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5eea18b813b876df94199692/Filipinler%20Pazar%20Bilgisi%202024.pdf>. (erişim tarihi: 04.06.2024).

- T. C. Ticaret Bakanlığı (2023). “Hindistan Ülke Profili”.
https://ticaret.gov.tr/data/5f58be6a13b8763344b7b62c/H%C4%B0ND%C4%B0STAN_%C3%9Clke_Profil_i_2023.pdf. (erişim tarihi: 08.02.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Hindistan Pazar Bilgileri”.
<https://ticaret.gov.tr/data/5f8d738f13b8763b2051494d/Hindistan%20Pazar%20Bilgileri-2024.pdf>. (erişim tarihi: 02.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Macaristan Ülke Profili”.
https://ticaret.gov.tr/data/5ede2f2613b876697046a213/Macaristan_2024.pdf. (03.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Macaristan Pazar Bilgileri”.
https://ticaret.gov.tr/data/5ea40c9d13b87633206feb3c/Macaristan%20Pazar%20Bilgileri_2024.pdf. (03.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Romanya Ülke Profili”.
https://ticaret.gov.tr/data/5ed8b77513b876d8ec73d49c/Romanya_2024.pdf. (03.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Romanya Pazar Bilgileri”.
https://ticaret.gov.tr/data/5ea4113b13b87633206feb42/Romanya%20Pazar%20Bilgileri_2024.pdf. (03.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Brezilya Ülke Profili”.
https://ticaret.gov.tr/data/5f03238413b876ced4013ae9/Brezilya%20%C3%9Clke%20Profil_i-2024.pdf. (09.02.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Brezilya Pazar Bilgileri”.
<https://ticaret.gov.tr/data/5eb2945113b8766158d41561/Brezilya%20Pazar%20Bilgileri-2024.pdf>. (03.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Şili Ülke Profili”.
https://ticaret.gov.tr/data/5ef31b9513b876a1ec56ad7b/%C5%9Eili%20%C3%9Clke%20Profil_i_2024.pdf. (05.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Şili Pazar Bilgileri”.
<https://ticaret.gov.tr/data/5ee360e113b876e54c705f88/%C5%9E%C4%B0L%C4%B0%20PAZAR%20B%C4%B0LG%C4%B0LER%C4%B0-Mart%202024%20R%2026.03.2024.pdf>. (05.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Peru Ülke Profili”.
https://ticaret.gov.tr/data/5ef34ccf13b876a1ec56ae26/Peru%20%C3%9Clke%20Profil_i%202024.pdf. (04.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Peru Pazar Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5ee3604013b876e54c705f81/Peru%20Pazar%20Bilgileri%20-2024%20R%2016.05.2024.pdf>. (04.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Güney Afrika Cumhuriyeti Ülke Profili”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5eecabba13b8763170152e87/GAC%20%C3%BCIke%20profi%202024.pdf>. (11.02.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Güney Afrika Cumhuriyeti Pazar Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5efc834013b876f898f3c358/GAC%20pazar%20bilgileri%202024.pdf>. (05.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Panama Ülke Profili”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5efd997b13b876a83c6f2cb2/Panama%20%C3%9CIke%20Profili-2024.pdf>. (02.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Panama Pazar Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5ee9f01913b876df9419960c/Panama%20Pazar%20%20Bilgileri-Nisan%202024%20R%2030.04.2024.pdf>. (02.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Kolombiya Ülke Profili”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5f08471313b87615a8741f5d/Kolombiya%20%C3%9CIke%20Profili-2024.pdf>. (01.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Kolombiya Pazar Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5eb2964213b8766158d4156b/Kolombiya%20Pazar%20Bilgileri.pdf>. (01.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Mısır Pazar Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5eff1fb813b87612f80cb90f/MISIR%20pazar%20bilgileri%202024.pdf>. (01.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Mısır Ülke Profili”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5f0d69cc13b8769ff05749b4/MISIR%20%C3%BCIke%20profili%202024.pdf>. (01.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Suudi Arabistan Pazar Bilgileri”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5f15932113b876d3e4564e0e/Suudi%20Arabistan%20pazar%20bilgileri%202024.pdf>. (06.06.2024).

T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Suudi Arabistan Ülke Profili”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5f15a35213b876d3e4564f8d/Suudi%20Arabistan%20%C3%BCIke%20profili%202024.pdf>. (06.06.2024).

- T. C. Ticaret Bakanlığı (2023). “Çin Halk Cumhuriyeti Ülke Profili”.
https://ticaret.gov.tr/data/5f3b925713b876ea88e4c9c4/CHC%20_Ulke_Profil_2023_EK%C4%B0M_Kas%C4%B1m_web.pdf. (05.02.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Çin Halk Cumhuriyeti Pazar Bilgileri”.
<https://ticaret.gov.tr/data/5f3b93a313b876ea88e4c9cb/CHC%20Pazar%20Bilgileri%20Raporu%202024.pdf>. (01.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2023). “Rusya Ülke Bilgileri”.
<https://ticaret.gov.tr/data/5ef4643b13b8767a5802184f/Rusya%20%C3%9Clke%20Profili-2023.pdf>. (05.02.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Rusya Pazar Bilgileri”
<https://ticaret.gov.tr/data/5f6207d113b8768acc56d2a9/Rusya%20Pazar%20Bilgileri%20-%202024.pdf>. (01.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Tayland Pazar Bilgileri”.
<https://ticaret.gov.tr/data/6218964513b876a954a13f84/Tayland%20Pazar%20Bilgileri%20Nisan%202024.pdf>. (erişim tarihi: 02.06.2024).
- T. C. Ticaret Bakanlığı (2024). “Tayland Ülke Profili”.
<https://ticaret.gov.tr/data/63567e4c13b87685689c414e/Tayland%20%C3%9Clke%20Profili%20%202024.pdf>. (erişim tarihi: 02.06.2024).
- TDK (2016). Lojistik. <http://www.tdk.gov.tr> (erişim tarihi: 18.11.2023).
- TradeMap. “Trade statistics for international business development”.
<https://www.trademap.org/Index.aspx>. (erişim tarihi: 21.05.2024).
- The Chartered Institute of Logistics and Transport. <https://ciltinternational.org/>. (erişim tarihi: 14.03.2024).

Ek-1. İhracat hacmi ve LPE İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 355.95 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(2) = 3.09 Prob>chi2 = 0.2134
Değişen Varyans Sınaması	
Levene, Brown ve Forsythe'nin Testi	W0 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029 W50 = 1.1372280 df(20, 63) Pr > F = 0.33774941 W10 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.6238916
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.185524
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Pesaran'ın Testi	Pesaran's test of cross sectional independence = 3.882, Pr = 0.0001

Ek-2. İhracat ile Gümrük ve Gümrükleme Süreci Verimliliği İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 386.57 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3)= 0.43 Prob>chi2 = 0.9344
Değişen Varyans Sınaması	
Levene, Brown ve Forsythe'nin Testi	W0 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029 W50 = 1.1372280 df(20, 63) Pr > F = 0.33774941 W10 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.5974793
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1710175
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Pesaran'ın Testi	Pesaran's test of cross sectional independence = 4.389, Pr = 0.0000

Ek-3. İhracat ile Ticaret ve Sevkiyatla Bağlantılı Altyapı Kalitesinin İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 309.65 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(2) = 7.35 Prob>chi2 = 0.0253
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 817.37 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.601547
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1778278
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 314.010, Pr = 0.0000

Ek-4. İhracat ile Rekabetçi Sevkiyat Fiyatlarıyla Gönderim Kolaylığı İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 391.42 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınaması	
Hausman Testi	chi2(3) = 0.29 Prob>chi2 = 0.9626
Değişen Varyans Sınaması	
Levene, Brown ve Forsythe'nin Testi	W0 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029 W50 = 1.1372280 df(20, 63) Pr > F = 0.33774941 W10 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.5897937
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1721071
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Pesaran'ın Testi	Pesaran's test of cross sectional independence = 4.134, Pr = 0.0000

Ek-5. İhracat ile Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Yeterliliği İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F20, 60) = 333.27 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(2) = 5.19 Prob>chi2 = 0.0747
Değişen Varyans Sınaması	
Levene, Brown vw Forsythe'nin Testi	W0 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029 W50 = 1.1372280 df(20, 63) Pr > F = 0.33774941 W10 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.6078034
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1776981
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Pesaran'ın Testi	Pesaran's test of cross sectional independence = 3.756, Pr = 0.0002

Ek-6. İhracat ile Sevkiyatların İzlemesi ve Takip Becerisi İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 372.71 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(2) = 2.44 Prob>chi2 = 0.2947
Değişen Varyans Sınaması	
Levene, Brown ve Forsythe'nin Testi	W0 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029 W50 = 1.1372280 df(20, 63) Pr > F = 0.33774941 W10 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.6383472
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1943211
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Pesaran'ın Testi	Pesaran's test of cross sectional independence = 3.886, Pr = 0.0001

Ek-7. İhracat ile Belirlenen Zaman İçinde Teslimat Yapabilme Becerisi İlişkisi
Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 378.77 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınaması	
Hausman Testi	chi2(2) = 2.12 Prob>chi2 = 0.3459
Değişen Varyans Sınaması	
Levene, Brown ve Forsythe'nin Testi	W0 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029 W50 = 1.1372280 df(20, 63) Pr > F = 0.33774941 W10 = 1.2604399 df(20, 63) Pr > F = 0.23931029
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.6200058
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1877846
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Pesaran'ın Testi	Pesaran's test of cross sectional independence = 3.921, Pr = 0.0001

Ek-8. İthalat hacmi ve LPE İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 36.24 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman testi	chi2(3) = 17.43 Prob>chi2 = 0.0006
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 530.19 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.4042203
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.0410846
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 369.877, Pr = 0.0000

Ek-9. İthalat ile Gümrük ve Gümrükleme Süreci Verimliliği İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 38.99 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3) = 15.17 Prob>chi2 = 0.0017
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 515.66 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.4045233
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.0411845
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 369.762, Pr = 0.0000

Ek-10. İthalat ile Ticaret ve Sevkiyatla Bağlantılı Altyapı Kalitesinin İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 41.17 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3) = 12.78 Prob>chi2 = 0.0051
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 487.51 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.3891036
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.0310967
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 368.425, Pr = 0.0000

Ek-11. İthalat ile Rekabetçi Sevkiyat Fiyatlarıyla Gönderim Kolaylığı İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 39.97 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınaması	
Hausman Testi	chi2(3) = 20.30 Prob>chi2 = 0.0001
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 12159.15 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.3914192
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.0426545
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 378.367, Pr = 0.0000

Ek-12. İthalat ile Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Yeterliliği İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 40.37 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3) = 13.73 Prob>chi2 = 0.0033
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 336.63 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.3930306
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.0212902
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 354.776, Pr = 0.0000

Ek-13. İthalat ile Sevkiyatların İzlemesi ve Takip Becerisi İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 41.78 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3) = 15.31 Prob>chi2 = 0.0016
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 306.60 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.4454387
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.0685004
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 351.751, Pr = 0.0000

Ek-14. İthalat ile Belirlenen Zaman İçinde Teslimat Yapabilme Becerisi İlişkisi
Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 60) = 47.79 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 1.25 Prob>=chibar2 = 0.132
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3) = 17.49 Prob>chi2 = 0.0006
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 806.54 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.4056909
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.0419661
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 370.025, Pr = 0.0000

Ek-15. Dış Ticaret hacmi ve LPE İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	$F(20, 59) = 75.50$ $\text{Prob} > F = 0.0000$
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	$\text{chibar2}(01) = 0.00$ $\text{Prob} > \text{chibar2} = 1.000$
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	$\text{chi2}(3) = 19.02$ $\text{Prob} > \text{chi2} = 0.0003$
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	$\text{chi2}(21) = 616.68$ $\text{Prob} > \text{chi2} = 0.0000$
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.6774205
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1479645
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	$\text{chi2}(210) = 309.587, \text{Pr} = 0.0000$

Ek-16. Dış Ticaret ile Gümrük ve Gümrükleme Süreci Verimliliği İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 59) = 78.16 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3) = 17.79 Prob>chi2 = 0.0005
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 667.80 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.6773062
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1486848
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 311.318, Pr = 0.0000

Ek-17. Dış Ticaret ile Ticaret ve Sevkiyatla Bağlantılı Altyapı Kalitesinin İlişkisi
Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sına	
F Testi	F(20, 59) = 76.59 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sına	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3) = 19.43 Prob>chi2 = 0.0002
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 621.64 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.6753066
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1474146
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 311.266, Pr = 0.0000

Ek-18. Dış Ticaret ile Rekabetçi Sevkiyat Fiyatlarıyla Gönderim Kolaylığı İlişkisi
Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sına	
F Testi	F(20, 59) = 88.15 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sına	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sına	
Hausman Testi	chi2(3) = 16.41 Prob>chi2 = 0.0009
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 709.04 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.6349708
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1372526
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 313.375, Pr = 0.0000

Ek-19. Dış Ticaret ile Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Yeterliliği İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 59) = 83.75 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3) = 16.70 Prob>chi2 = 0.0008
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 539.95 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.6839773
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1461107
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 301.570, Pr = 0.0000

Ek-20. Dış Ticaret ile Sevkiyatların İzlemesi ve Takip Becerisi İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sına	
F Testi	F(20, 59) = 82.81 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sına	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sına	
Hausman Testi	chi2(3) = 17.93 Prob>chi2 = 0.0005
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 628.52 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.7301484
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1795091
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 303.059, Pr = 0.0000

Ek-21. Dış Ticaret ile Belirlenen Zaman İçinde Teslimat Yapabilme Becerisi İlişkisi Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sına	
F Testi	F(20, 59) = 84.46 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sına	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3) = 18.29 Prob>chi2 = 0.0004
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 543.37 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.6883434
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1553791
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 309.929, Pr = 0.0000

Ek-22. İhracat ve LPE İlişkisi- İthalat Ekli Model- Uygunluk Testleri

Birim etkinin varlığına ilişkin sınama	
F Testi	F(20, 59) = 44.69 Prob > F = 0.0000
Zaman etkisinin varlığına ilişkin sınama	
Olabilirlik Oranı Testi	chibar2(01)= 0.00 Prob>=chibar2 = 1.000
Birim etkilerin açıklayıcı değişkenler ile korelasyonunun sınanması	
Hausman Testi	chi2(3) = 16.74 Prob>chi2 = 0.0008
Değişen Varyans Sınaması	
Değiştirilmiş Wald Testi	chi2 (21) = 585.50 Prob>chi2 = 0.0000
Otokorelasyon Sınaması	
Değiştirilmiş Bhargava vd. Durbin-Watson Test İstatistiği	1.537997
Baltagi- Wu LBI Test İstatistiği	2.1446437
Birimler Arası Korelasyon Sınaması	
Breusch- Pagan LM Testi	chi2(210) = 301.901, Pr = 0.0000

Ö Z G E Ç M İ Ş

Adı ve SOYADI	Yusra Göyük
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Özel Toros Yağmur Anadolu Lisesi
Lisans Diploması	Antalya Bilim Üniversitesi Uluslararası İlişkiler ve Siyaset Bilimi (İngilizce)
Yüksek Lisans Tez Konusu	Lojistik Performansın Dış Ticarete Etkisi: Yükselen Piyasalara Yönelik Ekonometrik Bir Analiz
Yabancı Dil / Diller	İngilizce (iyi), Almanca (başlangıç)