

AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

*ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN*

*JEL KOD: M10 *** ID:514 K:441*

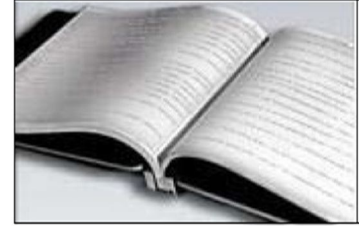
<http://www.akademikbakis.org>

TÜRKİYE’DE BÜYÜK ÖLÇEKLİ LOJİSTİK FİRMALARIN YAPI ve İŞLEYİŞLERİNE YÖNELİK BİR ANALİZ

Gülşen Serap ÇEKEROL¹, Nihal YILMAZ¹

*¹T.C. Anadolu Üniversitesi, Açıköğretim Fakültesi, Lojistik Programı
Koordinatörlüğü*

Özet: Lojistik sektörü son yıllarda oldukça gelişme kaydetmiştir. Lojistik faaliyetlere olan ilgi Türkiye’de ve dünyada giderek artmaktadır. Lojistik, önceleri sadece taşıma faaliyeti olarak görülürken, günümüzde depolama, elleçleme, müşteri hizmetleri, gümrükleme, sigortalama gibi pek çok faaliyeti içeren bir sistem olarak değerlendirilmektedir. Lojistik sektörünün yapısı ve işleyişi de son yıllarda daha sistematik bir hale dönüşmüştür. Fakat gelişen yapı içerisinde işletmelerin sahip olması gereken faaliyetlerin neler olması gerektiğine dair eksiklikler bulunmaktadır. Bir lojistik şirket olabilmek için ne tür hizmetlerin verilmesi gerekmektedir? Araştırma konusunun oluşturulmasında ana problem olarak; lojistik ve taşımacılık terimlerinin birbiriyle karıştırılması ve lojistik faaliyetlerin neler olduğunun tam olarak bilinmemesi gelmektedir. Bununla birlikte, lojistik sektörü yapı ve işleyişinin nasıl olması gerektiğine dair eksikliklerin bulunması ve sektördeki büyük ölçekli şirketlerden beklenen lojistik faaliyetlerin tam olarak gerçekleştirilememesi araştırmanın kaynağını oluşturmuştur. Alanyazın çalışmasında konuyla ilgili kaynaklar taranmış olup, daha önce bu kapsamda yapılan çalışmalardan yararlanılmıştır. Araştırma, Türkiye’deki büyük ölçekli lojistik firmalar üzerinde gerçekleştirilmiş ve firmaların yapı ve işleyişi analiz edilmeye çalışılmıştır. Araştırmada veri toplama yöntemi olarak anket kullanılmıştır. Araştırma nitel olarak yürütülmekle birlikte, niceliksel sonuçlar, model içerisinde yer almıştır. Ana kütleimiz, Türkiye’de faaliyet gösteren büyük ölçekli lojistik firmalar olup örneklemimiz yargısal örnekleme yöntemi kullanılarak oluşturulmuştur. Araştırmaya dahil edilen firmalar ile önceden yapılandırılmış soru formları ile görüşmeler yapılmış olup sonuçlar betimsel boyutta yorumlanmıştır. Görüşme sonrası elde edilen bulgulara göre, Türkiye’de faaliyet gösteren büyük ölçekli lojistik firmaların yapı ve işleyişleri yönünden benzerlik gösterdiği sonucuna varılmıştır. Firmaların, lojistik faaliyetler kapsamında birçok faaliyeti gerçekleştirdikleri belirlenmiş ve lojistik hizmet boyutunda oldukça yeterli olduğu anlaşılmıştır. Özellikle, lojistik firmaların en önemli faaliyetlerinden biri olan taşımacılıkta, ulusal ve uluslararası alanda tüm taşıma türlerine yönelik hizmet verdikleri anlaşılmıştır.



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası

Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN

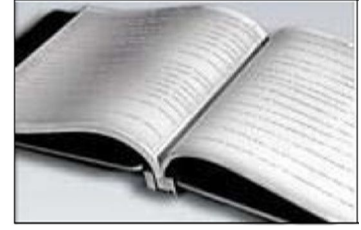
JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik Sektör Yapısı, Lojistik Sektörünün İşleyişi, Lojistik Faaliyetler, Büyük Ölçekli Lojistik Şirketler

AN ANALYSIS RELATED TO STRUCTURE AND OPERATION OF LARGE SCALED LOGISTICS COMPANIES IN TURKEY

Abstract: Logistics sector has been quite improving in recent years. Relevance on logistics activities have been ever increasing in Turkey and the world. Logistics is a system which is including storage, handling, customer service, customs clearance, ensuring etc. nowadays, was evaluated just transport activity at first. Structure and operation of logistics sector was transformed to more systematic status in recent years. However, there are some deficiencies at improving structure of companies what they must have activities for logistics. Which activities must be serviced in order to be a logistic company? The main problem is; terms of logistics and transportation are intermixed and logistics activities what are including are not known completely at constituted issue of study. However, there are some deficiencies about how should be structure and operation of logistics sector and due to expected logistics activities are not actualized by large scaled logistics companies in sector, this resource was created. Sources are concerning to topic was reviewed, previously research works were practised upon in this context. Study was realized on large scaled logistics companies in Turkey and structure and operation of companies were tried to analyze. Survey was used as data gathering method on study. While study was conducting as qualitative, quantitative conclusions were determined at search model. Whereas our universe is large scaled logistics companies which are in business in Turkey, our sample was created as using judgement sampling. Included companies to study had been met with pre-configured question forms and conclusions were commented according to descriptive format. According to obtained finding after meeting, structure and operation of large scaled logistics companies which are in business in Turkey are similar to each other. It was determined those companies perform a few activities in logistics activities context and it was understood they are quite sufficient at logistics service dimension. Especially, it was understood about at transportation which is one of the most important activities of logistics companies, is serviced according to whole types both of national and international.



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

Keywords: Logistics, Structure of Logistics Sector, Operation of Logistics Sector, Logistics Activities, Large Scaled Logistics Companies

1. Giriş

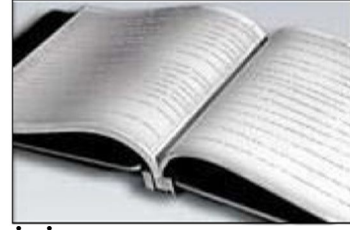
Son yıllarda yönetim sistemindeki gelişmeler ile birlikte lojistik kavramı giderek önem kazanmıştır. Buna bağlı olarak da lojistiğe olan ilgi hızla artmıştır. Küreselleşmenin etkisiyle uluslararası rekabet ortamında hareket görülmüştür. Gönderici ile alıcı arasında oluşan hizmet entegrasyonuna bağlı taşımacılık kavramı, zamanla lojistik hizmete dönüşmüştür. Sadece taşımacılık ile hizmet verilemediği görülmüş, büyüyen piyasada taşıma, depolama, dağıtım, elleçleme gibi çeşitli faaliyetlere de ihtiyaç duyulmuştur. Böylece başlangıçta ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi şeklinde askeri bir fonksiyon olarak tanımlanan lojistik terimi, zamanla çeşitli faaliyetler ile entegre olarak yeni bir anlam kazanmıştır (Kobu, 2010: 200).

Böylece lojistik en genel anlamıyla, istenen ürün/hizmeti, çıkış noktasından başlamak üzere istenen yere, istenen miktarda, uygun koşullarda, istenen zamanda teslim edilmesine yönelik planlama, yürütme ve kontrol süreci olarak tanımlanmaktadır (İstanbul Ticaret Odası İTO, 2006: 10). Lojistik, müşteri hizmetleri, taşıma, stok yönetimi, depo yönetimi, elleçleme, koruyucu ambalajlama, bilgi yönetimi ve sipariş işleme, talep yönetimi, sigortalama ve gümrükleme gibi faaliyetlerden oluşmaktadır. Buna bağlı olarak bir firmanın lojistik bir firma olabilmesi için en az üç lojistik faaliyeti gerçekleştirebilmesi gerekmektedir.

Lojistik kavramı, 1950'li yıllarda 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere gibi güçlü ülkelerin gelişen ekonomileri ve üretim fazlasını başka ülkelere satma düşüncesiyle anlam kazanmaya başlamıştır. Yıllar içerisinde gelişme göstererek çeşitli faaliyetler ile bütünleşmiş ve günümüze kadar gelmiştir. 1990'dan sonra önemi iyice artan lojistik bir sektör haline gelmiş ve gelecek yıllarda da hızla büyüyecek bir sektör olarak görülmüştür. Lojistiğin gelişmesinde küreselleşme, artan rekabet baskısı, kalite anlayışının gelişmesi, üretim sistemlerindeki değişim, iletişim ve bilgi teknolojilerinde meydana gelen gelişmeler gibi faktörlerin etkili olduğu söylenebilir.

Lojistik hizmet verebilmek için firmaların sahip olması gereken lojistik unsurlar bulunmaktadır. Günümüz şartlarında değerlendirecek olursak lojistiğin olmazsa olmaz unsurları arasında; yerleşke faaliyetleri, yönetim faaliyetleri, tedarik faaliyetleri, ulaştırma faaliyetleri, kalite yönetimi, dokümantasyon faaliyetleri, işlem faaliyetleri, işletme desteği faaliyetleri, işletme idame desteği faaliyetleri, sağlık desteği faaliyetleri, eğitim faaliyetleri ve bilişim faaliyetleri sayılabilmektedir. Bu unsurların, lojistiğin günümüz şartları içerisinde gereksinim duyduğu ve zamana bağlı değişebilecek yapıda olduğunu belirtilebilir.

Lojistik belli bir talep doğrultusunda istenilen ürünün, bir yerden başka bir yere taşınmasında



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

önemli bir fonksiyondur. Lojistik, işletmeler açısından önemli olmakla birlikte oldukça büyük maliyetlere de neden olmaktadır (Özdemir, 2010: 13). Toplam lojistik harcamalarının toplam satışlar içindeki payına bakıldığında, 14 Avrupa ülkesinde 100 şirketin verilerinden yola çıkılarak yapılan bir çalışmaya göre, lojistik zincirindeki hizmetlerde dış kaynak yöntemiyle sağlanmasına paralel olarak 1993 yılındaki %8,5 seviyesinden 2003 yılı itibarıyla %6 seviyesine gerilediği görülmektedir. Söz konusu lojistik harcamalarında alt kalemlerin aldığı paylara bakıldığında da 1993 yılında en büyük payın %46 ile taşımacılık giderleri olduğu görülmektedir (Ekotrent, 2010: 2-3). Maliyetler, karlılığı bu derece etkilerken işletmeler için lojistiğin öneminin ne kadar büyük olduğu görülmektedir. Lojistiğin, bir ürünün tam zamanında istenilen yere ulaştırılmasında son derece önemli olmasıyla birlikte aynı zamanda ürün üzerinde de bir değer yargısı oluşturabilir.

Dünyada lojistik sektörünün büyüklüğü incelendiğinde 2001-2005 yılları arasında %4,5 yıllık ortalama bileşik büyüme oranı ile 2008 yılında 6,5 trilyon dolara yaklaştığı tahmin edilmektedir. Lojistik hizmetlerinin dış kaynak yöntemiyle elde edildiği pazarın büyüklüğüne bakıldığında ise %10'lar civarında bir büyüme görülmektedir (Ekotrent, 2010: 4).

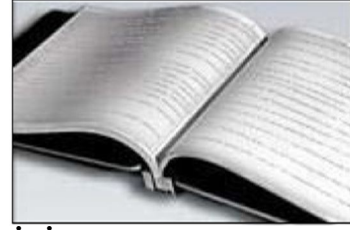
Lojistik sektörünün son yıllarda ivme kazanmasıyla birlikte dünyada ve Türkiye'de sektör bazında gelişmeler yaşanmıştır. Geçtiğimiz 10 yıl boyunca artan üretim ve tüketimin de etkisiyle dünya üzerinde lojistik sektörü her yıl %20 oranında büyümüştür

(Samsun Ticaret ve Sanayi Odası, 2009:4). 2010 yılında taşımacılık faaliyeti, %14 artışla 782.8 milyar \$'a erişen rakamlarla ticari hizmetler ihracatında en hızlı gelişen unsuru olmuştur. Taşımacılığın, diğer hizmetlere göre daha hızlı gelişme göstermesinin sebebi olarak eşya ticareti ile bağlarının kuvvetli olması gösterilebilir (Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, 2011: 1).

Dünyadaki ve Türkiye'deki taşımacılık sektörü incelenecek olursa, mevcut 5 çeşit taşımacılık türünden söz edilebilir. Bunlar; karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hattı taşımacılığıdır. Genel olarak tüm taşıma türlerine baktığımızda en çok tercih edilen denizyolu taşımacılığıdır. Hemen arkasından karayolu taşımacılığı gelmekle birlikte en az tercih edilen taşımacılık demiryolu taşımacılığıdır.

Gelişen lojistik sektörü ile tersine lojistik ve dış kaynak kullanımı faaliyetleri de sektör içerisinde yer almaya başlamıştır. Tersine lojistik; kullanıldıktan sonra atık haline gelmiş ürünlerin geri dönüşüm ile yeniden kullanıma kazandırılması amacıyla yapılan sevkiyat işlemleridir. Böylece sosyal sorumluluk ile çevrecilik anlayışı da gelişme göstermiştir. Ayrıca dış kaynak kullanımı (DKK) da günümüzde oldukça kullanılan bir yöntem haline gelmeye başlamıştır. DKK, işletmelerin faaliyetlerine daha iyi odaklanabilmeleri, maliyetleri azaltmak ve sektörde rekabet avantajı yakalamak amacıyla bu tür faaliyetleri başka firmalara devretme işidir.

Lojistik sektörünün gelişmesinde yeni kavramların oluşmasına ek olarak lojistik firmalarının yapısında da gelişmeler görüldüğü



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

söylenbilir. Araştırmanın temel amacı, lojistik sektörünün yapısını açıklamaktır. Bu bağlamda sektörün hizmet kalitesini artırabilmek, müşteri memnuniyetini oluşturmak, küreselleşen dünyada rekabet ortamında başarı yakalayabilmek adına sektörün yapısının belli bir sistem çerçevesinde oluşturulması gerekmektedir. Lojistik sektör yapısını temel hatlarıyla mali yapı, örgütsel yapı yasal yapı ve işletme büyüklüğü olmak üzere inceleyebilmek mümkündür. Yapılan bu açıklamalar neticesinde alan yazın taramasının ardından büyük ölçekli lojistik firmaların yapısı araştırılarak analiz edilmeye çalışılmıştır.

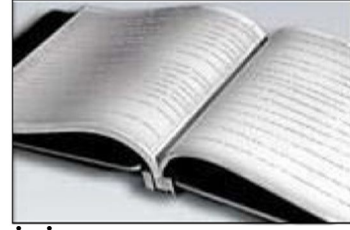
1.1. Lojistik Kavramı

Lojistik kelimesi, Yunanca kökenli olan ve “hesaplaşma, sayma” anlamına gelen Logistikos kelimesine dayanır. İlk kez 1905 yılında “ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi” şeklinde askeri bir fonksiyonu tanımlamak amacı ile kullanıldığı bilinmektedir (Kobu, 2010: 200). Lojistiğin literatürde kavram olarak ortaya çıkışı 1950’li yıllara denk gelmektedir. Başlangıçta askeri kökenli bir ifade olarak yer almış olup, bir askeri birliğin operasyon yeteneğini destekleyecek tüm

unsurların tasarımı ve uygulaması, ilgili ekipman ve malzeme sağlanarak askeri ihtiyaçları karşılaması şeklinde tanımlanmıştır (Koban ve Keser, 2010: 45).

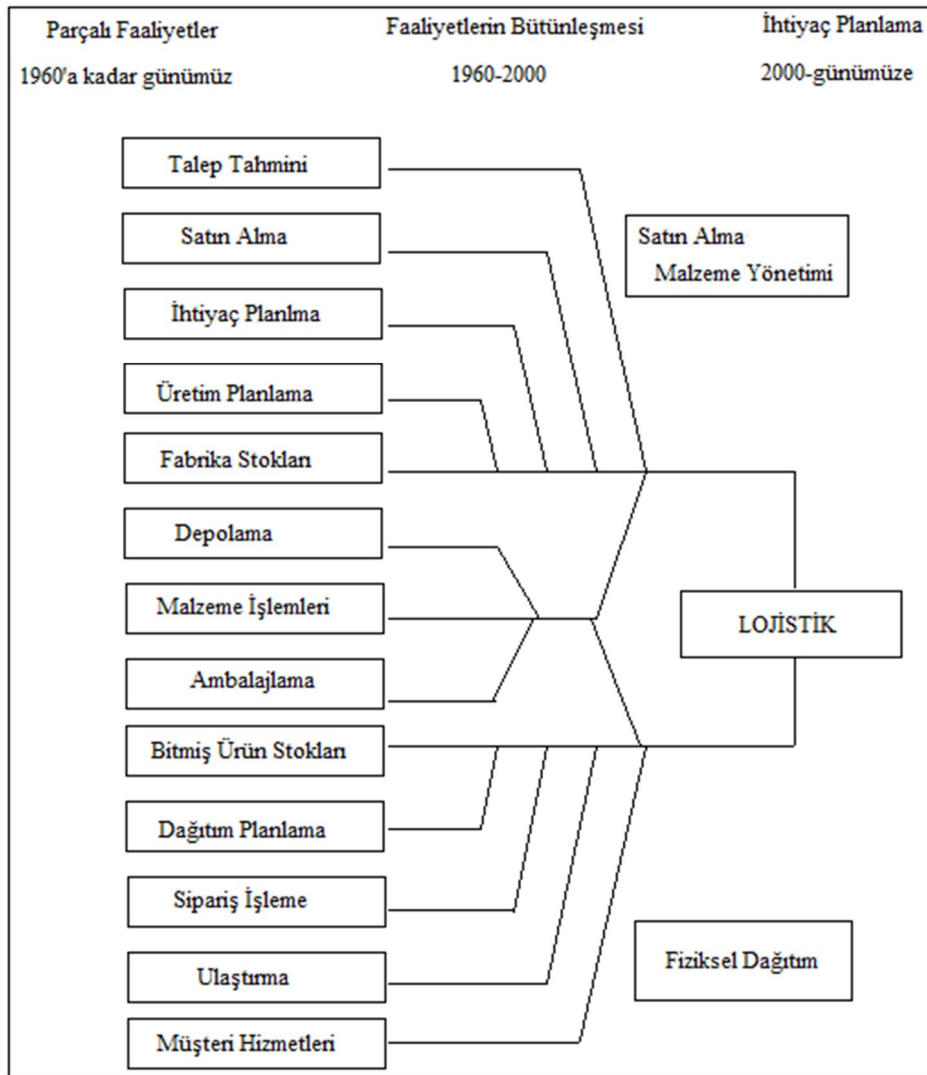
Ballou, lojistik kavramının gelişimini (Şekil 1) 3 temel sürece bağlamaktadır. Sürecin görünmeyen aktörleri ise küreselleşme, rekabet baskısı, kalite anlayışının gelişmesi, üretim sistemlerindeki değişim, iletişim ve bilgi teknolojilerinde oluşan hızlı ilerleme gibi unsulardır.

2000 yılı sonrası iş hayatında lojistik: Müşteri gereksinimine göre ürün/hizmet üretiminde kullanılacak hammaddelerin, malzemelerin, süreç içindeki stokların üretim sürecini tamamlamamış nihai ürünlerin ve bilgilerinin çıkış noktasından son tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir şekilde varabilmesi için istenen yerde, istenen miktarda, uygun koşullarda, istenen zamanda teslim edilmesine yönelik oluşan süreç olarak tanımlanmaktadır (İstanbul Ticaret Odası İTO, 2006: 10).



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014
Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi
ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN
JEL KOD: M10 *** ID:514 K:441
<http://www.akademikbakis.org>

Şekil 1. Lojistik Kavramının Tarihsel Gelişimi

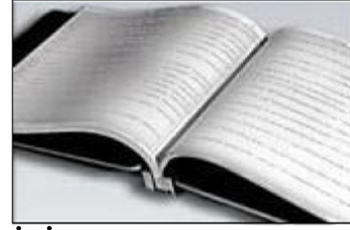


Kaynak: Ballou R. H. (1999)

1.2. Lojistik Faaliyetler

Lojistik faaliyetlere ilişkin birçok farklı sınıflandırma bulunmakla birlikte pazar koşulları, rekabet durumu, çalışılan endüstri kolu gibi değişen durumlar gözönünde bulundurularak sınıflandırılması uygun

görülmektedir. (Çekerol, 2013: 37). Bu açıklama doğrultusunda görüş birliği sağlanan faaliyetler şunlardır;



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

- Müşteri hizmetleri
- Taşıma
- Stok yönetimi
- Depo yönetimi
- Elleçleme
- Ambalajlama
- Bilgi yönetimi ve sipariş işleme
- Talep yönetimi
- Sigortalama
- Gümrükleme.

Belirtilen faaliyetleri tüm lojistik firmaları için, standart faaliyetler olduğunu düşünmek yanlış olacaktır. Şöyle ki bir firmanın lojistik firması olduğunu belirtebilmek için birbirine bağlı en az üç faaliyeti gerçekleştirebilmesi beklenmektedir.

1.3.Lojistik Sektörünün Yapısı

Lojistik sektörde hizmet kalitesini artırabilmek, müşteri memnuniyetini oluşturmak, küreselleşen dünyada rekabet ortamında başarı yakalayabilmek adına sektörün yapısının belli bir sistem çerçevesinde oluşturulması gerekmektedir. Lojistik sektör yapısını temel hatlarıyla mali yapı, örgütsel yapı yasal yapı ve işletme büyüklüğü olmak üzere inceleyebilmek mümkündür.

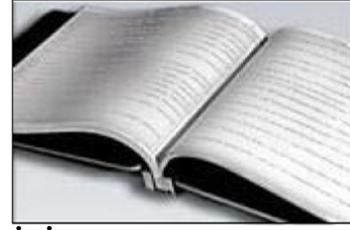
Mali yapı ile lojistik arasındaki ana bağlantı, maliyet verileri dolayısıyladır. Maliyet verileri, bütün lojistik kararların alınmasında temeli oluşturur. Alternatif lojistik sistemlerin değerlendirilmesi ve işletme stratejilerinin geliştirilmesi sabit ve değişken maliyet bilgisi gerektirir. Nakliye ve saklama hizmetlerinin fiyatlandırılması yakıt, bakım, işleme, işçilik, malzeme ve genel gider hakkında detaylı maliyet bilgisi gerektirir. Ekipman alımı ve

değişimi seçenekleri, amortisman metotları ve vergi yapısı hakkında bilgi olmadan yapılamaz. Tedarikçilerle veya üçüncü şahıslarla bedel ve fiyat tartışmaları kesin maliyet verileri olmadan yapılamaz (Demir, 2007: 25).

Lojistik yöneticilerin temel yönetim sorumluluğu olan lojistik planlama faaliyetlerini zaman, araçlar, kaynaklar, yollar, işler, öncelikleri, iş sırası, kişiler ve gelecek olarak sıralayabilmek mümkündür. Organizasyon faaliyetlerinde ise, ana yapı (şirket yapısı), insanlar ve araçlar, yer, konum ve mekânlar, bağlantılar, ilişkiler, yetki ve sorumluluklar, müşteri ağı, müşteri talepleri gibi faaliyetler organize edilir. İyi bir organizasyon yapısı işletmelerin amacına ulaşmasında önemli rol oynamaktadır.

Lojistiğin örgütsel yapı içerisinde çok iyi organize olabilmesi gerekmektedir. Lojistik faaliyetlerin işleyişine göre tedarikçiler, araçlar, taşıyıcılar, perakendeciler, müşteriler vd. ile sürekli koordinasyon halinde olunması gerekmektedir. Müşteri memnuniyeti oluşturabilmek ve kalite esaslarını sağlayabilmek ancak iyi organizasyonlar ile olabilmektedir (Tanyaş ve Hazır, 2011: 48).

Dünya ticaretindeki hızlı gelişmelere bağlı olarak mevcut mevzuata ilişkin yeni düzenlemeler getirilmiştir. Ayrıca uluslararası örgütler ve taraf olunan uluslararası anlaşmalar çerçevesinde de birtakım düzenlemeler yapılmıştır. Bütün bu yapılan düzenlemeler, uluslararası ticarete ve lojistik iş akışında kolaylık sağlama amacıyla yapılmıştır.



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

- Gümrük mevzuatı ve uygulamalarında değişiklik ve yenilikler 1996 yılında AB ile yapılan Gümrük Birliği anlaşması ile başlamış,
- Şu anda yürürlükte olan 4458 sayılı Gümrük Kanunu 05.02.2000 tarihinde yürürlüğe girmiş olup 10 yılı yakın bir süreçten sonra, bu kanunun da yetersiz kalması ile 07.07.2009 Tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan 5911 Sayılı Kanun ve 07.10.2009 27369 Sayılı Gümrük Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir (Tanyaş ve Hazır, 2011: 154).

2. Yöntem

Bu bölümde büyük ölçekli lojistik firmaların faaliyetleri, taşıma türleri, sağladıkları lojistik hizmetler, sektörün Türkiye ve dünya açısından geleceği hakkındaki düşünceleri, dış kaynak kullanımları, yapılarına ilişkin bilgiler

doğrultusunda yapılan araştırmalar açıklanmaktadır. Bu amaca yönelik olarak sırasıyla; araştırma yöntemi, modeli, evren ve örnekleme, araştırmada kullanılan veri toplama tekniği ve verilerin analizi hakkında bilgiler sunulacaktır.

Araştırma, Türkiye’de faaliyet gösteren büyük ölçekli firmalar üzerinde yapılmıştır. Çalışmada büyük ölçekli firmaların seçilmesinin nedeni, hem kurumsal olmalarıyla daha sağlam verilere ulaşmak hem de sektörün yapısını değerlendirebilmek için daha sınırlayıcı bir yapı elde etmektir. Araştırma nitel olarak yürütülmekle birlikte, niceliksel sonuçlar, model içerisinde yer almıştır. Tablo 1’de araştırma yönteminin özeti verilmiştir.

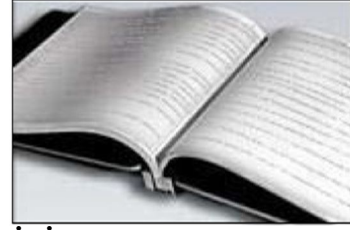
Tablo 1. Araştırma Yönteminin Tanıtılması

	Büyük Ölçekli Lojistik Firmalarında Yapılan Araştırma
Araştırma amacı	Keşfedici, değerlendirici, betimleyici
Temel araştırma yöntemi	Alan araştırması
Veri toplama yöntemi	Yüz yüze görüşme yöntemiyle yapılmış anket çalışması
Veri toplama aracı	Soru formu
Veri analiz yöntemi	Betimsel istatistik değerlerinden yararlanılarak nitel desen oluşturulmuştur.

Araştırmanın amacı keşfetmeye ve değerlendirmeye yöneliktir. Keşif amaçlı araştırma ile araştırmacı, yeni ve çalışılmamış konularda konu hakkında temel gerçeklikleri keşfeder. Bu araştırma şeklinde araştırmacı genellikle “Niçin” sorusundan çok “Ne” sorusu üzerine odaklanır (Böke vd., 2011: 13). Bu araştırmada öncelikle büyük ölçekli lojistik firmaların sahip oldukları hizmetler ve

faaliyetler araştırılmak istenmektedir. Yapılan araştırma neticesinde firmaların benzer yapılar göstermesi durumunda, büyük ölçekli lojistik firmaların yapı ve işleyişlerine yönelik sınırlı genellemeler yapılacaktır.

Araştırma sürecinin başlangıcında lojistik kavramına ilişkin bilgiler, lojistiğin gelişimi, faaliyetleri, taşımacılık türleri gibi lojistiğin



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

temelini oluşturan bilgiler alanyazın taraması sonucunda verilmiştir. Devam eden süreçte sektör yapısı ve işleyişi hakkında genel olarak kuramsal ve kavramsal kaynaklar çok fazla bulunamamıştır. Fakat lojistiği oluşturan ve devamını sağlamak için var olan kriterler incelendiğinde yapı ve işleyiş hakkında bir çerçeve oluşturmak mümkün olmuştur. Alanyazın taramasının ardından elde edilen bilgiler ile sektör yapısı şekillenmiştir.

Olasılıklı olmayan örnekleme yöntemlerinden biri olan yargısal örnekleme yöntemi ile örnekleme seçimi yapılmıştır. Örnekleme girecek firmalar ile irtibata geçilerek gerekli izinler alındıktan sonra genellikle üst düzey yöneticiler ile görüşmeler yapılmıştır. Görüşme esnasında danışman onayı alınmış yapılandırılmış araç olarak hazırlanan anket formu, firma yöneticileri ile paylaşılarak veri toplama yöntemi sağlanmıştır.

2.1. Araştırma modeli

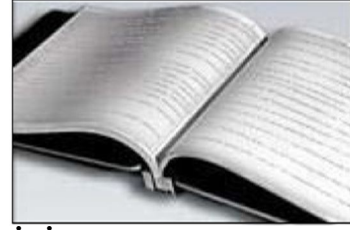
Araştırma modeli, araştırma probleminin en güvenilir şekilde bilimsel sonuçlara nasıl ulaşılabileceğini gösteren bir yoldur. Model başka bir ifadeyle gidiş yolunun mantığa uygun olduğunun kanıtlanmasıdır (İslamoğlu, 2011: 87). Araştırmayı değerlendirecek olanlar, modeldeki gidiş yolunun doğruluğuna bakarak karar verirler. Bu amaçla araştırmanın yapısına uygun olarak betimleyici durum analizi bir başka adıyla tarama modeli kullanılmıştır. Saptanan büyük ölçekli lojistik firmaları ile yüz yüze görüşmeler yapılarak, yapılandırılmış bir araç olan anket soruları ile veriler toplanmıştır. Toplanan veriler doğrultusunda genellikle betimsel istatistikler kullanılmıştır. Firmaların sahip oldukları hizmetler ve faaliyetler doğrultusunda genel

durumlarını ortaya koyabilmek amaçlanmıştır. Bununla birlikte büyük ölçekli lojistik firmaların sahip olması gereken faaliyetler ve hizmetlerin neler olduğu açıklanmaya çalışılmıştır.

2.1.1. Evren ve örneklem

Bu araştırmanın evreni, Türkiye’de faaliyet gösteren lojistik firmaları olarak belirlenmiştir. Araştırmanın evreninde belirtilen Türkiye’de faaliyet gösteren lojistik firmaları araştırmaya bir kısıt getirdiği için bu çalışmadaki araştırma evreni gerçekçi bir evrendir. Araştırma kapsamında iki farklı evrenden bahsedilebilir. Birincisi, araştırmacı için herhangi bir kısıt olmaksızın belirlenen ideal evrendir. İkincisi ise araştırmacının belli kısıtları dikkate alarak oluşturduğu gerçekçi evrendir (Altunışık vd., 2007: 123). Araştırmanın evreninde UTİKAD’a kayıtlı olan büyük, orta ve küçük işletmeler olarak toplamda 773 adet taşımacılık, nakliye ve lojistik firması olduğu belirlenmiştir. Bu sayının içerisinde UTİKAD’a lojistik ünvanı ile kayıtlı olan şirket sayısı 110 tane dir. Araştırmada büyük ölçekli lojistik firmaları baz alındığı için örneklemin belirlenmesinde diğer raporlardan da yararlanılmıştır.

Örneklemin belirlenmesinde Fortune 500 şirket sıralaması, UTİKAD 2013 firma kayıt listesi, “Capital 500 2008 Şirket Sıralaması” ve İSO 2011 raporunda belirtilen Türkiye’nin 500 büyük sanayi kuruluşu temel alınmıştır. Deloitte Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, “Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Ocak 2010 Raporunda” belirtilen Capital 500 2008 raporu kaynaklı “Türkiye’de Taşımacılık ve Lojistik Sektöründeki Önemli Şirketler” adlı



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

araştırmada Türkiye’de faaliyet gösteren büyük ölçekli lojistik firması olarak sadece 11 tanesi yer almıştır. Belirlenen bu 11 tane lojistik firmasına UTİKAD ve İSO raporları da incelenerek ve uzman görüşü alınarak ilaveler yapılmış olup toplamda 16 tanesi seçilerek bu firmalar ile yüz yüze görüşülmüş ve yapılandırılmış anket çalışması uygulanmıştır. Çalışmada yer alan örnekleme oluşturan firmalar Tablo 2’de gösterilmektedir.

Tablo 2. Araştırma Kapsamında Görüşülmüş Firmaların Örnekleme Listesi

	Büyük Ölçekli Lojistik Firmaları
1	Gökbora Uluslararası Nak.ve Tic.AŞ.
2	Schenker Arkas Nakliyat ve Ticaret A.Ş.
3	Sarp Havacılık Lojistik Turizm ve

	Sanayi Ticaret A.Ş.
4	Mars Lojistik Uluslararası Taşımacılık Dep. Dağ. ve Tic. A.Ş.
5	Borusan Lojistik Dağ. Dep. Taş. Ve Tic. A.Ş.
6	Barsan Global Lojistik ve Gümrük Müş. A.Ş.
7	Sittmak Uluslararası Nakliyat A.Ş.
8	Sertrans Uluslararası Nakliyat ve Tic. A.Ş.
9	Arkas Lojistik Nak. Tic. A.Ş.
10	Omsan Lojistik A.Ş.
11	Ekol Lojistik A.Ş.
12	Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve Tic. A.Ş.
13	BLG Lojistik Hizmetler ve Tic.A.Ş.
14	Ceva Lojistik Ltd.Şti.
15	Dhl Worldwide Express Taşımacılık ve Tic. A.Ş.
16	Aras Kargo

2.2.2. Veri toplama tekniği

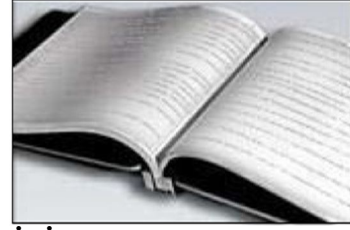
Bu araştırmada veri toplama tekniği olarak yüz yüze görüşme ile yapılandırılmış anket kullanılmıştır. Anket soruları alanyazında incelenen konular ışığında büyük ölçekli lojistik firmaların yapı ve işleyişlerine yönelik danışman onayında sorular hazırlanmıştır. Anket soruları 1. bölümde firmaların profiline ilişkin değerlendirme ile başlamış olup 2. bölümde lojistik sektörüne yönelik değerlendirmeler içeren sorular içermiştir. 3. bölümde ise araştırmanın kaynağını oluşturan lojistik sektörünün yapısı ve işleyişine yönelik değerlendirmeleri içeren sorular yer almıştır. Anket çalışması Ekler bölümünde yer almaktadır.

Listelenen firmalar ile görüşme yapabilmek için öncelikle telefon ile randevu alınmış, görüşmeyi yapabilmek için üst düzey yöneticilerin müsaitlik durumlarına göre

görüşme ayarlanmıştır. Bununla birlikte firmalardan anket çalışması ve yüz yüze görüşme yapabilmek için gerekli mercilerden izinler e-mail ve telefon görüşmeleri ile alınmıştır. Firma yöneticileri ile yapılan görüşmelerde hazırlanan sorular sohbet havasında sorularak veriler toplanmıştır.

Görüşmeler esnasında firma yöneticilerinin lojistik sektörüne ilişkin görüşleri alınmıştır. Bu sayede yöneticiler üzerinde gözlem yapabilmek şansı da yakalanmış olup bu çalışmada yer almalarından ve destek vermelerinden duydukları memnuniyet gözlenmiştir. Ayrıca sektöre ilişkin son derece bilgi sahibi oldukları ve gelecekte sektörün daha da çok ivme kazanarak büyük oranda gelişeceğine inandıkları gözlenmiştir.

Firma listelerine ulaşabilmek için UTİKAD ve İSO ile telefon görüşmeleri yapılmış olup



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN

JEL KOD: M10 *** ID:514 K:441

<http://www.akademikbakis.org>

verilerin araştırmacıya gönderilmesi e-mail yoluyla sağlanmıştır.

2.2.3. Verilerin analizi

Firmalar ile yapılan görüşmeler neticesinde elde edilen verilerin analizi için SPSS paket programı (versiyon 15.00) kullanılmıştır. Firma çalışanları ile yüzyüze yapılan görüşmeler sonrasında anket sonuçları betimsel istatistik düzeyinde, yüzdelik hesaplara dayandırılarak yorumlanmıştır. Yüzdesel hesapların sonuçlarına göre betimsel istatistikler kullanılarak araştırmadan elde edilen veriler anlamlı hale getirilmeye çalışılmıştır.

2.2.3.1. Bulgu ve Yorumların Analizi

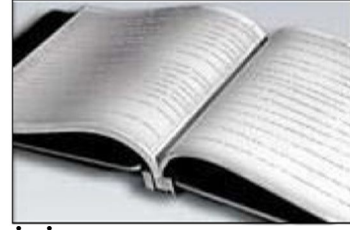
Bu bölümde çalışmadan elde edilen verilerin analizine ve bu analizler sonucunda ulaşılan bulgulara yer verilmektedir. Öncelikle firmaların profiline yönelik bulgular ardından sektöre ilişkin bulgular ve son olarak da lojistik sektörünün yapısı ve işleyişine yönelik bulgulara aşağıda yer verilmiştir.

2.2.3.1.1. Araştırmaya Katılan Büyük Ölçekli Lojistik Firmaların Profiline Yönelik Bulgular

Bu bölümde araştırmaya katılan firmaların kaç yıldır faaliyette oldukları, faaliyet alanları, taşıma türleri ve lojistik hizmetlerine dair bulgular yer almaktadır. Elde edilen veriler Tablo 3’de gösterilmektedir.

Tablo 3. Araştırmaya Katılan Büyük Ölçekli Lojistik Firmaların Profiline Yönelik Bulgular

		Sıklık	%
Faaliyet yılı	0 – 10	3	18,8
	11 – 20	1	6,3
	21 – 30	4	25,0
	31 – 40	4	25,0
	41 – 50	2	12,5
	50 ve üstü	2	12,5
	Toplam	16	100,0
İşletme kurulurken gerekli olan sermaye	0-500.000 €	1	6,3
	500.000 €-1.000.000 €	2	12,5
	1.000.000 € - 10.000.000 €	4	25,0
	10.000.000 € ve üstü	5	31,3
	Toplam	12	75,0
	Kayıp veri	4	25,0
Faaliyet alanı	Bölgesel	0	0
	Ulusal	1	6,3
	Uluslararası	9	56,3
	Hepsi	6	37,5
	Toplam	16	100,0
Taşıma	Karayolu	15	93,8



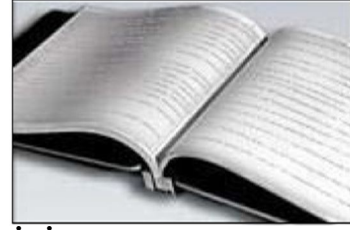
AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014
Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi
ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN
JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**
<http://www.akademikbakis.org>

<i>türü</i>	Denizyolu	13	81,3
	Demiryolu	11	68,8
	Havayolu	15	93,8
	Boru hattı taşımacılığı	2	12,5
<i>Hizmet verilen sektörler</i>	Üretim	11	68,8
	Kimya-ilaç	9	56,3
	Ulaştırma-lojistik	12	75
	Otomotiv	11	68,8
	Tıp-sağlık	8	50
	Perakendecilik	7	43,8
	Danışmanlık hizm.	3	18,8
	Tekstil	10	62,5
	Bankacılık-finansman-sigorta	3	18,8
	Elektronik-bil.tek.-haberleşme	5	31,3
	İnşaat müh.-madencilik	9	56,3
	Gıda	9	56,3
Diğer	6	37,5	
<i>Verilen lojistik hizmetler</i>	Müşteri hizmetleri	12	75
	Ulaştırma/taşımacılık/nakliye/sevkiyat	15	93,8
	Elleçleme	14	87,5
	Depo/antrepo/dağıtım merkezleri	14	87,5
	Gümrük/sigorta	12	75
	Talep yönetimi	9	56,3
	Paketleme	11	68,8
	Envanter/stok yönetimi	10	62,5
	Geri dönüşüm/iade/imha	6	37,5
	Satın alma/tedarik	7	43,8
	Koruyucu ambalajlama	7	43,8
	Bilgi yönetimi ve sipariş işleme	8	50

Araştırma sonuçlarına göre büyük ölçekli firmaların %50'si 21 ila 40 yılları arasında faaliyettedir. Faaliyet gösteren firmaların %25'i ise 41 ve üzeri yıldır hizmette oldukları anlaşılmaktadır. Diğer firmalar ise 0-20 yıldır hizmet vermektedir. Büyük ölçekli firmaların %75'inin 20 yıl üzerinde faaliyette oldukları belirlenmiştir. Bu durumda büyük ölçekli firmaların çoğunlukla 21-40 yılları arasında faaliyet gösterdikleri anlaşılmaktadır. Uzun yıllar sektörde hizmet veren firmalar müşteri

açısından daha güvenilir olmakla birlikte kurumsal bir kimlik de taşımaktadırlar. Böylece müşteri portföyünü sahip oldukları tecrübe ile birlikte daha fazla geliştirebilirler.

Araştırmada yer alan firmaların %31,3'ünün, firmanın kurulmasında 10.000.000 € ve üzerinde, %25'inin ise 1.000.000 ile 10.000.000 € arasında sermayeye ihtiyaç duydukları tespit edilmiştir. Görüldüğü üzere bir lojistik firmasının kurulmasında gerekli



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

olan sermaye miktarı oldukça yüksektir. Lojistik alanında yatırım yapmak isteyen işletmeciler için kuruluştaki sermaye miktarı son derece önemli olmakla birlikte, işletmecilerin sermaye miktarını tek başlarına karşılayamadıkları durumlarda borçlanma veya ortak bir şirket kurma yolunda adım attıkları söylenebilir.

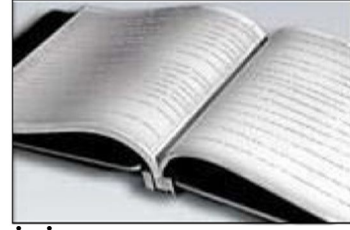
Lojistik için gerekli olan bir diğer unsur, lojistik sektöründe yer alan firmaların faaliyet alanıdır. Araştırmada yer alan firmaların %56,3'ü uluslararası alanda faaliyet göstermektedir. Araştırmaya katılan firmalar içerisinde sadece bölgesel faaliyet gösteren büyük ölçekli firma bulunmamaktadır. Bu durumda büyük ölçekli firmaların sadece bölgesel faaliyetten çok uluslararası faaliyette buldukları yargısına ulaşılabılır. Ayrıca sadece ulusal faaliyette bulunan firma, 16 firmadan sadece 1 tanesidir. Tüm alanlarda faaliyet gösteren firmaların oranı ise %37,5'dur. Bu durumda, yurt içi piyasasının uluslararası piyasadandan potansiyelinin düşük olduğu yargısına varılabilir.

Bir diğer önemli unsur ise lojistik firmaların hangi taşıma türlerinde yoğun olarak hizmet verdikleridir. Yapılan araştırma neticesinde karayolu ve havayolu taşımaları, taşıma türleri içerisinde en çok tercih edilen taşıma yoludur. Her iki taşıma türünün de %93,8 oranında tercih edildiği görülmektedir. Denizyolu ve demiryolu taşımacılığı da sırasıyla bu iki taşıma türünden sonra gelmektedir. Görüldüğü üzere en az kullanılan taşımacılık ise boru hattı taşımacılığı olarak %12,5 oranında tercih edilmiştir. Alanyazın taramasında Türkiye'de ve dünyada genel olarak en çok tercih edilen taşıma türünün denizyolu taşımacılığı olduğu

belirtilmesine rağmen, araştırma bulgularına göre karayolu ve havayolunun daha çok tercih edildiği ortaya çıkmıştır. Çalışmaya katılan firmaların %93,8'i karayolu, aynı firmaların aynı oranda (%93,8) havayolu, %81,3'ü denizyolu, %68,8'i demiryolu ve %12,5'i boru hattı taşımacılığını kullandığı sonucuna ulaşılmıştır. Bulgulardan da anlaşılacağı üzere lojistik firmaları, birden fazla taşımacılık türünü kullanmaktadır.

Burada alanyazında verilen bilginin tekrarlanmasında fayda vardır. "Küresel denizyolu taşımacılığı sektörü 2004 ile 2006 yılları arasında % 34,5 YBBO ile çok hızlı bir büyüme sergilemiş; ancak 2007 yılında gelirler % 21,4 düşmüştür. 2009 yılında gelirlerin düşmeye devam ettiği tahminine karşılık sektörün 2013 yılına doğru toparlanması beklenmektedir". Günümüzde müşterilerin en çok önem verdiği konu malın en kısa sürede teslimatıdır. Denizyolu taşımacılığında malın teslim süresinin uzun olmasından dolayı bu taşımacılık türünde gerilemenin olduğu söylenebilir. Karayolu ve havayolu taşımacılığına son yıllarda yapılan yatırımlardan dolayı rekabetçi yapıda gelişmeler görülmüş ve her iki taşımacılık da daha cazip hale gelmeye başlamıştır.

Lojistik firmalarının hizmet verdiği sektörler incelendiğinde, ilk sırayı %75 oranla ulaştırma-lojistik almaktadır. Üretim ve otomotiv sektörleri de hizmet verilen sektörler içerisinde 2. sıradadır. Alanyazında tekstil sektörü hizmet verilen sektörler içerisinde 1. sırada yer almaktaydı. Yapılan araştırma neticesinde tekstil ile otomotiv sektörü yer değiştirmiş olup otomotiv sektörü %6,3'lük bir farkla öne geçmiş durumdadır. Araştırmada



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

yer alan sektörler ve adı geçmeyen fakat “diğer” olarak veri toplanan sektörler, yoğun şekilde lojistik destek almaktadır. Bu bağlamda, lojistiğin her sektör için vazgeçilmez ve tamamlayıcı bir sektör haline geldiği vurgulanabilir.

Araştırmaya başlamada temel problemlerden bir tanesi olan lojistik kavramını anlamaya yönelik yapılan araştırmada, lojistiğin sadece taşımacılıktan ibaret olmadığı araştırma sonuçlarında da açıkça görülmektedir. Bir firmanın lojistik şirket olabilmesi için lojistik faaliyetlerden en az birkaç tanesini uygulaması gerekmektedir. Araştırmada yer alan şirketlerin tümü birden fazla lojistik hizmet sunmaktadır. Verilen lojistik hizmetler içerisinde 1. sırada % 93,8 ile ulaştırma/taşımacılık/nakliye/sevkiyat hizmeti yer almaktadır. Elleçleme ve depo/antrepo/dağıtım merkezleri hizmetlerinin de son derece önemli olduğu görülebilir. Tablo 16’da yer alan diğer hizmetler de aktif olmakla

birlikte lojistiği oluşturan ve tamamlayan faaliyetler içerisinde yer almaktadır. Alanyazında belirtildiği gibi, “her lojistik faaliyet ayrı ayrı önemli olmakla birlikte zincirin halkalarını oluşturmada ve sistemin devamını sağlamaktadır. Faaliyetler zincirindeki yapılan her işlem son derece önemlidir. İş akışının devamını sağlayabilmek, maliyet hesabı yapabilmek, süreci takip ve kontrol edebilmek amacıyla birimlerdeki personellerin büyük bir özveriyle çalışmaları ve hata payını en aza indirmeleri gerekmektedir”.

2.2.3.1.2. Araştırmaya Katılan Büyük Ölçekli Lojistik Firmaların Lojistik Sektörüne Yönelik Değerlendirme Bulguları

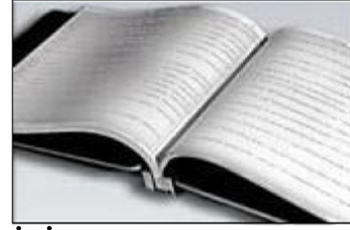
Sektörün gelişmesine yönelik etkili olan birtakım faktörler bulunmaktadır. Sektörün başarısını artırmada etkili olan faktörlerin firmalar bazında değerlendirilmesi Tablo 4’de özet halinde yer almaktadır.

Tablo 4. Lojistik Sektörünün Başarısını Artırmada Etkili Olan Faktörler

		Sıklık	Yüzde
Sektörün gelişmesinde etkili olan faktörler	Küreselleşme	15	93,8
	Rekabet baskısı	12	75
	Kalite anlayışının gelişmesi	12	75
	Üretim sistemlerindeki değişim	8	50
	İletişim ve bilgi teknolojilerinde meydana gelen gelişmeler	13	81,3
	Diğer	2	12,5

Araştırmaya katılan firmaların yapmış olduğu değerlendirme neticesinde lojistik sektöründe en etkili faktör olarak %93,8 oranı ile küreselleşmenin olduğu görülmektedir. Küreselleşme ile birlikte işletmeler dünyanın birçok yerinde faaliyet göstermeye

başlamışlardır. Hammaddede, yarı mamul tedarik etme ve bitmiş ürünleri nihai tüketiciye ulaştırmak adına dünyanın çeşitli yerlerindeki pazarlara ulaşabilmektedirler. Küreselleşme ile değişen rekabet şartları değerlendirildiğinde, ekonomik anlamda sınırların kalkması,



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası

Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN

JEL KOD: M10 *** ID:514 K:441

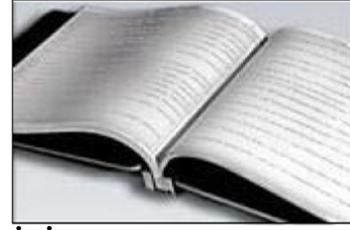
<http://www.akademikbakis.org>

gümrük duvarlarının inmesi ile pazar kavramı değişmiş, yerel ve ulusal pazarlardan küresel pazarlara geçilmiş; müşteri zevk ve tercihleri, fiyat, kalite vb. diğer unsurlar evrensel normlara dönüşmüş, rakiplerin sayısı ve rekabet zorluğu her geçen gün artmıştır

(Eleren, 2008: 72). Küreselleşmenin yanında önemli olan bir diğer faktör iletişim ve bilgi teknolojilerinde meydana gelen gelişmelerdir. Araştırmada yer alan faktörlerin ve diğer faktörlerin de sektörün başarısını artırmada rol oynadıkları söylenebilir.

Tablo 5. Lojistik Sektörünün Başarısını Artırmada Etkili Olan Kriterlerin Ölçülebilmesi

	Sıklık	%		Sıklık	%
Maliyetlerin düşürülmesi			Minimum stok düzeyi		
Tamamen etkilidir	6	37,5	Tamamen etkilidir	5	31,3
Etkilidir	8	50,0	Etkilidir	6	37,5
Kararsızım	-	-	Kararsızım	3	18,8
Etkisi yoktur	1	6,3	Etkisi yoktur	-	-
Hiç etkisi yoktur	-	-	Hiç etkisi yoktur	1	6,3
Toplam	15	93,8	Toplam	15	93,8
Kayıp veri	1	6,3	Kayıp veri	1	6,3
	Sıklık	%		Sıklık	%
Etkinlik, performans, verimlilik artışı			Esneklik		
Tamamen etkilidir	11	68,8	Tamamen etkilidir	3	18,8
Etkilidir	4	25,0	Etkilidir	7	43,8
Kararsızım	-	-	Kararsızım	3	18,8
Etkisi yoktur	-	-	Etkisi yoktur	1	12,5
Hiç etkisi yoktur	-	-	Hiç etkisi yoktur	-	-
Toplam	15	93,8	Toplam	15	93,8
Kayıp veri	1	6,3	Kayıp veri	1	6,3
	Sıklık	%		Sıklık	%
Hızlı cevaplama			Süreklilik, tutarlılık		
Tamamen etkilidir	10	62,5	Tamamen etkilidir	9	56,3
Etkilidir	4	25,0	Etkilidir	5	31,3
Kararsızım	1	6,3	Kararsızım	1	6,3
Etkisi yoktur	-	-	Etkisi yoktur	-	-
Hiç etkisi yoktur	-	-	Hiç etkisi yoktur	-	-



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

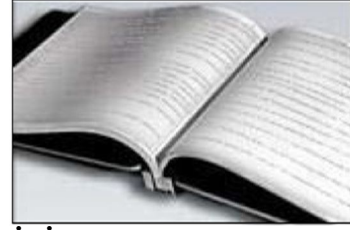
ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası

Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN

JEL KOD: M10 *** ID:514 K:441

<http://www.akademikbakis.org>

Toplam Kayıp veri	15 1	93,8 6,3	Toplam Kayıp veri	15 1	93,8 6,3
	Sıklık	%		Sıklık	%
Yüklerin birleştirilmesi			Kayıpların en aza indirgenmesi		
Tamamen etkilidir	8	50,0	Tamamen etkilidir	9	56,3
Etkilidir	5	31,3	Etkilidir	5	31,3
Kararsızım	2	12,5	Kararsızım	1	6,3
Etkisi yoktur	-	-	Etkisi yoktur	-	-
Hiç etkisi yoktur	-	-	Hiç etkisi yoktur	-	-
Toplam	15	93,8	Toplam	15	93,8
Kayıp veri	1	6,3	Kayıp veri	1	6,3
	Sıklık	%		Sıklık	%
Ürün ve hizmet kalitesinin yüksek olması			Çevre koruma ve Çevreye duyarlılık		
Tamamen etkilidir	10	62,5	Tamamen etkilidir	3	18,8
Etkilidir	4	25,0	Etkilidir	7	43,8
Kararsızım	1	6,3	Kararsızım	4	25
Etkisi yoktur	-	-	Etkisi yoktur	1	6,3
Hiç etkisi yoktur	-	-	Hiç etkisi yoktur	-	-
Toplam	15	93,8	Toplam	15	93,8
Kayıp veri	1	6,3	Kayıp veri	1	6,3
İzlenebilirlik					
Tamamen etkilidir	9	56,3			
Etkilidir	6	37,5			
Kararsızım	-	-			
Etkisi yoktur	-	-			
Hiç etkisi yoktur	-	-			
Toplam	15	93,8			
Kayıp veri	1	6,3			



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

Lojistik sektörünün başarısını artırabilmek için kriterlerin ne derecede önemli olduğuna bakıldığında;

•**Maliyetlerin düşürülmesi:** Araştırmaya katılan firmaların %87,5'i lojistik sektörünün başarısının artırılmasında “maliyetlerin düşürülmesinin” etkili olacağını düşünmektedir. Bir lojistik firması için maliyetlerin düşürülmesi firmanın karlılığını artıracığından, bu kriterin lojistik sektör başarısında da etkili olacağı söylenebilir.

•**Minimum stok düzeyi:** Lojistik sektöründeki başarıyı artırmada “minimum stok düzeyi”, firmaların görüşüne göre %68,8 oranında etkilidir. Lojistik firmaları, müşteri taleplerini anında karşılamak üzere her türlü faaliyete yönelik minimum düzeyde stok bulundurmalıdır. Araştırma bulgularına göre firmalar, minimum stok düzeyinin lojistik sektörün başarısını artırmada önemli olduğunu belirtmiştir.

•**Etkinlik, performans ve verimlilik artışı:** Lojistik sektöründeki başarıyı artırmada “etkinlik, performans ve verimlilik artışı”, firmaların görüşüne göre %93,8 oranında etkilidir. Bu durumda araştırmaya katılan tüm firmalar, etkinlik, performans ve verimlilik artışı konusunda olumlu görüş bildirmiştir. Lojistik firmalarının vermiş oldukları hizmetlere bağlı olarak performans değerleri ölçülebilir. Bir firmanın sektör payı içerisindeki yüzdesel oranları, piyasa üzerindeki hakimiyetini yansıtır. Böylece firmaların performansları ölçülebilir. Performans değerlerine bağlı olarak işgücü verimliliği de gelişmektedir. Araştırma bulgularına göre, firmalar etkinlik, performans ve verimlilik

arasındaki bağlantının son derece önemli olduğunu belirtmiştir.

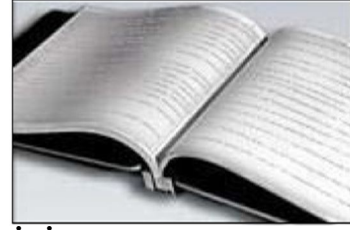
•**Esneklik:** Başarıyı artırmada esneklik kriterinin etkili olduğu görüşü %62,6'dır. Esneklik konusunda her lojistik firmasının aynı görüşe sahip olmadığı söylenebilir. İçlerinde kararsız olanlar ile birlikte etkisinin olmadığını düşünen firmalar da bulunmaktadır.

•**Hızlı cevaplama:** %87,5 oranında etkilidir görüşü yer almakla birlikte sektörün başarısını artırmada önemli bir kriter olduğu söylenebilir. Yeni müşteri portföyü oluşturabilmek ve var olan müşteriler ile ilişkilerin devam etmesi adına günümüzde hızlı cevap verme önemli bir konu haline gelmiştir.

•**Süreklilik, tutarlılık:** Daima kaliteli hizmet ve beklentilerin gerçekleşmesi firmaların lehine olan bir durumdur. İstikrar sağlamak amacıyla gerekli olan bu kriterin de öneminin çok büyük olduğu söylenebilir. Araştırma sonuçlarında %87,6 oranında etkili olduğu görüşü yer almıştır.

•**Yüklerin birleştirilmesi:** %81,3 oranında etkilidir görüşüne sahiptir. Parsiyel taşıma olarak da bilinen yüklerin birleştirilmesi işlemi lojistik firmaları için avantaj oluşturmaktadır. Parsiyel taşımada, parsiyel yük için taşıma ücreti artacağından yüklerin birleştirilmesi ile lojistik firmaları daha büyük kazanç sağlayacaktır.

•**Kayıpların en aza indirgenmesi:** %87,6 ile lojistik firmanın başarısını artırmada önemli bir kriter olduğunu bulgulardan yola çıkarak söylemek mümkündür. Firmalar, kayıpların



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

azaltılmasının lojistik sektör başarısı ile paralel olduğunu belirtmiştir.

•**Ürün ve hizmet kalitesinin yüksek olması:** Ürün ve hizmet kalitesinin firmalar için %87,5 ile büyük oranda etkili olduğu görüşü hakimdir. Kalite standartlarını yakalayan lojistik firmaları sektörde daha başarılı bir şekilde hizmet vermektedir.

•**Çevre koruma ve çevreye duyarlılık:** Bulgu sonuçlarına göre, %62,6 oranı ile çevreye karşı duyarlılığın yeterince gelişmediği ve buna bağlı olarak da başarıda çok etken bir kriter olarak değerlendirilmediği söylenebilir.

•**İzlenebilirlik:** Son yıllarda lojistikte önemli olan bir konu da malın en kısa zamanda teslim edilmesidir. Bu durum da beraberinde izlenebilirliği doğurmuştur. Gerek alıcı gerekse gönderici tarafından malın nerede olduğunu takip edebilmek son derece önemlidir. Araştırma neticesinde izlenebilirliğin %93,8 ile firmalar açısından önem taşıdığı söylenebilir.

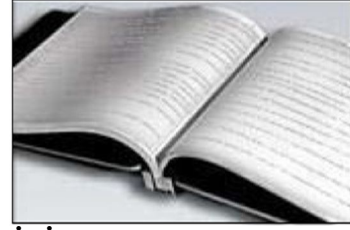
Araştırmada yer alan bir firma araştırmanın bu bölümündeki sorulara cevap vermediği için kayıp veri olarak değerlendirilmiştir. Bu kısımdaki sorular 15 firma üzerinden analiz edilmiştir.

Tüm bu kriterleri araştırma sonuçlarına göre özet olarak değerlendirdiğimizde, araştırmaya katılan firmaların hepsi “izlenebilirlik” ve “etkinlik, performans ve verimlilik artışı” kriterlerini lojistik sektörünün başarısını artırmada en önemli kriter olarak belirlemiştir.

“Süreklilik, tutarlılık” ve “kayıpların en aza indirgenmesi” kriterleri de büyük önem taşımakla birlikte ikinci sırayı paylaşmaktadır. Her iki kriterin de kendi içlerinde bağlantılı olduğu söylenebilir. Daimi ve tutarlı bir hizmet karşılığında kayıpların azaltılması işlemi de başarıyla gerçekleşecektir. “Maliyetlerin düşürülmesi”, “hızlı cevaplama”, “ürün ve hizmet kalitesinin yüksek olması” lojistik firmaları için önemli sayılan kriterlerdir. Ürün ve hizmet kalitesinin yüksek olması ile maliyetlerin düşürülmesi arasında ters orantı olduğu düşünülebilir. Hizmet kalitesinin artması maliyetleri artıracaktır. Fakat hızlı cevaplama yöntemi ile daha çok müşteriye ulaşılabilir. Böylece firma müşteri portföyünü daha fazla genişletebilir. Böylece sürekliliği sağlamak için kaliteli hizmet vermek zorundadır. Görüldüğü üzere her kriter birbiri içerisinde bağlantılı olmak durumundadır. “Yüklerin birleştirilmesi”, “minimum stok düzeyi”, “esneklik”, “çevre koruma ve çevreye duyarlılık” kriterleri de lojistik sektörünün başarısını artırmada önemli sayılabilecek kriterler içerisinde yer almaktadır. Bu kriterlerin son yıllarda tüketici ihtiyaçlarına paralel olarak geliştiğini söylemek mümkündür.

3. Araştırmaya Katılan Büyük Ölçekli Lojistik Firmaların Yapı ve İşleyişine Yönelik Değerlendirme Bulguları

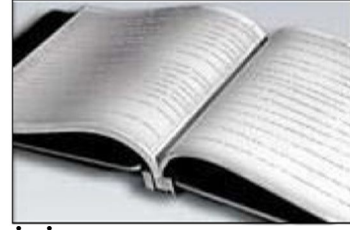
Bu bölümde büyük ölçekli lojistik firmaların yapı ve işleyişlerine yönelik analizler yapılmıştır. Araştırma bulguları özet halinde Tablo 6’da yer almaktadır.



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014
Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi
ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN
JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**
<http://www.akademikbakis.org>

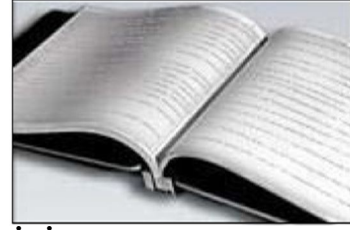
Tablo 6. Araştırmaya Katılan Büyük Ölçekli Lojistik Firmaların Yapı ve İşleyişine Yönelik Bulgular

		Sıklık	%
<i>Dünyada sektörün geleceği hakkında beklentiler</i>	Önemli artış	15	93,8
	Hafif artış	1	6,3
	Durgunluk	0	0
	Hafif düşüş	0	0
	Önemli düşüş	0	0
	Toplam	16	100,0
<i>Freight forwarder hizmeti veriliyor mu?</i>	Evet	12	75,0
	Hayır	4	25,0
	Toplam	16	100,0
<i>Lojistik hizmet alanını genişletme</i>	Evet	12	75,0
	Hayır	1	6,3
	Zaten yapıyorum	3	18,8
	Toplam	16	100,0
<i>Faaliyetlere yönelik hizmet alanı genişletme</i>	Taşımacılık faaliyetlerini genişletme	14	87,5
	Bilgi tekn. genişletme	10	62,5
	Forwarder hizmetleri	8	50,0
	Gümrükleme faaliyetleri	2	12,5
	Müşteri hizmetleri	8	50,0
	Elleçleme	2	12,5
	Depo/antrepo/dağıtım merkezleri	8	50,0
	Talep yönetimi	5	31,3
	Paketleme	4	25,0
	Enanter/stok yönetimi	5	31,3
	Geri dönüşüm/iade/imha	3	18,8
	Satın alma/tedarik	4	25,0
	Koruyucu ambalajlama	4	25,0
	Diğer	4	25,0
<i>Tersine lojistik hizmeti var mı?</i>	Evet	9	56,3
	Hayır	7	43,8
	Toplam	16	100,0
<i>Tersine lojistiğin sektörlere göre dağılımı</i>	Üretim	1	1
	Kimya-ilaç	0	0
	Ulaştırma-lojistik	3	3
	Otomotiv	4	4
	Tıp-sağlık	0	0
	Perakendecilik	1	1
	Tekstil	4	4
	Bankacılık-finance-sigorta	0	0
	Elektronik-bil. tekn.-haberleşme	0	0
	İnşaat mühendislik-madencilik	0	0
	Gıda	2	2
	Diğer	2	2
<i>Dış kaynak kullanımı</i>	Evet	14	87,5



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014
Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi
ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN
JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**
<http://www.akademikbakis.org>

	Hayır	2	12,5
	Toplam	16	100,0
<i>Dış kaynak kullanılan faaliyetler</i>	Ulaştırma-taşımacılık-nakliye-sevkiyat	9	56,3
	Müşteri ilişkileri-sipariş yönetimi	2	12,5
	Geri dönüşüm-iade-imha	1	6,3
	Haberleşme-iletişim	5	31,3
	Güvenlik	9	56,3
	Elleçleme	3	18,8
	Paketleme	1	6,3
	Satın alma-tedarik	2	12,5
	Finansal hizmet	2	12,5
	Yemek-kantin	11	68,8
	Depolama	2	12,5
	Envanter-stok yönetimi	0	0,0
	Gümrük-sigorta	5	31,3
	İnsan kaynakları	2	12,5
	Bakım-onarım	1	6,3
	Diğer	1	6,3
<i>Türkiye’de Sektörün geleceği hakkında beklentiler</i>	Önemli artış	15	15
	Hafif artış	1	1
	Durgunluk	0	0
	Hafif düşüş	0	0
	Önemli düşüş	0	0
	Toplam	16	16
<i>Şirketin sermaye yapısı</i>	Yerli sermayeli	10	62,5
	Yerli-yabancı ortaklık	4	25,0
	Yabancı sermayeli	2	12,5
	Toplam	16	100,0
<i>Şirketin üst yönetim karakteristiği</i>	Aile ortaklığı	6	37,5
	Sermaye ortaklığı	5	31,3
	Arkadaş ortaklığı	3	18,8
	Patron yönetimi	2	12,5
	Toplam	16	100,0
<i>Temel giderler</i>	Araç gereç tedariki	11	68,8
	Sınır geçişleri	5	31,3
	Yakıt kullanımı	12	75,0
	Araç vergileri	7	43,8
	Amortisman ve bakım giderleri	9	56,3
	Diğer	1	6,3
<i>Şirketin organizasyon yapısı</i>	Fonksiyonel bölümlendirme	8	8
	Mal ve hizmet tipi bölümlendirme	1	1
	Bölge temeline göre bölümlendirme	2	2
	Müşteri temeline göre bölümlendirme	0	0
	Zaman temeline göre bölümlendirme	0	0
	Sürece göre bölümlendirme	0	0
		4	4
	Toplam	15	15



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

	Karma organizasyon yapısı	1	1
Yasal yükümlülükleri biliyor musunuz?	Evet	16	100,0
	Hayır	0	0,0
	Toplam	16	100,0

Araştırmaya katılan firmaların %93,8'inin, Türkiye'de ve dünyada önümüzdeki 10 yıl içerisinde sektörün geleceğine yönelik beklentileri önemli artış olacağı yönündedir. Bu sonuçtan yola çıkarak firma yetkililerinin sektörün geleceği konusunda son derece ümitli olduğu söylenebilir. Buna bağlı olarak firmalar önümüzdeki yıllarda, sektördeki rekabet ve gelişmeleri yakalamak için yeni yatırımlarda bulunacaktır.

Firmaların %75'i önümüzdeki yıllarda lojistik faaliyet alanlarını genişletmeyi düşünmektedir. %18,8'i ise zaten genişletme çalışmalarını başlattıklarını belirtmiştir. Buna bağlı olarak firmalar, genişletme faaliyetlerini %87,5 oranla en çok taşımacılık faaliyetlerinde düşünmektedir. Firmaların bilgi teknolojileri alanında da önemli yatırımlar yapacağı söylenebilir. Forwarder, depo ve müşteri hizmetleri de önemli yatırımların yapılacağı faaliyetler arasında yer almaktadır. Araştırmada yer alan diğer faaliyetler üzerinde de genişletme çabalarının olabileceği yargısına ulaşılabilir.

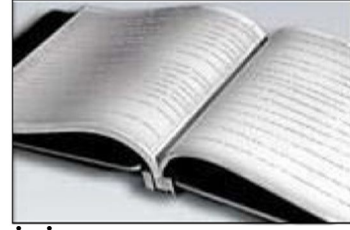
Lojistik firmalarının %75'i freight forwarder yani taşıma işleri organizatörleri olarak hizmet vermektedir. Freight forwarder firmaları, kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık ile lojistik hizmetler veren işletmelerdir (Özdemir, 2012: 37). Alanyazında freight forwarder olarak hizmet veren firmaların yararlarından söz edilmiştir. Bu yararlar ile araştırma sonucundaki yüksek oran göz önünde bulundurulduğunda firmaların freight

forwarder olarak hizmet vermelerinde avantajlı oldukları söylenebilir.

Araştırma sonuçlarında tersine lojistik hizmetinin çok yaygın olmadığı görülmektedir. Araştırma kapsamında yer alan firmaların %56,3'ünün tersine lojistik hizmeti bulunmaktadır. Bu firmalar ağırlıklı olarak otomotiv, tekstil, gıda ve diğer sektörlerde tersine lojistik hizmeti verebilmektedir. Böylece günümüzde tersine lojistik hizmetlerinin henüz gelişmediği fakat önümüzdeki yıllarda gelişebileceği yargısına varılabilir.

Şirketlerin sermaye yapıları incelendiğinde ağırlıklı olarak yerli sermayeli olarak kuruldukları analiz edilmiştir. Tablo 7'de araştırma verileri yer almaktadır. Araştırmada yer alan firmaların %62,5'i yerli sermayeli yapıda faaliyet göstermektedir. Yerli-yabancı ortaklıklar ve yabancı sermayeli şirketler de Türkiye'de faaliyetlerine devam etmektedir. Lojistik firmaların çoğunlukla yerli sermayeli olarak kurulmalarında Türkiye'de lojistik sektörünün ne kadar önemli olduğu yargısına ulaşılabilir. Girişimde bulunmak veya ortaklık kurarak faaliyetlerine devam etmek isteyen firmalar için verilecek destekler ile sektöre büyük oranda katkı sağlanabilir.

Şirketlerin sermaye yapılarından sonra yönetim yapılarına da değinilecek olursa araştırmaya katılan firmaların yönetim karakteristiğinin değişkenlik gösterdiği söylenebilir. Tablo 7'de araştırma verileri yer almaktadır. Şirketlerin



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

%37,5'inin yönetim yapısı aile ortaklığına dayanmaktadır. Aile ortaklığı, aile şirketi olarak da bilinir, aile bireylerinin veya akrabaların mirastan sahip oldukları paylarının tümünü ya da bir bölümünü bırakarak ya da ortaya başka mallar koyarak iştirak halinde mülkiyet biçiminde aralarında oluşturdukları ortaklıktır. Aile şirketi, birden fazla aile üyesinin önemli miktarda yatırıma ya da işletmenin yönetim kararlarında veya faaliyetlerinde önemli bir katılıma sahip olduğu bir işletmedir. Aile; kan bağı, evlilik ya da ömür boyu bağlılık yoluyla birbirleriyle ilişkisi olan insanlar anlamında ele alınabilir (Cox, 1996: 92). Türkiye'de sadece lojistik şirketlerinde değil diğer birçok sektördeki şirket yapılarında da aile ortaklığı yapısı görülmektedir. Araştırmadaki diğer şirketlerin %31,3'ünün yönetim yapısı sermaye ortaklığıdır. Sermaye ortaklığı, iki veya daha fazla şahsın belirli bir miktar sermaye koyarak, birlikte iş yapmak ve meydana gelecek kar veya zararı paylaşmak üzere kurdukları Büyük ölçekli lojistik firmaları için genellikle fonksiyonel bölümlendirme ve karma organizasyon yapısına göre şekillendikleri söylenebilir.

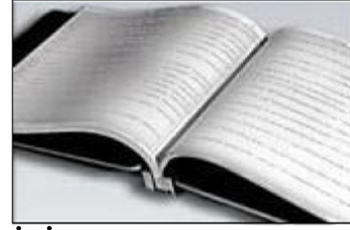
Tablo 7'de belirtilecek bulgular doğrultusunda firmaların örgütlenme yapısındaki en çok önem verdikleri ilkenin iş bölümü ve uzmanlaşma derecesi olduğu sonucuna varılmıştır. Bu bulgudan hareketle firmalar uzman ekip kadrosuyla çalıştıkları için araştırmaya katılan firma yöneticilerinin hepsi, taşıma faaliyetlerine bağlı yasal yükümlülükleri bildiklerini belirtmişlerdir. Firmaların alanyazında değinilen yasal çerçeve ve mevzuata hakim oldukları araştırma sonucunda ortaya çıkan bulgulardandır.

ortaklıktır. Araştırmadaki diğer şirketlerin %31,3'ünün yönetim yapısı da arkadaş ortaklığı ve patron yönetimi üzerine kurulmuştur.

Firmaların mali yapıları incelendiğinde temel giderler olarak yakıt kullanımı %75 ile ilk sırada yer almaktadır. Araç-gereç tedariki, %68,8 amortisman ve bakım giderleri %56,3, araç vergileri %43,8, sınır geçişleri %31,3 ve diğer giderler de %6,3 oranında temel giderler olarak değerlendirilmiştir. Tablo 19'da araştırma verileri yer almaktadır.

Tablo 7'de yer alan firmaların organizasyon yapısı analiz sonuçları incelendiğinde firmaların %50 oranında fonksiyonel bölümlendirme şeklinde faaliyet gösterdikleri söylenebilir. Araştırmaya katılan firmaların %6,3'ü mal ve hizmet tipi bölümlendirme, %12,5'i bölge temeline göre bölümlendirme, %25'i ise karma organizasyon yapısında hizmet vermektedir.

Araştırmaya katılan firmaların %87,5'i dış kaynak kullanmaktadır. Bu da oldukça yüksek bir orandır. Firmaların dış kaynak kullanmalarında oldukça geçerli sebepler bulunmaktadır. Alanyazında da belirtildiği üzere firmalar kendi alanlarında uzmanlaşmak, faaliyetlere daha iyi odaklanabilmek, maliyetleri azaltmak ve sektörde rekabet avantajı yakalamak amacıyla birçok faaliyeti başka firmalara yaptırabilirler. Görüldüğü üzere lojistik firmaları dış kaynak kullanımından oldukça yoğun bir şekilde faydalanmaktadır. Dış kaynak kullanılan faaliyetler içerisinde yemek-kantin, güvenlik ve taşımacılık-ulaştırma hizmetleri ilk sıralarda yer almaktadır. Bununla birlikte haberleşme-



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014
Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi
ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN
JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**
<http://www.akademikbakis.org>

iletişim, gümrük-sigorta, insan kaynakları, depolama, müşteri ilişkileri, elleçleme, satın alma-tedarik, finansal hizmet gibi alanlarda da dış kaynak kullanımı yapılabilmektedir.

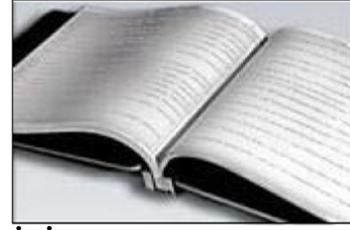
Firmaların birtakım lojistik hizmetleri dışarıdan satın almasında bazı faktörler önem taşımaktadır. Tablo 7’de dış kaynak kullanımında etkili olan faktörlerin analizi yer almaktadır.

Tablo 7. Dış Kaynak Kullanımında Etkili Olan Faktörlerin Değerlendirilmesi

Faktörler	Tamamen etkilidir	Etkilidir	Kararsızım	Etkisi yoktur	Hiç etkisi yoktur	Top.
Maliyetleri düşürmek için	%50	%37,5				%87,5
Daha esnek lojistik hizmet sağlamak için	%31,3	%56,3				%87,6
Pazarın büyümesi dolayısıyla	%18,3	%43,8	%18,8		%6,3	%87,2
Uzman lojistik firmalarından hizmet almak için	%18,3	%31,3	%25			%74,6
Lojistik hizmetlerin kalitesini arttırmak için	%43,8	%18,8	%12,5			%75,1
Temel faaliyet alanı dışındaki yatırımlardan kaçınmak için	%37,5	%31,3	%18,8			%87,6
Taşıma sürecindeki kayıpları en aza indirmek için	%37,5	%25,0	%18,8			%81,3
Müşteri hizmet kalitesini arttırmak için	%31,3	%43,8	%6,3			%81,4
Diğer	%6,3	%6,3	%6,3			%18,9

Araştırma bulgularına göre lojistik firmaları Tablo 7’de yer alan faktörlere bağlı olarak dış kaynak kullanımını tercih etmektedir. Bulguların sonuçlarına göre firmalar lojistik hizmetlerini daha esnek şekilde sağlayabilmek, temel faaliyetleri dışından kalan hizmetlerden kaçınmak, maliyet avantajı sağlayabilmek,

büyüyen pazarda hakimiyetlerini artırabilmek, kendi faaliyet alanlarında uzmanlaşmak için birtakım faaliyetleri konusunda uzman olan firmalara bırakmak, böylece hizmet kalitesini arttırmayı amaçlamak ve diğer sebeplerden dolayı dış kaynak kullanmaktadır.



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014
Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi
ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN
JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**
<http://www.akademikbakis.org>

Şirketin örgütlenme yapısında önemli olan birtakım ilkeler bulunmaktadır. Tablo 8’de

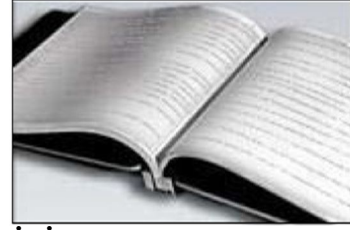
firmaların örgütlenme yapısında önemli olan ilkelerin değerlendirilmesi yer almaktadır.

Tablo 8. Firmaların Örgütlenme Yapısında Önemli Olan İlkelerin Değerlendirilmesi

İlkeler	Büyük ölçüde önemlidir	Önemlidir	Kararsızım	Önemi yoktur	Hiç önemi yoktur	Toplam
İş bölümü ve uzmanlık derecesi	%75	%25				%100
Formalleşme derecesi	%18,8	%62,5	%18,8			%100
Denetim alanı	%43,8	%37,5	%18,8			%100
Kademe sayısı	%18,8	%62,5	%18,8			%100
Merkezileşme derecesi	%25	%43,8	%25	%6,3		%100
Karmaşıklık derecesi	%12,5	%31,3	%50		%6,3	%100
Departmanlaşma	%50	%43,8	%6,3			%100
Emir komuta birliği ve kurmay organların oluşturulması	%31,3	%37,5	%18,8	%6,3	%6,3	%100
Haberleşme kanalı ve departmanlaşma şekli	%68,8	%25	%6,3			%100

Firmaların örgütlenme yapısında büyük ölçüde önem verdikleri ilke iş bölümü ve uzmanlık derecesidir. Araştırma sonuçlarına bakıldığında firmaların tamamı en çok önem verdikleri ilkeyi iş bölümü ve uzmanlık derecesi olarak belirlemiştir. Böylece iş bölümü ve uzmanlığın firmaların sektördeki başarılarını artırmada son derece önemli rol oynadığı söylenebilir. Haberleşme kanalı ve departmanlaşma şekli %93,8 oranında firmalar için büyük ölçüde önem teşkil etmektedir. Sağlıklı bir organizasyon yapısı oluşturmada en önemli ilkelerden bir tanesi haberleşmedir. Haberleşme kanallarının aktif olması iş akışını önemli

derecede etkileyecektir. Formalleşme derecesi ve kademe sayısı ilkeleri %81,3 oranlarıyla önem derecesinde 3. sırayı paylaşmaktadır. Firmalar örgütlenme yapısında karmaşıklık derecesi ilkesi için %50 oranında kararsız görüş belirtmişlerdir. Alanyazında karmaşıklık derecesinin artması ile koordinasyon, iletişim, bilgi ağı ve kontrolde sorun oluşabileceği belirtilmiştir. Buna bağlı olarak firmaların karmaşıklık derecesinin sorun oluşturup oluşturmaması konusunda kararsız oldukları için %50 oranında kararsız görüşü bildirdikleri söylenebilir.



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

4. Sonuç Tartışma ve Öneriler

Küreselleşmenin etkisiyle son yıllarda lojistik sektörünün büyük bir hızla geliştiği gözlenmektedir. Lojistik sektörünün gelişmesinde küreselleşmenin yanında etkili olan bir diğer faktör ise iletişim ve bilgi teknolojilerinde meydana gelen gelişmelerdir. İletişim ve haberleşmenin çağın en hızlı gelişen sistemi olduğu söylenebilir. Buna bağlı olarak insanlar birçok alanda iletişim kaynaklarını kullanabilir.

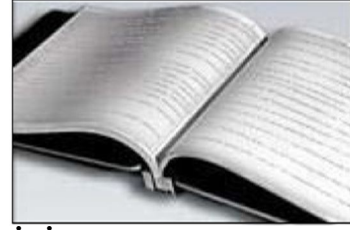
İletişim ve haberleşmedeki büyük gelişmeler iş hayatına da olumlu olarak yansımıştır. Üretici ve tüketiciler çağın gereklerine uyarak arz ve taleplerini geliştirmektedir. Üretim sistemlerindeki değişim, rekabet baskısı, kalite anlayışının gelişmesi gibi faktörler hemen hemen her sektörün gelişmesinde etkili olan faktörlerdir. Küreselleşmeye bağlı olarak üreticilerin ürettiklerini başka yerlere taşıma arzusu da lojistiğin gelişmesinde katkıda bulunmuştur.

Lojistik sektörünün gelişmesi ile birlikte yeni kavramlar ve problemler ortaya atılmıştır. Araştırmanın temel problemlerden bir tanesi olan taşımacılık ve lojistik kavramlarının karıştırılmasına ilişkin yapılan alanyazın taramasında her iki kavram detaylı olarak anlatılmış ve birbirinden farklı iki faaliyet olduğu vurgulanmıştır. Taşımacılık, bir malın veya insanın çeşitli amaçlarla bir yerden başka bir yere nakledilmesidir. Lojistiğin temel anlamı da aynı şekilde taşıma olarak düşünülse bile tek başına taşıma işi lojistiği oluşturmaz. Bunun yanında müşteri hizmetleri, stok yönetimi, depo, antrepo ve dağıtım merkezleri, elleçleme, koruyucu ambalajlama, bilgi yönetimi ve sipariş işleme, talep yönetimi,

sigortalama ve gümrükleme faaliyetlerinden en az birkaç tanesinin veya tamamının hizmeti verilmelidir. Görüldüğü üzere lojistik ve taşımacılık kavramları birbirinden çok farklı olup taşıma hizmeti lojistik faaliyetlerden biri olarak değerlendirilmektedir.

İTO ve TOBB tarafından yapılmış olan SWOT analizi sonuçlarına göre, Türkiye’de lojistik sektörü özellikle küçük ve orta ölçekli şirketler üzerinde yoğunlaşmıştır. Türkiye’deki lojistik sektörünün uluslararası boyutta fırsatları yakalayabilmesi için büyük ölçekli firmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye’deki büyük ölçekli lojistik firmalarının yapı ve işleyişlerini analiz etmek, ileride büyümek isteyen her küçük ve orta büyüklükteki işletme için bir kaynak niteliği taşıyacaktır. Bu sebepten yola çıkarak Türkiye’de faaliyet gösteren büyük ölçekli lojistik işletmeler üzerinde yapılan araştırma tamamlanmış olup firmaların yapı ve işleyişlerine yönelik elde edilen sonuçlar aşağıda verilmiştir:

- Türkiye’de faaliyet gösteren büyük ölçekli lojistik firmaların faaliyette oldukları yıllar genellikle 21-40 yılları arasındadır. 40 yılı aşkın hizmet veren firmalar da bulunmaktadır. Görüldüğü üzere büyük ölçekli firmalar için faaliyet yıllarının uzun süreli olduğu vurgulanabilir. Bununla birlikte büyük ölçekli firmaların kurulmasında gerekli olan sermaye 10.000.000 € ve üzeri olarak araştırma sonuçlarında yer almıştır. Bununla birlikte 1.000.000 ile 10.000.000 € arasında işletmesini kuran firmalar da araştırma sonuçlarında yer almıştır. Büyük ölçekli lojistik firması kurmak isteyen bir girişimci için gerekli olan sermaye yapısını tek başına sahip olamadığı durumlarda borçlanma veya ortaklık kurma yoluna



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

gidileceği vurgulanabilir. Türkiye’de faaliyet gösteren lojistik firmaların %62,5’i yerli sermaye ile kurulmuştur.

- Lojistik sektöründe hizmet veren bir firma olabilmek için gerekli olan faaliyetler içerisinde, müşteri hizmetleri, taşıma, stok yönetimi, depo, antrepo ve dağıtım merkezleri oluşturma, elleçleme, koruyucu ambalajlama, bilgi yönetimi ve sipariş işleme, talep yönetimi, sigortalama ve gümrükleme yer almaktadır. Bir firmanın lojistik şirket olabilmesi için lojistik faaliyetlerden en az birkaç tanesini uygulaması gerekmektedir. Araştırmada yer alan şirketlerin hepsi birden fazla lojistik hizmet sunmaktadır. Verilen lojistik hizmetler içerisinde 1. sırada % 93,8 ile ulaştırma/taşımacılık/nakliye/sevkiyat hizmeti yer almaktadır. Elleçleme ve depo/antrepo/dağıtım merkezleri hizmetlerinin de son derece önemli olduğu söylenebilir. Alanyazında belirtildiği gibi, “her lojistik faaliyet ayrı ayrı önemli olmakla birlikte zincirin halkalarını oluşturmakta ve sistemin devamını sağlamaktadır. Faaliyetler zincirindeki yapılan her işlem son derece önemlidir. İş akışının devamını sağlayabilmek, maliyet hesabı yapabilmek, süreci takip ve kontrol edebilmek amacıyla birimlerdeki personellerin büyük bir özveriyle çalışmaları ve hata payını en aza indirmeleri gerekmektedir”.

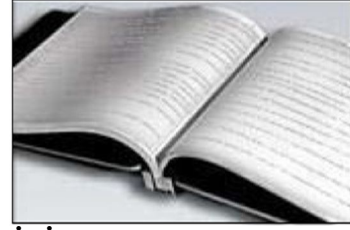
- Büyük ölçekli lojistik firmalar genellikle uluslararası alanda faaliyet göstermektedir. Bölgesel, ulusal ve uluslararası sahada olmak üzere her alanda faaliyet gösteren firmalar da araştırma içerisinde yer almıştır.

- Büyük ölçekli lojistik firmaların taşıma türlerine değinilecek olursa araştırma

sonuçlarında en çok tercih edilen karayolu ve havayolu taşımacılığıdır. Son yıllarda bu alanlarda yapılan yatırımlar ve rekabetçi yapıdan dolayı taşıma ücretlerindeki düşüşler paralellik göstermiştir. Böylece karayolu ve havayolu taşımacılığı günümüzde en çok kullanılan taşımacılık olarak yerini almıştır. Alanyazında ise denizyolunun daha çok tercih edildiği belirtilmiştir. Günümüz şartlarında malın teslim süresi son derece önem kazanmış olup denizyolu taşımacılığında bu sürenin uzun olması sebebiyle denizyolunun gerilemesine sebep olduğu söylenebilir. Alanyazında belirtildiği üzere boru hattı taşımacılığı sıvı maddelerin taşınmasından dolayı günümüzde halen gelişme gösteremediği için araştırma sonuçlarında da taşımacılık türleri içerisinde en az tercih edilen taşıma türü olarak analiz edilmiştir.

- Sektörün geleceğine ilişkin beklentiler Türkiye’de ve dünyada önemli artış olacağı yönündedir. Firmaların %75’i beklentilerine bağlı olarak yeni yatırımlarda bulunacağını belirtmiştir. Yatırım yapılacak alanlar içerisinde ilk sırada taşımacılık faaliyeti gelmektedir. Bilgi teknolojileri de araştırma sonuçlarında 2. sırayı almaktadır. Görülen o ki, lojistik firmaları önümüzdeki yıllarda taşımacılık faaliyeti ve bilgi teknolojileri alanlarını öncelikli olarak genişletecektir.

- Büyük ölçekli firmaların dış kaynak kullanımının araştırma sonuçlarında oldukça yüksek oranda olduğu görülmektedir. Bu durum firmaların dış kaynak kullanımına sıcak baktıklarının göstergesidir. Dış kaynak kullanılan faaliyetlerin başında yemek-kantin, güvenlik, taşıma-ulaştırma hizmetleri ilk sıralarda yer almaktadır. Firmalar kendi



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

alanlarında uzmanlaşmak, maliyetleri azaltmak gibi sebeplerle dış kaynak kullanma yoluna gitmektedirler.

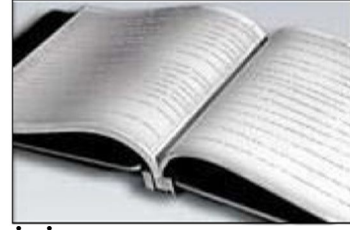
- Firmaların yönetim karakteristiği değişkenlik göstermektedir. Büyük ölçekli firmalarda ağırlıklı olarak aile şirketi veya sermaye ortaklığı görülmekle birlikte %31,3 lük kısmında ise arkadaş ortaklığı ve patron yönetimi görülmektedir.

- Firmaların örgütlenme yapısı öncelikle iş bölümünden başlamalıdır. İş bölümünde kişilerin yapacakları işler belirlenmeli ve uzman kadro ile çalışılmalıdır. Firmaların araştırma sonuçlarında en önemli gördüğü ilke de iş bölümü ve uzmanlaşmadır. Uzman bir kadro ile çalışmak ve çalışanların yapacakları işlerin önceden belirlenmesi iş akışının düzenli ve verimli olmasını sağlayacaktır. Haberleşme kanalı ve şekli ise firmanın örgüt yapısında olması gereken ilkelerden bir tanesidir. Müşteri taleplerini alabilmek ve müşterinin istediği doğrultuda kaliteli bir hizmet sunmak adına haberleşmenin sağlam bir yapıda olması gerekir. Ayrıca formelleşme derecesi ve kademe sayısı, denetim alanı, merkezleşme derecesi, departmanlaşma, emir komuta birliği de örgüt yapısını oluşturan ilkeler olarak araştırmada yerini almıştır.

- Araştırma sonuçlarında firmaların organizasyon yapıları fonksiyonel bölümlendirme ve karma organizasyon yapısı olarak karşımıza çıkmıştır. Mal ve hizmet tipi bölümlendirme ve bölge temeline göre bölümlendirme yapılarındaki %18,8 oranında firma da araştırmada yerini almıştır.

Bu araştırma Türkiye’de faaliyet gösteren büyük ölçekli lojistik firmalarının yapı ve işleyişlerine yönelik gerçekleştirilmiş ve sonuçlar bu çerçevede değerlendirilmiştir. Türkiye’de faaliyet gösteren lojistik firmaları sadece büyük ölçekli firmalar değildir. Çok sayıda küçük ve orta ölçekteki lojistik firmalarına da ulaşmak mümkündür. Çalışmanın amacında lojistik faaliyetlerdeki başarıyı artırabilmek ve tüm faaliyet alanlarını canlandırabilmek için büyük ölçekli firmaların daha başarılı olacağı yargısına ulaşıldığından çalışma bu doğrultuda şekillenmiştir. Küçük ve orta büyüklükteki firmalar önümüzdeki yıllarda büyümek istediklerinde büyük ölçekli firma yapılarını kendi firmalarında uygulamaları gerekebilir. Ayrıca yeterli sermayeye sahip yeni girişimciler için de fizibilite çalışması yapmalarında bu çalışma bir kaynak olarak gösterilebilir. Bununla birlikte bu alanda bilimsel çalışma yapmak isteyen öğrenciler, akademisyenler, bilim insanları ve çok çeşitli meslekteki bireyler bu çalışmadan yararlanabilir.

Küçük ve orta büyüklükteki lojistik firmaların yapı ve işleyişleri başka bir çalışmada araştırılabilir. Büyük ölçekli lojistik firması olabilmek için hangi faaliyetleri geliştirmeleri, sermaye yapıları, organizasyon yapılarında gerekli olan iyileştirmeler bize başka bir araştırmanın kapılarını açabilir. Bu araştırmada yer alan her bir başlık başka bir araştırma için kaynak teşkil edebilir. Örneğin, “dış kaynak kullanımının büyük ölçekli firmalar üzerinde maliyetsel analizi” konulu bir çalışma şimdiden bize yeni ufuklar doğurmaktadır. “Tersine lojistiğin çevre üzerinde ne gibi etkileri bulunmaktadır?” gibi bir örnek konuyla yeni çalışmalar oluşturulabilir. Ayrıca sektörün



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

gelişmesindeki beklentilerine ilişkin hangi alanlarda ve nasıl yatırımda bulunacaklarına yönelik bir çalışma yapılabilir. Dünyada faaliyet gösteren yabancı sermaye ile kurulan lojistik firmaları ile yerel sermayeyle kurulan lojistik firmalarının yapıları arasında benzerliğin olup olmadığı araştırılabilir.

Araştırma sonuçları Türkiye’de faaliyet gösteren lojistik firmalarının yapı ve işleyişleri yönünden benzerlik gösterdiği sonucunu vermektedir. Birçok konuda benzerlik gösteren firmalar yapı ve işleyişleri hakkında genele yakın bilgiler sunmuştur. Ayrıca lojistik firması olarak faaliyet gösteren ve araştırmada yer alan firmaların lojistik faaliyetlere yönelik birçok alanda hizmet verdikleri belirlenmiştir. Böylece büyük ölçekli lojistik firmalarının lojistik destek konusunda oldukça yeterli olduğu anlaşılmıştır.

Sonuç olarak Türkiye’de faaliyet gösteren büyük ölçekli lojistik firmaları hem ulusal hem de uluslararası alanda her taşımacılık türünde hizmet vermektedir. Günümüzde ve önümüzdeki yıllarda tüketicilerin taleplerine bağlı olarak gelişecek her sektör içerisinde lojistik sektörü de payını alarak gelişmesini sürdürecektir. Gelişmeler içerisinde yeni taşımacılık türleri de talebe bağlı olarak şekillenebilir. Böyle bir durumda lojistik alanında yeni çalışmalara ihtiyaç duyulabilir.

5. Kaynakça

Akbulut, Y. (2010). *Sosyal bilimlerde spss uygulamaları: sık kullanılan istatistiksel analizler ve açıklanmalı spss çözümleri.* İstanbul: İdeal Yayıncılık.

Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E. (2007). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri: spss uygulamaları.* Sakarya: Sakarya Yayıncılık.

Böke, K.; Başbüyük, H.; Demir, İ.; Demir, O.Ö.; Demir, S.; Demirci, S.; Dolu, O.; Durna, T.; Gürer, C.; Karakuş, Ö.; Köksal, T.; Köseli, M.; Özdoğan, A. ve Sevinç, B. (2011). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri. (2. Baskı).* İstanbul: Alfa Basım Yayın Dağıtım.

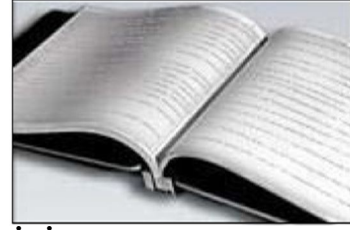
Cox, E. S. (1996). *The Family Firm as a Foundation of Our Free Society: Strengths and Opportunities.* *Family Business Research*, Cornell University: 1 (http://nmg.com/DataNMQ/traffic/search/showpage/contprov.dbm?contProwCode=cornell&10_356). (Erişim tarihi: 07.04.2014).

Çekerol, G. S. Lojistik Yönetimi, Anadolu Üniversitesi Yayını No:2823, AÖF Yayını No: 1781, Saray Matbaacılık, Ankara, 2013.

Demir, V. (2007). *Lojistik yönetim sisteminde maliyet hesaplaması,* (1. Baskı). Ankara: Nobel Yayınevi.

Ekotrent. Lojistik Sektörü 2008 değerlendirme raporu. <http://www.ekotrent.com/haber/20100621/Lojistik-sektoru-2008-degerlendirme-raporu.php>, (Erişim Tarihi: 28.12.2011).

Eleren, A. (2008). *Tedarik zinciri ve lojistik yönetimi.* Ankara: Gazi Kitabevi.



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 44 Temmuz – Ağustos 2014

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

**ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZISTAN**

JEL KOD: M10 * ID:514 K:441**

<http://www.akademikbakis.org>

İslamoğlu, A.H. (2011). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri.* İstanbul: Beta Yayınları, 2. Baskı.

İstanbul Ticaret Odası (İTO). (2003). *Dünyada ve Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi.* İstanbul: İTO yayını.

İstanbul Ticaret Odası (İTO). (2006). *Türkiye lojistik sektörü altyapı analizi.* İstanbul: İTO yayını.

Koban, E.ve Keser, H.Y. (2010). *Dış Ticarete Lojistik.* Bursa: Ekin Basın Yayın Dağıtım.

Kobu, B. (2010). *Üretim yönetimi.* İstanbul: Beta Basın Yayın.

Özdemir, A. (2010). *Lojistik ilkeleri.* Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Yayını Web Ofset.

Samsun Ticaret ve Sanayi Odası (STSO). (2009). *Lojistik Gelişme Raporu.*

Tanyaş, M. ve Hazır, K. (2011). *Lojistik temel kavramlar (lojistiğe giriş).* Tarsus: Çağ Üniversitesi Yayınları, Arzu Ofset Matbaacılık.

Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, 2011.

Yazar(lar) Not: Bu makale, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalında, Gülsen Serap Çekerol’un danışmanlığında Nihal Yılmaz tarafından hazırlanmış olan “Türkiye’de Büyük Ölçekli Lojistik Firmaların Yapı ve İşleyişlerine Yönelik Bir Analiz” isimli yüksek lisans tezinden hazırlanmıştır.