



LOJİSTİK FİRMA ÖZELLİKLERİ SARMALINDA LOJİSTİK YETENEK VE LOJİSTİK PERFORMANS ALGILARI: BİR ALAN ARAŞTIRMASI

İsmail BAKAN*

Burcu ERŞAHAN**

Ebray KİRAZ***

Öz

Yetenek ve performans kavramları, lojistik firmaların güçlü ve zayıf yönlerini keşfetmesi ve temel faaliyetlerine odaklanması açısından önem arz etmektedir. Lojistik yetenek kavramı, firmanın nitelikleri ve bilgileri dahil olmak üzere tüm kaynaklarının bir parçasıdır. Lojistik performans kavramı ise lojistik yetenek kavramı ile bağlantılı olup lojistik faaliyetlerin firmalara sağladığı fayda olarak tanımlanabilir. Araştırmanın amacı lojistik firma özelliklerine bağlı olarak, lojistik firma çalışanlarının lojistik yetenek ve lojistik performans algılarında anlamlı farklılık olup olmadığını ortaya koymaktır. Araştırma İstanbul'da faaliyet gösteren lojistik firma çalışanları üzerinde anket tekniği kullanılarak yapılmıştır. İşgörenlerden elde edilen veriler SPSS programı ile değerlendirilmiş ve ANOVA analizi yapılmıştır. İşgörenlerin yanıtları ele alındığında, hizmet süresinin artması ile lojistik inovasyon, lojistik hizmet farklılıkları ve lojistik performans algılarında olumlu bir artış görülmektedir. Lojistik yeteneğin alt boyutu olan lojistik inovasyon ve lojistik hizmet farklılığı taşıma modu ve coğrafi bölge açısından değerlendirildiğinde ise herhangi bir algı farklılığı oluşmamakla birlikte, lojistik performans açısından değerlendirme yapıldığında ise anlamlı farklılık oluşturduğu söylenebilir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Firma, Lojistik Yetenek, Lojistik Performans

* Prof. Dr. KSÜ İİBF İşletme Bölümü. ismailbakan@ksu.edu.tr

** Prof. Dr. KSÜ İİBF Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü. bersahan@ksu.edu.tr

*** Yüksek Lisans Öğrencisi. KSÜ İİBF Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü
ebraykiraz@gmail.com

LOGISTICS CAPABILITY AND LOGISTICS PERFORMANCE PERCEPTIONS IN LOGISTICS FIRM SPIRAL: A FIELD RESEARCH

Abstract

The concept of logistics capability is part of the firm's all resources, including qualifications and knowledge. The concept of logistics performance is linked to the concept of logistics capability and can be defined as the benefit of logistics activities to companies. The aim of the research is to reveal whether there is a significant difference in logistics ability and logistics performance perceptions of logistics company employees depending on the logistics company characteristics. The research was carried out with the survey technique on the logistics company employees operating in Istanbul, evaluated with the SPSS program and ANOVA was performed. Considering the responses of the employees, there is a positive increase in logistics innovation, logistics service differences and logistics performance perceptions with the increase in service time. When the logistics innovation and logistics service difference, which are the sub-dimensions of logistics capability, are evaluated in terms of transportation mode and geographical region, it can be said that there is no difference in perception, but a significant difference is made in terms of logistics performance.

Keywords: Logistics Firm, Logistics Capability, Logistics Performance

1. GİRİŞ

Günümüzde lojistik firmalar, sadece taşımacılık alanında değil firmaların faaliyet gösterdiği bütün alanlarda önemli bir halka olarak ortaya çıkmaktadır. Hem ülke hem de firma ekonomisine olan katkıları nedeni ile lojistik her geçen gün büyüyen ve gelişim gösteren bir sektör haline gelmiştir. Bu kapsamda, yürütülen lojistik faaliyetlerden verim alınması, tedarik süresinin kısaltılması ve firmalar arası rekabet avantajının sağlanması, lojistik yetenek ve lojistik performans kavramlarının lojistik firmalar açısından önem kazanmasına neden olmuştur. Lojistik performans ve yetenek kavramlarının etkin kullanımı lojistik firma özellikleri ile doğru orantılıdır. Lojistik firma özellikleri, kurumsal ve yönetsel

özellikler olarak ikiye ayrılmaktadır. Firmanın kurumsal özellikleri başta firmanın öz sermayesi ve tarihi, çalışan sayısı ve bu çalışanların kıdem yaşı, insan kaynakları ve firmanın şirket yapısı olarak ifade edilirken, yönetsel özellikleri ise firma çalışanlarının hiyerarşik seviyeleri ve merkezilik, yönetsel yoğunluğu, standardizasyon ve formalizasyon özellikleri olarak tanımlanır (Ağdelen ve Erkut, 2008:45).

Firmaların lojistik yeteneği; yönetim yeteneği, stratejik yetenekler gibi birçok yeteneği bünyesinde barındıran ve faaliyetlerini maksimum fayda sağlayarak sürdürebilmesi için en başta sahip olması gereken yeteneklerden birisidir (Bakan ve Şekkeli, 2017:207). Firmalar açısından müşteri beklentilerinin de ötesinde, ekonomik performansı yükseltecek olan lojistik yeteneklerdir (Hayes ve Pisano, 1994:79). Lojistik yetenekler, rekabetçi stratejilerin uygulanabilmesi ve firmaların başarı kazanabilmesi için kilit rol oynayan faaliyetlerdir (Daugherty ve Pittman, 1995:56). Bu çalışma kapsamında ele alınan lojistik yetenekler; lojistik inovasyon ve lojistik hizmet farklılığı yetenekleridir. Lojistik inovasyon, lojistik çalışanlarının yeni fikir veya süreçler arama ve uygulama faaliyetleridir. Lojistik hizmet farklılaşması, müşterilerin değerli bulunduğu benzersiz lojistik çözümleri sunma sürecidir (Kemppainen ve Vespalainen, 2007; van der Veeken ve Rutten, 1998). İnovasyon ve hizmet farklılaşması yapılarını özellikle lojistik sektörü için uyarlamak, lojistik alan yazınındaki teorik bilgi altyapısına önemli ölçüde katkı sağlayacaktır (Akt. Ralston vd., 2013:137).

Son zamanlarda lojistik yetenek kavramı, firmanın varlıkları, süreçleri, yetkinlikleri, nitelikleri ve bilgileri de dâhil olmak üzere tüm kaynaklarının bir parçası olması nedeni ile yöneticilerin ve bu konuda araştırma yürütenlerin dikkatlerini çekmeye devam etmektedir. Firma kaynaklarının etkin kullanımı açısından lojistik yetenek kavramı ile lojistik performans kavramları birbirleri ile ilişkilidir (Acar, 2010:4). Green ve arkadaşları (2008:324), lojistik performans ile

başta tedarik zinciri olmak üzere firmaların tüm lojistik faaliyetleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Lojistik performans, firmalar tarafından daha önceden planlanmış lojistik faaliyetlerin sonuçlarının nitel ve nicel olarak ortaya konulmasıdır (Bakan ve Şekkeli, 2015:157). Lojistik performans, başka bir ifadeyle taşınan yükün mesafesi olarak tanımlanabilir. Ancak, taşınan yükü sadece mesafe olarak ele almak yerine birim sayısı da göz önüne alınmalıdır (Lottersberger vd., 2013:202). Ticaret hacminin ve ekonomik büyüme hızının artması ile birlikte rekabet avantajı da kazandırması nedeni ile firmalar, günümüzde lojistik performansın etkisini önemsemektedir. Hausman ve arkadaşları (2005), küresel lojistik istatistik verilerine göre, uluslararası ticarete başarısı düşük olan ülkelerin lojistik performansının da zayıf olduğunu belirtmişlerdir. Bakan ve Şekkeli (2016:59), lojistik yetenekler ve lojistik performans arasında anlamlı bir ilişki olduğunu vurgulamışlardır. Karagöz ve Akgün (2015:39) ise lojistik yeteneklerin, lojistik performansı doğrudan ve eşzamanlı olarak etkilediğini belirtmişlerdir. Yine, Acar (2010:16) çalışmasında, lojistik yeteneklerin, firma performansını etkilediğini ve rekabet stratejilerinin performansa etkisinde ise değişken bir rol oynadığı sonucuna ulaşmıştır. Acar ve Zehir (2009:28), lojistik yeteneklerin, lojistik performans üzerinde olumlu bir etkisinin olduğunu belirtmişlerdir. Ellinger ve arkadaşları (2000:20), lojistik performans ve lojistik yetenekler arasındaki ilişkinin, firmaların diğer faaliyet alanlarına katkıda bulunduğunu vurgulamışlardır. Fawcett ve arkadaşları (1997:35) ise yüksek lojistik yeteneğine sahip firmaların diğer firmalara göre daha yüksek lojistik performans elde ettiğini belirtmişlerdir. Literatür çalışmaları dikkate alındığında, lojistik yeteneklerin firmanın hem faaliyetlerini hem de lojistik performansını doğrudan etkilediği söylenebilir.

Bu çalışma kapsamında lojistik firma özellikleri sarmalında, lojistik firmaların lojistik yetenek ve lojistik performans algıları araştırılmıştır. Bu bağlamda lojistik yeteneğin alt boyutları olan lojistik inovasyon yeteneği ve lojistik hizmet farklılıkları yeteneği ile lojistik performans konularının kavramsal çerçevesi oluşturulmuştur. Çalışmanın araştırma bölümünde ise İstanbul ilinde faaliyet gösteren lojistik firmalarda çalışan işgörenler ile anket uygulaması gerçekleştirilmiş ve anket sonuçları SPSS programı aracılığıyla değerlendirilerek ANOVA analizi yapılmıştır. Araştırmanın, lojistik yetenek ve lojistik performans değişkenlerini birlikte ele alması, firma özelliklerine bağlı olarak çalışanların lojistik yetenek ve lojistik performans algılarında anlamlı farklılık oluşup oluşmadığının irdelenmesi ve bu konuda literatürde sınırlı sayıda çalışmanın yapılmış olması bu çalışmanın literatüre katkı sağlayabileceği şeklinde değerlendirilmiştir.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Lojistik Yetenekler

Yetenek, görev ve faaliyetleri yerine getirme yetileri olarak ifade edilebilir (Barney, 1991:101). Day (1994:38), yetenek kavramını firmanın süreçlerini kullanarak birden fazla beceri ve fonksiyonel faaliyetin koordinasyonunu sağlama olarak tanımlamaktadır. Daugherty ve arkadaşlarına (2009:2) göre yetenek ise firmalar için, firmanın özvarlığı ile yaptıkları ve ortaya çıkan sonucu nasıl değerlendirdiğidir. Yetenekler, firmaların performansı etkilemek için kullandıkları yöntemleri temsil eder. Üstün yetenekler kazanmak, bir firma için üstün performans sağlayabilir (Bharadwaj, 2000:171).

Lojistik yetenekler, firmaların iç çevresine odaklanarak kendi içinde tüm yeteneklerini (finansal, teknolojik, stratejik) bütünleştirmesini sağlayan ve bu şekilde, yürüttüğü faaliyetleri rakiplerine göre daha iyi gerçekleştirme,

kaynaklarını daha verimli kullanma ve dış çevreye karşı rekabet avantajı elde etme olarak tanımlanmaktadır (Ağraş ve Kılınç, 2014:3). Lojistik yetenekler, firmaların sahip olduğu tüm kaynakları koordinasyon ile kullanabilmesi ve firma amaçlarına uygun olarak faaliyetlerini gerçekleştirebilmesidir (Ülgen ve Mirze, 2010:118). Lojistik firma yetenekleri, bir firmanın kaynaklarını birleştirme, entegre etme ve dağıtma biçiminden kaynaklanan yetiler olarak da ifade edilebilir (Defee ve Fugate, 2010:182). Firmalar arasındaki farklı lojistik yetenekler, kaynak tahsisi, kurumsal odak ve kaynak akışındaki farklılıkları yansıtır (Closs ve Xu, 2000:871).

Li ve Dingti (2010), lojistik sektöründe firmaların üstün başarı sağlamaları ve rakiplerine karşı rekabet avantajı kazanmaları için lojistik yeteneğin büyük ölçüde önem taşıdığını belirtmişlerdir. Lojistik sektöründe yeteneklerin tam olarak kullanılması ve firma açısından en fazla değeri yaratmasını sağlamak için firma işlevlerinin ve yeteneklerinin tanınması ve güçlendirilmesi gerekir (Williams vd., 2009:245). Lojistik yeteneklere sahip olan ve bu yetenekleri sürekli geliştiren firmalar, stratejik olarak diğer firmalara göre daha öne çıkarlar (Day, 1994:38). Firmaların gelişen ve değişen şartlar karşısında başarılı olabilmesi ve varlığını devam ettirebilmesi doğrudan lojistik yetenekleri ile ilişkilidir (Yorulmaz ve Birgün, 2016:313). Araştırmacılar günümüz küresel şartlarında başarı elde etmek ve sürdürülebilir rekabet avantajı kazanmak için lojistik yetenek kavramının geliştirilmesi gerektiğini savunmaktadır (Karagöz ve Akgün, 2015:2). Lojistik yeteneğin birden çok alt boyutu olmakla birlikte araştırma kapsamında lojistik inovasyon yeteneği ile lojistik hizmet farklılıkları yeteneği değişken olarak ele alınmıştır.

2.1.1. Lojistik İnovasyon

Araştırmada iki lojistik yetenek türü incelenmiştir. Birincisi, lojistik inovasyondur. İnovasyon, yeniliği desteklemek için bir süreç veya yetenek olarak düşünülmektedir (West, 1990). İnovasyon, yeniliğe izin veren ve onu teşvik eden temel süreçtir. Başka bir deyişle, inovasyon, örgütsel değişimi teşvik eden faaliyetler bütünüdür. Lojistik inovasyon, endüstri bilgisi, teknik uzmanlık veya mevcut süreçler gibi çeşitli firma kaynaklarından elde edilen bir yetenektir (Das ve Joshi, 2007:646). Lojistik açıdan inovasyon, lojistik departmanlarının iş sorunlarına ve zorluklarına yeni çözümler geliştirmesine olanak tanıyan bir süreci ifade eder (Hult vd., 2004). İnovasyon, firmaların diğer firmalar arasında öne geçebilmesi, sektörde kendine yer edinebilmesi için yeni veya geliştirilmiş araçların (bilgi, hizmet ve teknoloji) düzeltilmesi ve iyileştirilmesidir (Bakan ve Yıldız, 2009:177).

Günümüzde inovasyon kavramı, teşvik edildiğinde ve desteklendiğinde lojistik firmalar için yeni araçlar sunmaktadır (Ralston vd., 2013:139). Bu araçlar firma performansının artmasına, müşteri taleplerini karşılama hızının yükselmesine, maliyet iyileştirmelerinin kolaylaşmasına ve gelişen şartlara uyum sağlamasına yardımcı olmaktadır (Anderson ve West, 1998:239). Teknolojik gelişmelerle birlikte üretimin her aşamasının etkilendiği ve değiştiği gibi lojistik süreçlerin de tüm aşamaları etkilenmiş ve değişmiştir. Ortaya çıkan bu dönüşümle birlikte lojistik sektöründe lojistik inovasyon kavramı da gelişim göstermiştir (Şekkeli ve Bakan, 2018:18). Lojistik inovasyon, temelden en karmaşık aşamaya kadar kaynakları verimli kullanarak yeni ve belirleyici hizmet sunma yeteneği olarak tanımlanabilir. Lojistik inovasyon, lojistik alanında ki tüm yenilikleri içerir. Bu yenilikleri teknolojik, hizmet, ürün ve düşünce yenilikleri olarak sınıflandırmak mümkündür. Yenilikler, firmaların yönetimi, bilgileri, stratejileri gibi tüm faaliyet ve kaynaklarında etkili olmakla birlikte süreçlerin tamamını kapsamaktadır (Chiu, vd., 2012:115).

Lojistik inovasyon yeteneği; yenilenmesi gereken tüm faktörlerin (araç, hizmet, plan) yenilenmesi, uygulanması ve teknolojiye uyarlanması, firma kaynaklarının entegrasyonunun sağlanması ve firmaya dışarıdan gelen bilginin adapte edilerek pratiğe geçirilmesi olarak açıklanabilir (Lawson vd., 2001; Fuchs, vd., 2000; Lin vd., 2009). Firmalar açısından oldukça kritik bir yetenek olarak kabul gören inovasyon, lojistik faaliyetler ile bütünleştiğinde rakiplerin taklit etmesinin oldukça zor olduğu bir yetenek olarak ortaya çıkmaktadır (Yang, vd. 2009:4-5). Aynı zamanda lojistik inovasyon yetisinin, firmalara tüm lojistik süreçlerde rekabet avantajı sağladığı araştırmacılar tarafından vurgulanmaktadır (Ralston vd., 2013:147). Çeşitli firma kaynaklarından ve özelliklerinden kazanılan lojistik inovasyon yetisi, kapsamı ve pratiği ile firmanın tüm süreçlerini kapsayan bir yetidir. Bu nedenle de lojistik performans ile doğrudan ilişkilidir (Das ve Joshi, 2007:647).

2.1.2. Lojistik Hizmet Farklılıkları

Araştırmada ele alınan ikinci lojistik yetenek türü ise lojistik hizmet farklılığıdır. Hizmet farklılığı, hizmetlerin bireysel müşterilerin ihtiyaçlarını ve beklentilerini karşılamak için özelleştirilmesi olarak açıklanabilir (Das ve Joshi, 2007:647). Lojistik yeteneğin alt boyutlarından olan lojistik hizmet farklılıklarını Langley ve Holcomb (1992:24), lojistik faaliyetlerden elde edilen sonuçları, rakiplerin sonuçları ile karşılaştırma boyutu olarak tanımlamışlardır. Lojistik hizmet farklılıkları, lojistik yeteneklerden elde edilen değerlerin lojistik performansa olan etkilerinin ortaya konulmasıdır. Gelişen ticaret hacmi ve ekonomik ilişkiler ile hizmet farklılıklarının ön plana çıktığı söylenebilir. Farklı hizmetler geliştirmek ve sunmak firmalara rekabet avantajı kazandırmakta ve bu sayede firmaların lojistik performanslarında artış meydana gelmektedir (Bakan ve Şekkeli, 2015:207). Bu noktada araştırmacılar, lojistik hizmet farklılıkları başta olmak üzere lojistik yetenekler ile lojistik performansı, firmaların kaynak temelli bakış

açısı olarak adlandırmaktadır (Song ve Parry, 1997; Akt. Lynch vd., 2000). Lojistik hizmet farklılıklarının ölçütlerini ise, verilen hizmetin başarı seviyesi ve kalitesi, firma maliyetlerinin azaltılması ve yüksek performans sergilenmesi olarak ifade etmektedirler (Parry ve Song, 1994:2).

Lojistik hizmet farklılıkları, müşterilerin değerli bulacağı benzersiz lojistik çözümler sunma sürecidir (Kempainen vd., 2007.; Veeken vd., 1998.; Akt. Ralston vd., 2013:2). Lojistik hizmetler aracılığıyla farklılaşma, müşterilerin firmaları fiziksel ürünün ötesindeki faktörlere göre değerlendirmesine olanak oluşturur. Diğer bir deyişle, hizmet farklılaştırma anlayışında ürünü sağlama değil ürünün nasıl sağlandığı ya da sağlanması gerektiği değer kazanmaktadır (Bowersox vd., 1995:6-7).

Lojistik hizmet farklılıkları, mevcut iş ortamında bir müşteri görevi gibi görünmektedir (Fugate vd., 2010). Örneğin, lojistik hizmet farklılıkları, müşterilere rekabette üstünlük sağlayan özelleştirilmiş lojistik hizmeti sunmaktadır (Wang ve Lalwani, 2007; Daugherty vd., 2011). Bu nedenle, lojistik hizmet farklılıkları değerli bir firma kabiliyetini temsil eder.

Lojistik inovasyon ve lojistik hizmet farklılıkları birbiriyle bağlantılı yapılarıdır, ancak ikisi arasındaki farkı da vurgulamak önemlidir. Lojistik inovasyon, yeni süreçler ve hizmetler arama istekliliğini ve arzusunu temsil ederken, lojistik hizmet farklılıkları yeni tekliflerin fiilen oluşturulması ve sunulması anlamına gelir. Dinamik bir iş ortamında, bu iki yetenek müşterilerin değişen ihtiyaçlarına ve özel isteklerine yanıt verme yollarını temsil eder (Teece vd., 1997; Akt. Ralston vd., 2013:140).

2.2. Lojistik Performans

Performans; etkinlik, verim ve çıktı kavramları ile açıklanabileceği gibi belirli bir zamanda üretilen mal veya hizmet olarak da tanımlanabilir. Firmaların, motivasyon arttırıcı faaliyetleri ile çalışanlarının yetenekleri sonucu kazanımları performans olarak açıklanabilir (Torrington ve Hall, 1995:316; Kalkandelen, 1997:154). Bir başka ifade ile firmanın, sorumluluk çerçevesinde daha önceden belirlenmiş ölçütleri karşılayarak, görevlerin tamamlanması ve hedeflere ulaşılması ile ortaya çıkan düşünce, ürün veya hizmet, performansı ortaya koymaktadır (Pugh, 1991:7-8). Küreselleşme ile birlikte firma performansının ölçüm aracı olarak bilgi teknolojileri kullanılmaya başlanmıştır. Bu nedenle bilgi odaklı yetenekler firma performansının belirleyicileri haline gelmiştir (Zhao, vd., 2001:91). Araştırmacılara göre, firma performansı ile bilgi teknolojileri arasında doğrudan bir bağlantı bulunmaktadır (Parsons, 1983; McFarland, 1984; Wiseman, 1985). Bu bağlamda, bilgi teknolojilerinin firma performansı üzerindeki etkisinin yanı sıra lojistik performans üzerindeki etkisi de lojistik alanında oldukça dikkat çekmekte ve vurgulanmaktadır (Gustin, vd., 1995; Fawcett, vd., 1996; GLRT Michigan State University, 1996; Williams, vd., 1997; Bowersox, vd., 1999; Akt. Zhao, vd., 2001:93).

Lojistik performans, daha önceden planlanmış lojistik faaliyetlerin sonuçlarının nitel ve nicel olarak ortaya konulmasıdır (Bakan ve Şekkeli, 2015:207). Aynı zamanda firma performansının da bir yansıması olarak değerlendirilebilir. Güvenilirlik, esneklik, maliyet etkinliği gibi birden çok bileşeni olan lojistik performans kavramı, tedarik zincirinin tüm paydaşlarını kapsamaktadır (Chow, vd., 1994:19; Deepen, 2007:122). Lojistik performans, lojistik firma faaliyetlerinin verimliliğine vurgu yapar ve sürecin tüm prensiplere uygun bir şekilde sürdürülerek, alıcıya yüksek memnuniyet düzeyinde hizmetin ulaştırılmasını ve geribildirim alınmasını ifade eder. Lojistik performans ve

verimliliği artırma çabaları, firma faaliyetlerinin tümünü kapsadığı için bütüncül olarak yapılandırılmalıdır (Erturgut, 2019:155-157).

Firmalarda lojistik performansın amacı ise tüm paydaşların ve tedarik zincirinin lojistik faaliyetlerinin etkin ve verimli bir şekilde yürütülmesidir. Özellikle lojistik firmaların sektörde yerini belirlemesi, faaliyetlerini maksimum fayda ile yürütmesi ve olumlu geribildirimler alması için lojistik performans oldukça önemlidir. Firmalar açısından lojistik performans önemli bir yönetsel fonksiyon olarak kabul edilmekte olup, firma performansının değerlendirilmesi açısından çoğu zaman kullanılan ölçütlerden birisidir (Helvacı, 2002:156; Bakan, vd., 2014; Kayabaşı ve Özdemir, 2008:199).

Lojistik hizmet veren firmalarda lojistik performansın maksimum seviyede fayda sağlaması gerekmektedir. Ekonomik yapı başta olmak üzere tüm firmalar küreselleşme süreci ile birlikte başlayan bir değişim içerisinde ve bu nedenle lojistik firmaların, rakiplerine karşı avantaj sağlayabilmesi açısından performans kavramını etkin bir şekilde yönetmesi ve uygulaması gerekmektedir. Lojistik yeteneklerin (lojistik inovasyon ve lojistik hizmet farklılaşması), lojistik performansı geliştirme potansiyeline sahipken, her bir yeteneğin kendi avantajlarına göre analiz edilmesi gerekmektedir (Knight ve Cavusgil, 2004). İç ya da dış müşteriler için özelleştirilmiş çözümler geliştirmek adına yetenekler kullanıldığından, firmalara maksimum fayda sağladığından emin olmak için yetenekler gözden geçirilmelidir. Lojistik inovasyonun ve lojistik hizmet farklılaşmasının günümüz iş ortamında lojistik performansı olumlu yönde etkilediğini düşünülmektedir (Akt. Ralston vd., 2013:141). Stank ve arkadaşları (2001:37), firmanın başarı seviyesinin lojistik performansı etkilediğini ancak firmanın özelliklerinin doğrudan lojistik performans üzerinde etkisi olmadığını ortaya koymuşlardır. Ayrıca firma performansının daha başarılı olabilmesi adına iyileştirilmiş tedarik zinciri ve lojistik faaliyetlerinin öneminden söz etmişlerdir.

Demirci (2018:1041), lojistik performans ile ilgili sistemlerin uygulanmasının başlangıç aşamasında oldukça maliyetli olsa da, zamanla firmalara önemli tasarruflar sağlayacağını belirtmiştir. Lojistik performansın saptanması, şüphesiz ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ile doğru orantılıdır. Kısa ve Ayçin (2019:318) ülkeleri, lojistik performans puanları açısından değerlendirdiklerinde performans puanı arttıkça verilen lojistik hizmetinin kalitesinin de arttığını vurgulamışlardır.

2.3. Lojistik Firma Özellikleri

Araştırma kapsamında ele alınan lojistik firma özellikleri hizmet süresi, coğrafi bölge ve taşıma modu olarak sıralanmaktadır. Firma hizmet süresi, lojistik firmaların kuruluş anından itibaren faaliyet sürelerini ifade eden bir kavramdır. Coğrafi bölge, lojistik perspektif açısından incelendiğinde hem ulaşım coğrafyası hem de ticaret coğrafyası ile ilgili bir tanımdır. Kısaca, “hangi bölge veya şehirden hangi şehirlere ya da ülkelere, ticari olarak hangi mallar nakledilmekte, bunlar için hangi ulaşım türlerinden yararlanılmakta ve tüketicilere nasıl ulaştırılmaktadır?” sorularının cevabı lojistik coğrafyanın bağlamını açıklamaktadır (Şahin, 2014:346).

Taşımacılık, ürünlerin veya hizmetin çıkış noktasından varış noktasına çeşitli yükleme birimleri kullanarak taşındığı, taşıma sırasında oluşabilecek teknik kısıtları göz önüne alarak hareketleri tasarlayan, planlayan ve düzenleyen faaliyetler bütünüdür (Khooban vd., 2011:109). Taşıma sistemi ülkeden ülkeye değişiklik göstermekle birlikte kara yolu, demir yolu, hava yolu olarak ve ülkenin coğrafi konumuna bağlı deniz yolu, nehir yolu ve boru taşımacılığından meydana gelen ulaşım alt sistemlerinden oluşmaktadır (Ay, 2015:2).

Kara yolu taşımacılığı, ürünün kara yolu üzerinde kamyon ve tırlar ile taşıma işlemi olarak ifade edilmektedir. Dünyada en çok kullanılan taşıma

yöntemlerinden biridir. Aktarmasız, vaktinde ve güvenli bir şekilde taşıma sağlandığı için ithalatçı ve ihracatçı firmalar tarafından oldukça fazla tercih edilmektedir (Karacan ve Kaya, 2011:19).

Hava yolu taşımacılığı, terminaller arasında yapılan en yeni taşımacılık yöntemidir. Hız ve zaman açısından fazlaca avantaja sahip olmasına rağmen taşımacılıkta en az yararlanılan yöntemdir. Hava yolu taşımacılığının tercih edilmesinin ana nedeni hız faktörü olmaktadır. Ancak tüm taşıma modları ile karşılaştırıldığında birim taşıma maliyetleri daha yüksektir (Lambert ve Stock, 1999:93).

Demir yolu taşımacılığı, uzun mesafeli ve yük olarak ağır taşımalarda özellikle deniz yolu ile en etkili taşıma alternatifidir. Demir yolu taşımacılığı, maliyet avantajı sağlayarak, ağır ve hacimli yüklerin taşınmasında kullanılan bir taşıma türüdür. Demir yolları üzerindeki merkezlere bağlı olarak verilen hizmetin sınırlı olduğu belirtilmektedir (Karacan ve Kaya, 2011:21).

Deniz yolu taşımacılığı, uluslararası ticarete konu olan ürünün gemi ile konteynir olarak adlandırılan kutular içinde bir ülkeden, başka bir ülkeye taşıma faaliyetidir. Hacim, tonaj ve mesafe arttıkça kullanılabilir en az maliyetli taşımacılık türü olan deniz taşımacılığı dünya ticaretinde de önemli bir yere sahiptir (Baird, 2001:103).

Boru hattı taşımacılığı, özellikle yüklerin döküm halinde sıvı olarak, ham petrol, doğal gaz, su, bio-yakıtlar şeklinde yer altına döşenen borular tarafından bağlantılı olan merkezlere yapılan taşımacılık olarak belirtilmektedir. Boru hattı vasıtasıyla taşınabilen ürün ve hizmetler çok sınırlıdır. Boru hattı taşımacılığı petrol ve doğal gaz taşınmasının en ekonomik yolu olarak açıklanmaktadır (Keskin, 2011:406-407).

Nehir yolu taşımacılığı, bir su yolu taşımacılık türüdür. Bazı kaynaklarda iç su yolu taşımacılığı olarak ifade edilmektedir. Nehir yolu taşımacılığını, diğer taşımacılık türlerinden ayıran özelliği ise, taşımacılığın nehrin geçtiği bölgelerle sınırlı kalmasıdır (Çancı ve Erdal, 2003:27). Özellikle Avrupa’da bu taşımacılık doğal gaz ve petrol ürünleri için yaygın olarak tercih edilmektedir (Langford, 1995:349). Nehir yolu taşımacılığı, özellikle kitle nakliyatında son derece elverişlidir. Doğal koşullara bağlı olması nedeniyle ulaşım ağı kurma çok kısıtlı, hız çok düşüktür (Ergün, 1985:52).

Son zamanlarda ise değişen ve gelişen şartlar ile birlikte oldukça sık kullanılan taşıma türlerinden biri ise multimodal taşımacılıktır. Ürünün veya hizmetin taşıma yollarından birden fazlasının kullanılarak, bir taşıma sözleşmesine bağlı olarak taşınması hali ise multimodal taşımacılık olarak tanımlanmaktadır (Cumali, 2011:152). Küresel ticaretin artmasıyla multimodal taşımacılık sistemi günden güne gelişmektedir (Barbanova, 2016:2). Tüm bu taşıma türlerinin firma bazında belirlenmesi firmadan firmaya farklılık göstermektedir. Lojistik firmalarda taşıma yöntemi belirlenirken başta maliyet ve hız olmak üzere, güvenilirlik, takip edilebilirlik, emniyet, kapasite, yönetmelik ve mevzuat, etki, imaj, stratejik unsurlar ve esneklik kriterleri göz önünde bulundurulmaktadır (Erkayman, 2007:38).

3. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

3.1. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı, lojistik firma özellikleri sarmalında, lojistik firma çalışanlarının, lojistik yetenek ve lojistik performans algılarının incelenmesidir. Araştırmanın evren ve örneklemini Ulusal Nakliyeciler Derneğinin verilerine göre belirlenmiştir. Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) verilerine göre en çok firmaların bulunduğu iller, İstanbul (307), İzmit (23), Samsun (7) ve Mersin

(171)'dir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2018). İstanbul ili faaliyette bulunan 307 lojistik firması ile araştırma verilerinin toplanacağı en uygun il olarak belirlenmiştir. Sektörde toplam çalışan sayısı bilgilerine net bir şekilde ulaşamadığı için ve %95 güvenirlik düzeyinde 100.000 evren için gerekli örneklem sayısının 383 olması gerektiği (Gürbüz ve Şahin, 2016:132) bilgisinden hareketle anket, firmalarda araştırma konusunda bilgi sahibi olan çalışanlara tesadüfi seçim ile uygulanması esas alınarak toplamda 400 anket verisi elde etmek planlanmıştır. Her firmada 1 anket uygulanmış ancak bazı büyük firmalarda anket sayısı 2'ye çıkarılmıştır, uygulanan anketler elden dağıtılmış olup çalışma sonunda kullanılabilir anket sayısı 301 olarak gerçekleşmiştir.

İlgili literatürden türetilen, çevirisi yapılan ve kontrolü sağlanan anket soruları içinde açık uçlu soruların yanında likert tarzı önermelere de yer verilmiştir. Lojistik yeteneklerin ilk alt boyutu olan lojistik inovasyon önermelerine 'Lojistik çalışanlarımız açık ve değişime duyarlıdır', 'Lojistik çalışanlarımız, yeni fikirlerin geliştirilmesi ve uygulanmasına yardımcı olmak için işbirliği yapmaktadırlar' ve 'Lojistik çalışanlarımız yeni fikirlerin uygulanmasında yardımcı olacak kaynakları sağlamakta ve paylaşmaktadırlar' örnek verilebilir. Lojistik yeteneklerin bir diğer alt boyutu olan lojistik hizmet farklılıklarına 'Lojistik hizmetlerimiz, iş ortaklarımızın ihtiyaçlarını karşılamak üzere özelleştirilmiştir' ve 'Lojistik hizmetlerimiz, iş ortaklarımıza diğer firmalarla yapamayacakları bir şeyleri yapmalarını sağlar' önermeleri ile değerlendirilmiştir. Son olarak lojistik performans önermeleri için sehven önermeler yer almış olup bu önermeler; 'Etkin operasyonlarla teknoloji ve / veya ölçek ekonomileri yoluyla mümkün olan en düşük lojistik maliyetini elde etme yeteneği vardır', 'Sipariş alma ve müşteri teslimatı arasındaki süreyi mümkün olduğunca sifıra indirgeme yeteneği vardır', 'Alınan veya öngörülen teslim tarihlerini ve miktarlarını tutarlı bir şekilde karşılama olanağına sahiptir', 'İstenen miktarları tutarlı bir şekilde sunma

yeteneğine sahiptir' ve 'Algılanan lojistik performansının müşteri beklentilerine ne ölçüde uyduğunu ölçerler' önermeleri olmak üzere beş adettir.

Araştırmanın 3 temel değişkeni olan lojistik inovasyon, lojistik hizmet farklılığı ve lojistik performans değişkenleri Ralston ve arkadaşlarının (2013) geliştirdiği ve araştırmalarında kullandıkları ölçekler kullanılarak ölçümlenmiştir.

Ölçekler, '1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Kararsızım, 4: Katılıyorum ve 5: Kesinlikle katılıyorum' şeklinde beşli Likert ölçeğine göre düzenlenmiştir. Araştırmadan elde edilen veriler, SPSS programı aracılığıyla analiz edilmiştir. Araştırma kapsamında, lojistik yeteneklerin alt boyutları olan lojistik inovasyon ve lojistik hizmet farklılıkları ile lojistik performans arasında değişkenler bazında anlamlı ve olumlu yönde bir ilişkinin olduğu ifade edilebilir. Çalışmada belirlenen amaç doğrultusunda aşağıda sıralanan hipotezler geliştirilmiştir:

'H1: Lojistik yeteneğin bir alt boyutu olan lojistik inovasyon algılarında, firmaların hizmet sürelerine bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır'

'H2: Lojistik yeteneğin bir alt boyutu olan lojistik hizmet farklılıkları algılarında, firmaların hizmet sürelerine bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır'

'H3: Lojistik performans algılarında, firmaların hizmet sürelerine bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır'

'H4: Lojistik yeteneğin bir alt boyutu olan lojistik inovasyon algılarında, firmaların kullandığı taşıma moduna bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır'

'H5: Lojistik yeteneğin bir alt boyutu olan lojistik hizmet farklılıkları algılarında, firmaların kullandığı taşıma moduna bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır'

'H6: Lojistik performans algılarında, firmaların kullandığı taşıma moduna bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır'

'H7: Lojistik yeteneğin bir alt boyutu olan lojistik inovasyon algılarında, firmaların lojistik hizmet sundukları coğrafik bölgeye bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır'

'H8: Lojistik yeteneğin bir alt boyutu olan lojistik hizmet farklılıkları algılarında, firmaların lojistik hizmet sundukları coğrafik bölgeye bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır'

'H9: Lojistik performans algılarında, firmaların lojistik hizmet sundukları coğrafik bölgeye bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır'.

3.2.Araştırma Verilerinin Analizi

Araştırma verilerinin analizinde öncelikle araştırmaya anketi yanıtlayarak katılım gösteren katılımcıların demografik özelliklerini ifade eden istatistiki verilere yer verilmiştir. Verilerin normal dağılım sergileyip sergilemediğini açığa çıkartmak için normallik testi uygulanmıştır. Araştırma değişkenlerinin ölçümlendiği ölçeklerin yapı geçerliliğini tespit etmek için doğrulayıcı faktör analizi yapılmıştır. Lojistik firma çalışanlarının, lojistik yetenek (iki boyutlu olarak; lojistik inovasyon ve lojistik hizmet farklılıkları) ve lojistik performans algılarında lojistik firma özelliklerine bağlı olarak anlamlı bir farklılık oluşup oluşmadığını ölçümlemek için tek yönlü varyans analizi (ANOVA) yapılmıştır. Araştırma verilerinin analizinde SPSS ve SPSS AMOS programı kullanılmıştır.

3.3. Araştırmanın Bulguları

3.3.1. Katılımcılara Yönelik Demografik Bulgular

Çalışma kapsamında seçilen lojistik firmalarındaki işgörenlerin demografik değişkenlerine ait veriler Tablo 1'de verilmiştir. Bu değişkenler incelediğinde, araştırmaya katılanlardan 192 kişinin 26-35 yaş arasında olduğu, katılımcıların

medeni durumlarına göre %57,5'inin evli olduğu görülmüştür. Katılımcıların %78,1'inin üniversite ve lisansüstü mezunu olduğu, ankete katılan işgörenlerin departmanlara göre dağılımının birbirine oldukça yakın olduğu görülmüştür. Yönetici pozisyonunda yer alan çalışanlar incelendiğinde ise üst veya orta kademe yönetici olarak çalışanların %29,6 oranı ile diğer pozisyonda çalışanlardan daha düşük düzeyde olduğu, bulunmuştur. Firmada çalışma sürelerinin ise %46,5 oranı ile ağırlıklı olarak 1-5 yıl arasında yer aldığı görülmüştür.

Tablo 1. Demografik Değişkenler

Değişkenler	Gruplar	N	%
Yaş	20-25	31	10,3
	26-30	95	31,56
	31-35	97	32,23
	36-40	46	15,28
	41 ve üzeri	32	10,63
Medeni Durum	Evli	173	57,48
	Bekar	128	42,52
Eğitim Durumu	Lise ve Öncesi	22	7,31
	Meslek Yüksekokulu	44	14,62
	Üniversite	169	56,15
	Yüksek Lisans ve Üstü	66	21,93
Departman	İthalat-İhracat	73	24,25
	Satış- Pazarlama	57	18,94
	Lojistik	59	19,6
	Saha Çalışanı	62	20,6
	Operasyon	50	16,61
Yönetici Pozisyonunda Yer Alan Çalışanlar	Üst Kademe Yönetici	25	8,31
	Orta Kademe Yönetici	64	21,26
	Alt Kademe Yönetici	99	32,89
	Yoktur	113	37,54
Firma Hizmet Süresi	1 Yıldan Az	47	15,61
	1-5 Yıl	140	46,51
	6-10 Yıl	82	27,24
	11 Yıl ve Üzeri	32	10,64
Toplam		301	100

3.3.2.Araştırma Değişkenlerine Yönelik Ölçüm İstatistikleri

Araştırma verilerinin normal dağılım gösterip göstermediğini test etmek amacıyla yapılan normallik testinde şu sonuçlara ulaşılmıştır: Lojistik inovasyon değişkeni için mean değeri 3,46 ve median değeri 3,60 bulunmuş olup mean ve median değerlerinin bir birlerine yakın olduğu görülmektedir. Skewness değeri -.585 ve Kurtosis değeri ise -.505 olarak elde edilmiştir. Lojistik hizmet farklılığı ölçeğinin mean değeri 3.60, median değeri 3,75, Skewness değeri -.619 ve Kurtosis değeri ise -.511 olarak elde edilmiştir. Lojistik performans ölçeğinin mean değeri 3.64, median değeri 4,00, Skewness değeri -.608 ve Kurtosis değeri ise -.672 olarak elde edilmiştir. Normal Q-Q Plot grafikleri de her üç araştırma değişkeni için verinin normal dağılım gösterdiği yönünde oluşmuştur. Dolayısıyla, normallik değerlerinden Skewness ve Kurtosis değerleri +1,500 ile -1,500 aralığından gerçekleşmiş olmasından hareketle (Tabachnick ve Fidell, 2013), araştırma verilerinin normal dağılım sergiledikleri sonucuna ulaşılmıştır.

Araştırma değişkenlerini ölçümleyen ölçekler daha önce geliştirilmiş, literatürde kullanılmış ölçekler olmasından ve ankette yer alan önermelerin hangi değişkeni ölçümlendiği bilindiğinden dolayı doğrulayıcı faktör analizi (DFA) yapılmıştır. Doğrulayıcı faktör analizi yapılmasının nedeni araştırma ölçeklerinin yapı ve ayrışım geçerliliğini doğrulamaktır (Yaşlıoğlu, 2017:78). Bu doğrultuda gerçekleştirilen analiz sonucunda lojistik inovasyon ölçeği için; RMSEA= 0.078, GFI= 0.989, AGFI= 0.945, CFI= 0.996 ve CMIN (Ki-kare)= / df= 2.812 bulunmuştur. Lojistik hizmet farklılığı ölçeği için; RMSEA= 0.039, GFI= 0.998, AGFI= 0.976, CFI= 0.998 ve CMIN (Ki-kare)= / df= 1.445 bulunmuştur. Lojistik performans ölçeği için; RMSEA= 0.025, GFI= 0.997, AGFI= 0.977, CFI= 0.998 ve CMIN (Ki-kare)= / df= 1.189 bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar esas

alındığında, araştırmada kullanılan üç değişkeni ölçümleyen ölçeklerin yapı ve ayrışım geçerliliği sağladığı anlaşılmaktadır (Gürbüz ve Şahin, 2016:337).

Ankette yer alan araştırma değişkenlerinin güvenilirliği, literatürde yaygın olarak kullanılan Cronbach Alfa değerleri ile ölçümlenmiştir. Cronbach Alfa değerleri Tablo 2’de görüldüğü gibi 0,931 ile 0,945 arasındadır. Değişkenlerin tamamının değeri genel kabul düzeyi olan $>0,7$ nin üzerindedir. Araştırmanın Cronbach Alfa değerlerinin $>0,9$ ve üzeri olmasından dolayı güvenilirlik düzeyi oldukça yüksektir (Kılıç, 2016:47).

Tablo 2. Araştırma Değişkenlerinin Güvenilirliği

Değişkenler	Cronbach Alfa Değeri	Önerme Sayıları
Lojistik İnovasyon	,945	5
Lojistik Hizmet Farklılıkları	,931	4
Lojistik Performans	,933	5

3.3.3. ANOVA Analizi Bulguları

Tablo 3’de lojistik firmalarda çalışan işgörenlerin lojistik yetenek ve lojistik performans algılarının belirlenmesinde baz alınan değişkenlerden biri olan firma hizmet süresi değişkenine bağlı olarak ANOVA analizi sonucunda tüm değişkenlerin $p<0,000$ ve $p<0,003$ değerleri arasında olduğu için $p<0,05$ düzeyinde anlamlı sonuçlar elde edilmiştir. Bu analizin sonucunda; ‘H1: Lojistik yeteneğin bir alt boyutu olan lojistik inovasyon algılarında, firmaların hizmet sürelerine bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır’, ‘H2: Lojistik yeteneğin bir alt boyutu olan lojistik hizmet farklılıkları algılarında, firmaların hizmet

sürelerine bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır’ ve ‘H3: Lojistik performans algılarında, firmaların hizmet sürelerine bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır’ hipotezleri kabul edilmiştir.

Firmalarda çalışan işgörenlerin vermiş oldukları yanıtlar ele alındığında, hizmet süresinin artması ile birlikte lojistik inovasyon (F;4,862) ve lojistik hizmet farklılıkları (F;6,367) ile ilgili katılımcıların algılarının oldukça yüksek ve olumlu yönde gelişmekte olduğu ve lojistik performans (F;4,035) algılarında da olumlu yönde bir artış görüldüğü söylenebilir.

Tablo 3. Lojistik Yetenekler ve Lojistik Performansın Firma Hizmet Süresine Göre Analizi

Değişkenler	N	Ortalama	Standart Sapma	F Değeri	Anlamlılık Düzeyi
Lojistik İnovasyon					
0-3 yıl	3	3,2000	1,21655		
4-7 yıl	11	2,9455	1,21685		
8-11 yıl	69	3,1333	1,05923	4,862	,001
12-15 yıl	97	3,5052	,79535		
15 yıl ve daha fazla	121	3,6628	,83388		
Toplam	301	3,4598	,91993		
Lojistik Hizmet Farklılıkları					
0-3 yıl	3	3,0833	1,01036		
4-7 yıl	11	2,9545	1,11702		
8-11 yıl	69	3,1993	1,12914	6,367	,000
12-15 yıl	97	3,6469	1,00762		
15 yıl ve daha fazlası	121	3,8533	,84328		
Toplam	301	3,5963	1,01400		

Lojistik Performans					
0-3 yıl	3	3,2000	,91652		
4-7 yıl	11	3,0909	1,15018		
8-11 yıl	69	3,3420	1,18376	4,035	,003
12-15 yıl	97	3,6515	,92749		
15 yıl ve daha fazlası	121	3,8496	,85957		
Toplam	301	3,6352	,99463		

($p < 0,05$)

Lojistik yetenekler ve lojistik performans algısının değerlendirilmesinde kullanılan taşıma modu değişkenine göre ANOVA analizi yapıldığında kurgulanan 3 adet hipotezden (H4, H5 ve H6) biri (H4) reddedilirken diğer iki hipotez (H5 ve H6) kabul edilmiştir. Çalışanların lojistik inovasyon algılarında firmaların kullandığı taşıma moduna bağlı olarak anlamlı bir farklılık ($p < 0,088$ yani $p > 0,05$) oluşmadığı tespit edilmiş ve araştırmanın dördüncü hipotezi olan 'H4: Lojistik yeteneğin bir alt boyutu olan lojistik inovasyon algılarında, firmaların kullandığı taşıma moduna bağlı olarak anlamlı farklılıklar oluşmaktadır' hipotezi doğrulanmamış ve reddedilmiştir. Buna karşın, çalışanların lojistik hizmet farklılıkları ($p < 0,012$) ve lojistik performans ($p < 0,005$) algılarında firmalarının kullandığı taşıma moduna göre $p < 0,5$ düzeyinde anlamlı farklılıklar olduğu tespit edildiğinden, araştırmanın H5 ve H6 hipotezleri kabul edilmiştir. Karayolu taşıma modunu kullanan firma çalışanlarının lojistik hizmet farklılıkları ve lojistik performans algıları diğer taşıma modlarını kullanan firma çalışanlarına göre daha düşük çıkmıştır. Kuyzu ve Tekin (2013:15) ise, kullanılan taşıma modunun özellikle maliyet değişkenine göre firmaların ve ülkelerin lojistik performansını etkilediğini vurgulamışlardır.

Tablo 4. Lojistik Yetenekler ve Lojistik Performansın Kullanılan Taşıma Moduna Göre Analizi

Değişkenler	N	Ortalama	Standart Sapma	F Değeri	Anlamlılık Düzeyi
Lojistik İnovasyon					
Denizyolu	43	3,3721	1,03885		
Karayolu	62	3,2290	1,10013		
Demiryolu,	25	3,4640	,78892	2,201	,088
Havayolu, Kargo,	171	3,5649	,81986		
Multimodal					
Taşımacılık					
Toplam	301	3,4598	,91993		
Lojistik Hizmet Farklılıkları					
Denizyolu	43	3,5349	1,20339		
Karayolu	62	3,2460	1,14026	3,691	,012
Demiryolu,	25	3,8200	,95339		
Havayolu, Kargo,	171	3,7061	,89252		
Multimodal					
Toplam	301	3,5963	1,01400		
Lojistik Performans					
Denizyolu	43	3,5209	1,16630		
Karayolu	62	3,2742	1,13902		
Demiryolu,	25	3,8720	,89978	4,432	,005
Havayolu, Kargo,	171	3,7602	,86897		
Multimodal					
Toplam	301	3,6352	,99463		

($p < 0,05$)

Firmanın lojistik hizmet sunduğu coğrafi bölge esas alındığında çalışanların, lojistik yetenek ve lojistik performans algılarında anlamlı bir farklılık oluşup oluşmadığını konu edinen araştırmanın yedinci, sekizinci ve dokuzuncu hipotezlerini test etmek için ANOVA analizi yapılmıştır. Yapılan analiz sonucunda firmanın hizmet sunduğu coğrafi bölgeye bağlı olarak çalışanların lojistik inovasyon ($p<,036$), lojistik hizmet farklılıkları ($p<,013$) ve lojistik performans ($p<,004$) algılarında $p<,05$ düzeyinde anlamlı farklılık olduğu tespit edilmiştir (Tablo 5). Bu verilerden hareketle araştırmanın H7, H8 ve H9 hipotezleri kabul edilmiştir. Coğrafi bölge olarak Amerika ve Avrupa'ya lojistik hizmet sunan firmalarda çalışan personelin algılarının diğer coğrafi bölgelere (Afrika, Asya ve Orta Doğu) hizmet sunan firma personeline göre daha olumlu olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bayraktutan ve Özbilgin (2016:102) tarafından yapılan çalışmada, lojistik performansın firma faaliyetlerinden ve lojistik unsurlardan etkilendiği vurgulanmıştır. Bu doğrultuda firma özellikleri ile birlikte lojistik performansın ölçüm aracı olabileceği sonucuna ulaşmışlardır. Bu çalışmada ise firma hizmet süresi, taşıma modu ve coğrafi bölge bazında lojistik performans değerlendirildiğinde, Bayraktutan ve Özbilgin (2016:102)'in çalışmasında olduğu gibi firma özelliklerinin lojistik performansın üzerinde anlamlı algı farklılığı oluşturduğu elde edilen bulgular arasındadır.

Tablo 5. Lojistik Yetenekler ve Lojistik Performansın Coğrafi Bölgelere Göre Analizi

Değişkenler	N	Ortalama	Standart Sapma	F Değeri	Anlamlılık Düzeyi
Lojistik İnovasyon					
Afrika	88	3,5091	,93608	2,605	,036
Amerika	16	3,7750	1,05040		
Asya	43	3,4140	,81696		
Avrupa	80	3,6075	,75469		
Orta Doğu	74	3,2000	1,04318		
Toplam	301	3,4598	,91993		
Lojistik Hizmet Farklılıkları					
Afrika	88	3,6705	,98008	3,235	,013
Amerika	16	4,0000	,88506		
Asya	43	3,6570	,94021		
Avrupa	80	3,7156	,89720		
Orta Doğu	74	3,2568	1,16746		
Toplam	301	3,5963	1,01400		
Lojistik Performans					
Afrika	88	3,6773	,96772	3,861	,004
Amerika	16	4,1250	,86679		
Asya	43	3,6093	,94914		
Avrupa	80	3,8125	,81898		
Orta Doğu	74	3,3027	1,16160		
Toplam	301	3,6352	,99463		

(p<0,05)

Ellinger ve arkadaşları (2000:20), lojistik performans ve lojistik yetenekler arasındaki ilişkinin, firma değişkenleri ile doğrudan ilişki içerisinde olduğunu ve değişkenlerin lojistik yeteneklerin ve lojistik performansın olumlu yönde ilerlemesine katkıda bulunduğunu belirtmişlerdir. Yapılan bu çalışmada da firma değişkenleri olarak alınan coğrafi bölge ve taşıma modu ve firmanın hizmet süresine bağlı olarak lojistik yetenek (lojistik inovasyon ve lojistik hizmet farklılığı) lojistik performans algılarında anlamlı farklılık olduğu yönündedir. Bu bağlamda, yürütülen bu çalışma Ellinger ve arkadaşları (2000:20), tarafından yürütülen çalışma ile benzer sonuçlar ortaya çıkarmaktadır.

Araştırma kapsamında ayrıca yapılan korelasyon analizi, değişkenler arasında anlamlı ve pozitif korelasyon olduğu bulgusunu açığa çıkartmış ve bu bulgu Ralston ve arkadaşlarının (2013:2) yaptıkları çalışma bulguları ile benzerlik göstermektedir. Ralston ve arkadaşları (2013:2), bu çalışma ile benzer olarak lojistik yeteneklerin lojistik performansı olumlu yönde etkilediğini ortaya koymuşlardır. Yine bu alanda Bakan ve Şekkeli (2016:59) tarafından yapılan bir çalışmada da, lojistik yetenekler ve lojistik performans arasında anlamlı ve pozitif yönde bir ilişkinin olduğu vurgulanmıştır.

4. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Lojistik firmalarda, süreçlerin maksimum fayda ile sürdürülebilmesi için dikkat edilen lojistik yetenek ve lojistik performans kavramları firmalar açısından değerlendirildiğinde müşteri beklentilerini aşarak, ekonomik performansı optimum seviyeye getirecek ve yükseltecek tek yol olarak gösterilmektedir. Bu nedenle özellikle lojistik sektöründe hizmet veren firmalar başta olmak üzere hizmet alan firmalar açısından da bu kavramlar oldukça önemlidir (Hayes ve Pisano, 1994:79). Lojistik yetenek kavramı, firmanın varlıkları, süreçleri, yetkinlikleri, nitelikleri ve bilgileri de dahil olmak üzere tüm kaynaklarının bir

parçası olması nedeni ile günümüzde yöneticilerin ve bu konuda araştırma yapanların dikkatlerini çekmeye devam etmektedir. Lojistik performans ve verimliliği artırma çabaları sadece lojistik faaliyetleri değil firma faaliyetlerinin tümünü kapsamaktadır (Erturgut, 2019:155-157).

Bu çalışma kapsamında, İstanbul'da bulunan lojistik firmalarda çalışan işgörenlerin, firma hizmet süresi, taşıma modu ve hizmet verilen coğrafi bölge değişkenleri sarmalında, lojistik yetenek ve lojistik performans algılarında anlamlı farklılıklar oluşup oluşmadığı incelenmiştir. Araştırmada elde edilen veriler doğrultusunda yapılan ANOVA analizi sonucunda ise lojistik firma çalışanlarının lojistik firma özellikleri bazında, lojistik yeteneğin alt boyutları olan lojistik inovasyon ve lojistik hizmet farklılıkları ile lojistik performans arasında anlamlı algı farklılıklarının olduğu saptanmıştır.

Lojistik firmalarda çalışan işgörenlerin vermiş oldukları yanıtlar firma hizmet süresi değişkeni açısından ele alındığında ise tüm değişkenler arasında $p < 0,05$ düzeyinde anlamlı algı farklılıkları bulgular elde edilmiştir. Firma hizmet süresinin artması ile birlikte lojistik inovasyon yeteneği hariç, lojistik hizmet farklılıkları ve lojistik performans algısı olumlu yönde artış göstermektedir. Bu doğrultuda geliştirilen hipotezlerden biri (H4) reddedilirken, diğer hipotezler kabul edilmiştir. Tecrübe kazandırması, kaynakların daha yeterli düzeye ulaşması ve niteliklerin yıllar içerisinde gelişmesi gibi doğal sonuçları açısından değerlendirildiğinde firma hizmet süresinin çalışanın lojistik yetenek ve lojistik performans algısını olumlu yönde etkilediği düşünülmektedir. Lojistik yetenek ve lojistik performans algısının değerlendirilmesinde, taşıma modu değişkenleri esas alındığında ise algılarda anlamlı farklılıklar olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Bu çalışma, araştırma kapsamındaki lojistik firmalardan elde edilen verilerle ve kullanılan yöntemlerle sınırlıdır. Bu kapsamda elde edilen bulguların genelleştirilebilmesi için farklı illerde ve farklı firmalarda da uygulanması ve

örneklem büyüklüğünün geliştirilmesi önerilebilir. Firma hizmet süresi, hizmet sunulan coğrafik bölge ve kullanılan taşıma modu dışında başka firma özelliklerinin de algı farklılığına yol açıp açmayacağı araştırılabilir. Oluşan algı farklılıklarının firma amaçları doğrultusunda yönetilebilmesi için neler yapılabileceği konusu irdelenebilir. Reddedilen hipotez doğrultusunda sonraki çalışmalarda, firma çalışanlarının taşıma modu ve coğrafi bölge değişkenleri açısından lojistik yeteneklerde algı farklılıklarının neden olumsuz yönde oluştuğu araştırılabilir. Daha sonra ise oluşan bu algı farklılığının lojistik performans üzerindeki etkileri incelenebilir.

KAYNAKÇA

Acar, A. Z. ve Zehir, C. (2009). "Rekabet Avantajı Yaratmada Lojistik Yeteneklerin Rolü ve İşletme Performansına Etkileri." 17. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresi, 21-23 Mayıs, Eskişehir.

Acar, A. Z. (2010). "Lojistik Yeteneklerin, Strateji-Performans İlişkisi Üzerindeki Rolü: Kobi'ler Üzerinde Bir Saha Araştırması." Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 24(4):1-21.

Ağdelen, Z. ve Erkut, H. (2008). "Firma Kurumsal ve Yönetimsel Özelliklerinin İnsan Kaynakları Yönetimi Üzerindeki Etkisinin Analizi." GAU Journal of Social & Applied Sciences, 3(6):37-55.

Ağraş, Ş. ve Kılınc, I. (2014). "Örgütsel Yeteneklerin Türkiye'deki Otel İşletmeleri Bağlamında Analizi." Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi, 3(4):1-35.

Anderson, N. R. ve West, M. A. (1998). "Measuring Climate for Work Group Innovation: Development and Validation of the Team Climate Inventory." Journal of Organizational Behavior: The International Journal of Industrial, Occupational and Organizational Psychology and Behavior, 19(3):235-258.

Ay,S. (2015). Ulaştırma Sistemlerinin Çevresel Etkileri. [Http://Cevre.Club.Fatih.Edu.Tr/Webyeni/Konfreweb/2008_Pdf/Sayfa255.Pdf](http://Cevre.Club.Fatih.Edu.Tr/Webyeni/Konfreweb/2008_Pdf/Sayfa255.Pdf). 25.05.2020 Tarihinde Çevre Club veritabanından alınmıştır.

Baird, A. J. (2001). Trends in Port Privatisation in The World's Top-100 Container Ports. 9th Wctr: Seul.

Bakan, İ. ve Yıldız, B. (2009). "Innovation Strategies and Innovation Problems in Small and Medium-Sized Enterprises: An Empirical Study." In Innovation Policies, Business Creation and Economic Development, New York, 177-211.

Bakan, İ. Erşahan, B. Büyükbeşe, T. ve Şekkeli, Z.H. (2014). "Lojistik Esnekliğinin Rekabetçilik Üzerine Etkisi: Bir Alan Araştırması." 22. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresi, 22-24 Mayıs, Konya.

Bakan, İ. Buyukbese, T. Ersahan, B. ve Sezer, B. (2014). "Effects of Job Satisfaction on Job Performance and Occupational Commitment." International Journal of Management & Information Technology, 9(1):1472-1480.

Bakan, İ. ve Şekkeli, Z. H. (2015). "Lojistik Stratejilerinin Lojistik Yetenekler Üzerine Etkilerine İlişkin Bir Alan Araştırması." Sosyal Bilimler Dergisi, 2(5):206-217.

Bakan, İ. ve Şekkeli, Z. (2016). "Lojistik Koordinasyon Yeteneği, Lojistik İnovasyon Yeteneği ve Müşteri İlişkileri (MİY) Yeteneği ile Rekabet Avantajı ve Lojistik Performans Arasındaki İlişki: Bir Alan Araştırması." Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 5(2):39-68.

Bakan, İ. ve Şekkeli, Z. H. (2017). "Lojistik Yönetimi." Beta Yayınları.

Barbanova, K. (2016). Türkiye İhracatında Multimodal Taşımacılık. Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi, (41):1-12 .

Barney, J.B. (1991). "Firm Resources and Sustained Competitive Advantage." Journal of Management, 17(1):99-120.

Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2016). "Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri." Maliye Araştırmaları Dergisi, 1(2):95-112.

Bharadwaj, A. S. (2000). "A Resource-Based Perspective on Information Technology Capability and Firm Performance: An Empirical Investigation." *MIS Quarterly*, 24(1):169-196.

Bowersox, Donald J., David J. Closs, ve Theodore P. Stank (1999). *21st Century Logistics: Making Supply Chain Integration a Reality*, Oak Brook, IL: Council of Logistics Management.

Bowersox, D. J. Closs, D. J. ve Stank, T. P. (2000). "Ten-Mega Trends That Will Revolutionize Supply Chain Logistics." *Journal of Business Logistics*, 21(2):1-15.

Chow, G. Heaver, T. D. ve Henriksson, L. E. (1994). "Logistics Performance." *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*.

Closs, D. J. ve Xu, K. (2000). "Logistics Information Technology Practice in Manufacturing and Merchandising Firms—An International Benchmarking Study Versus World Class Logistics Firms." *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, 30(10):869-886.

Conant, J. S. M. P. Mokwa. ve P. R. Varadarajan (1990). "Strategic Types, Distinctive Marketing Competencies and Organizational Performance: A Multiple Measures-based Study." *Strategic Management Journal*, 11(5):365-383.

Cumalı, E. (2011). *Kırkambar Sözleşmesi*. Ankara:Turhan Kitabevi Yayınları.

Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Lojistik Yönetimi. Freight Forwarder El Kitabı I. Utikad (Uluslararası Taşımacılık Ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) (2. Baskı)*. İstanbul.

Daugherty, P. ve Pittman, P. (1995). "Utilization Of Time-Based Strategies: Creating Distribution Flexibility/Responsiveness." *International Journal of Operations & Production Management*, 15(2):54-60.

Daugherty, P.J. Chen, H. Mattioda, D.D. ve Grawe, S.J. (2009). "Marketing/Logistics Relationships: Influence On Capabilities and Performance." *Journal of Business Logistics*, 30(1):1-18.

Daugherty, P.J., Chen, H. ve Ferrin, B.G. (2011). "Organizational structure and logistics service innovation", *International Journal of Logistics Management*, Vol. 22 No. 1, pp. 26-51.

Das, S.R. ve Joshi, M.P. (2007). "Process Innovativeness in Technology Services Organizations: Roles of Differentiation Strategy, Operational Autonomy and Risk-Taking Propensity." *Journal of Operations Management*, 25(3):643-660.

Day, G.S. (1994). "The Capabilities Of Market-Driven Organizations." *Journal Of Marketing* 58:37-52.

Deepen, J. M. (2007). "Logistics Outsourcing Relationships: Measurement, Antecedents, and Effects of Logistics Outsourcing Performance." *Springer Science & Business Media*.

Defee, C. C. ve Fugate, B. (2010). "Changing Perspective of Capabilities in the Dynamic Supply Chain Era." *International Journal of Logistics Management*, 21(2):180-206.

Dehler, M. (2001). "Entwicklungsstand der Logistik." *Messung Determinanten, Erfolgs Wirkungen*. Wiesbaden: Springer.

Demirci, Ö. Ü. A. (2018). "Performansa Dayalı Lojistik." IV. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi, 7-8 Eylül, Aydın.

Ellinger A. E. Daugherty P. J. ve Keller S. B. (2000). "The Relationship Between Marketing /Logistics Interdepartmental Integration and Performance In US Manufacturing Firms: An Empirical Study." *Journal of Business Logistics*, 20(1):10-22.

Ergün, İ. (1985). Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü. Ankara: Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları.

Erkayman, B. (2007). Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Erturgut, R. (2019). "Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi." Nobel Yayınları.

Fawcett, Stanley E., Roger Calantone, ve Sheldon R. Smith (1996). "An Investigation of the Impact of Flexibility on Global Reach and Firm Performance," *Journal of Business Logistics*, Vol. 17, No. 2, pp. 167-196.

Fawcett, S. E. Stanley, L. L. ve Smith, S. R. (1997). "Developing Logistics Capability to Improve The Performance of International Operations." *Journal of Business Logistics*, 18(2):101-127.

Fuchs, P.H. Mifflin, K.E. Miller, D. ve Whitney, J.O. (2000). "Strategic Integration." *California Management Review*, 42 (3):118-129.

Fugate, B.S., Mentzer, J.T. ve Stank, T.P. (2010). "Logistics performance: efficiency, effectiveness, and differentiation", *Journal of Business Logistics*, Vol. 31 No. 1, pp. 43-62.

GLRT at Michigan State University (1995). *World Class Logistics: The Challenge of Managing Continuous Change*, Council of Logistics Management, Oak Brook, IL.

Green, K. W., Whitten, D., ve Inman, R. A. (2008). "The impact of logistics performance on organizational performance in a supply chain context." *Supply Chain Management: An International Journal*.

Gustin, Craig M., Patricia J. Daugherty, ve Theodore P. Stank (1995). "The Effects of Information Availability on Logistics Integration," *Journal of Business Logistics*, Vol. 16, No. 1, pp. 1-21.

Gürbüz S., Şahin F. (2016). "Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri Felsefe-Yöntem Analiz", Seçkin Yayıncılık.

Hausman, W. H. Lee, H. L. ve Subramanian, U. (2005). "Global Logistics Indicators, Supply Chain Metrics, and Bilateral Trade Patterns." Washington/ABD: World Bank.

Hayes, R. ve Pisano, G.P. (1994). "Beyond Worldclass: The New Manufacturing Strategy." *Harvard Business Review*, 72(1):77-86.

Helvacı, M. A. (2002). "Performans Yönetimi Sürecinde Performans Değerlendirmenin Önemi:The Importance of Performance Appraisal in Performance Management Process." *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*, 35(1):155-169.

Hult, G.T.M., Hurley, R.F. ve Knight, G.A. (2004). "Innovativeness: its antecedents and impact on business performance", *Industrial Marketing Management*, Vol. 33 No. 5, pp. 429-438.

Kalkandelen, H.(1997). "Örgütlerde Yeniden Yapılanma ve Norm Kadro." Anı Yayınları. Ankara.

Karacan, S. ve Kaya, M. (2011). Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme. Ankara: Umuttepe Yayınları.

Karagöz İ. B. ve Akgün A. E. (2015). "The Roles of it Capability and Organizational Culture on Logistics Capability and Firm Performance." Journal of Business Studies, 7(2):23-45.

Kayabaşı, A. ve Özdemir, A. (2008). "Üretim İşletmelerinde Lojistik Yönetimi Faaliyetlerinde Performans Yönetimine Bakış: Beklenti-Fayda Farkı Analizi Uygulaması." Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 22(1):195-209.

Kemppainen, K. ve Vespalainen, A.P.J. (2007). "Logistical and technological differentiation as a precondition of supply networking", International Journal of Logistics Management, Vol. 18 No. 1, pp. 81-101.

Keskin, M H. (2011). Lojistik El Kitabı. Ankara: Gazi Yayınları.

Khooban, Z., Farahani, R. Z., Rezapour, S. ve Kardar, L. (2011). Logistics Operations and Management: Concepts and Models. London: Elsevier.

Kılıç, S. (2016). "Cronbach'ın Alfa Güvenirlik Katsayısı." Journal of Mood Disorders, 6 (1): 47-48.

Kısa, A. C. G. ve Ayçin, E. (2019). "OECD Ülkelerinin Lojistik Performanslarının SWARA Tabanlı EDAS Yöntemi ile Değerlendirilmesi." Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi, 9(1):301-325.

Knight, G.A. ve Cavusgil, S.T. (2004). "Innovation, organizational capabilities, and the born-global firm", *Journal of International Business Studies*, Vol. 35 No. 2, pp. 124-141.

Lambert, D. M. ve Stock, J. R. (1999). *Strategic Logistics Management*. Boston: Irwin\Mcgraw-Hill.

Langford, John W. (1995). *Logistics Principles and Applications*. USA: Mcgraw-Hill Company.

Langley, C. John, Jr. ve Mary C. H. (1992). "Creating Logistics Customer Value," *Journal of Business Logistics*, 13 (2):1-27.

Lawson, B. ve Samson, D. (2001). "Developing Innovation Capability in Organizations: A Dynamic Capabilities Appr" *International Journal of Innovation Management*, 5(3):377-400.

Li, L. ve Dingti, L. (2010). "Effects of Logistics Capabilities on Performance in Manufacturing Firms." *Proceedings Of The 3rd International Conference On Logistics And Supply Chain Management*, Hunan, China.

Lianguang, Chiu. Shong-lee, Ivan, Su. ve Susanne, Hertz. (2012). "Logistics Innovation in China." *Transportation Journal*, 51(1):98.

Lin, R.J. Chen, R.H. ve Chiu, K.K. (2009). "Customer Relationship Management and Innovation Capability: an Empirical Study." *Industrial Management & Data Systems*, 110 (1):111-133.

Lottersberger, F. Hafner, N. ve Jodin, D. (2013). "Efficiency Indicators for Benchmark and Improvement of Energy Efficiency on Automated Material Flow Systems." *Proceedings in Manufacturing Systems*, 8(4):199-204.

Lynch, D.F., Keller, S.B. ve Ozment, J. (2000). "The effects of logistics capabilities and strategy on firm performance", *Journal of Business Logistics*, Vol. 21 No. 2, pp. 47-67.

McFarland, F. Warren (1984). "Information Technology Changes the Way You Compete," *Harvard Business Review*, Vol. 62, No. 3, pp. 98-103.

Parsons, Gregory L. (1983). "Information Technology: A New Competitive Weapon," *Sloan Management Review*, Vol. 25, No. 1, pp. 3-12.

Parry, M. E., ve Song, X. M. (1994). Identifying new product successes in China. *Journal of Product Innovation Management*, 11(1), 15-30.

Pugh, D. (1991). "Organizational Behaviour." Prentice Hall International (UK).

Ralston, P.M. Grawe, S.J. ve Daugherty, P.J. (2013). "Logistics Saliency Impact on Logistics Capabilities and Performance." *The International Journal of Logistics Management*, 24(2):136-152.

Song, X. M. ve Parry, M. E. (1997). "A Cross-National Comparative Study of New Product Development Processes: Japan and The United States." *Journal of Marketing*, 61(2):1-18.

Stank, T. P. Keller, S. B. ve Closs, D. J. (2001). "Performance Benefits of Supply Chain Logistical İntegration." *Transportation Journal*, 32-46.

Şahin, V. (2014). Lojistik Coğrafyası Üzerine Bir Değerlendirme. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 0(29).

Şekkeli, Z. H. ve Bakan, İ. (2018). "Endüstri 4.0'ın Etkisiyle Lojistik 4.0." *Journal of Life Economics*, 5(2):17-36.

Tabachnick, B. G., ve Fidell, L. S. (2013). Using multivariate statistics: International edition. Pearson2012.

Teece, D.J. Pisano, G. ve Shuen, A. (1997). "Dynamic Capabilities and Strategic Management." Strategic Management Journal, 18(7):509-533.

Torrington, D. ve Hall, L. (1995). "Personel Management." HRM in Action.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2018 İstatistik Verileri. 15 Şubat 2020 tarihinde UND veritabanından alınmıştır.

Ural, A. ve Kılıç, İ. (2013). "Bilimsel Araştırma Süreci ve Spss ile Veri Analizi" Ankara: Detay Yayıncılık.

Ülgen, H. ve Mirze, S. K. (2010). "İşletmelerde Stratejik Yönetim." İstanbul: Beta.

Van der Veeken, D. J. M. ve Rutten, W. G. M. M. (1998). "Logistics Service Management: Opportunities for Differentiation." International Journal of Logistics Management, 9(2):91-98.

Yang, C. C. Marlow, P. B. ve Lu, C. S. (2009). "Assessing Resources, Logistics Service Capabilities, Innovation Capabilities and The Performance of Container Shipping Services in Taiwan." International Journal of Production Economics, 122(1):4-20.

Yaşlıoğlu, M. M. (2017). Sosyal bilimlerde faktör analizi ve geçerlilik: Keşfedici ve doğrulayıcı faktör analizlerinin kullanılması. İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi, 46, 74-85.

Yorulmaz, M. ve Birgün, S. (2016). "Lojistik Yetenekler Üzerine Literatür Araştırması ve Deniz Ulaştırma Lojistiği Hizmet Yeteneklerinin Belirlenmesi." Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, 4(25):313-331.

Wang, Y. ve Lalwani, C.S. (2007). "Using E-business to enable customised logistics sustainability", International Journal of Logistics Management, Vol. 18 No. 3, pp. 402-419.

West, M.A. (1990). "The social psychology of innovation in groups", in Farr, J.L. (Ed.), Innovation and Creativity at Work: Psychological and Organizational Strategies, John Wiley & Sons, Oxford, pp. 309-333.

Williams, L. R., Avril Nibbs, Dimples Irby, ve Terence Finley (1997). "Logistics Integration: The Effect of Information Technology, Team Composition, and Corporate Competitive Positioning," Journal of Business Logistics, Vol. 18, No. 2, pp. 31-41.

Williams, Z. Ponder, N. ve Autry, C. W. (2009). "Supply Chain Security Culture: Measure Development and Validation." International Journal of Logistics Management, 20(2):243-260.

Wiseman, C. (1985). "Strategic Vision," Computerworld, May 20, pp. 1-17.

Zhao, M., Dröge, C., ve Stank, T. P. (2001). The Effects of Logistics Capabilities on Firm Performance: Customer-Focused Versus Information-Focused Capabilities. Journal Of Business Logistics, 22(2), 91-107.

EXTENDED ABSTRACT

Introduction

Talent and performance concepts are important in terms of logistics companies' self-knowledge, discovering their strengths and weaknesses, gaining competitive advantage and focusing on their core activities. Especially in developing and changing conditions, companies should pay more attention to the concepts of talent and performance. One of the areas where these concepts are most effectively applied is the logistics sector, which is developing very rapidly. Logistics, which is an important link in the supply chain, continues to grow and develop day by day due to its economic contributions to the country's economy and companies. The concept of logistics capability is part of all resources of the firm, including its assets, organizational processes, competencies, qualifications and knowledge. With globalization, logistics capability plays an important role in companies' success due to the increase in international trade and the area volume of logistics services. The concept of logistics performance is linked to the concept of logistics capability and can be defined as the benefit and effectiveness of logistics activities for companies. With its multiple dimensions, logistics performance has recently taken its place among the concepts that companies attach importance to increase efficiency for companies and countries, to expand both national and international trade and to increase the economic growth rate. The effective use of logistics performance and talent concepts is directly proportional to the features of the logistics company. The general characteristics of logistics companies can be listed as companies that use communication channels well, respond to customer needs, follow technology, make delivery on time and completely,

have a strong human resources team and have experience. Considering all these features, the concepts of logistics performance and logistics capability become almost imperative for companies to use their resources efficiently and provide maximum benefit in their activities.

Method

The aim of this research is to examine logistics firm employees' logistics ability and logistics performance perceptions in the spiral of logistics firm characteristics. The population and sample of the research were determined according to the data of the National Transporters Association. According to the data of the International Transporters Association (UND), the provinces with the highest number of companies are Istanbul (307), Izmit (23), Samsun (7) and Mersin (171) (International Transporters Association, 2018). The province of Istanbul has been determined as the most suitable city to collect research data with 307 logistics companies operating. Based on the knowledge that the total number of employees in the sector cannot be reached clearly and the required sample number should be 383 for 100,000 universe at 95% reliability level (Gürbüz and Şahin, 2016: 132), the questionnaire is applied by random selection to employees who have knowledge about research in companies. It is planned to obtain 400 survey data in total. One questionnaire was applied in each company, but the number of questionnaires was increased to 2 in some large companies, the applied questionnaires were distributed by hand and the number of usable questionnaires was realized as 301 at the end of the study.

Findings (Results)

The reliability of the research variables in the questionnaire was measured with the Cronbach Alpha values commonly used in the literature. Cronbach Alpha values are between 0,931 and 0,945 as seen in Table 1. The value of all variables

is above the general acceptance level of > 0.7 . It can be said that the correlation between the variables is very high and positive, since the correlation values are between 0,805 and 0,956. The strongest relationship emerged between logistics innovation and logistics capability (0,956), followed by logistics service diversity (0,943) and logistics performance (0,843).

Conculusion and Discussion

Within the scope of this study, it has been investigated whether there are significant differences in logistic capability and logistics performance perceptions of the employees working in logistics companies in Istanbul, in the spiral of company service period, transportation mode and geographical region variables. As a result of the ANOVA analysis made in line with the data obtained in the study, it was determined that there were significant perception differences between logistics company employees' logistics firm characteristics, logistics innovation and logistics service differences, which are the sub-dimensions of logistics capability, and logistics performance.

When the responses of the employees working in logistics companies were considered in terms of the firm service time variable, significant findings were obtained at the level of $p < 0.05$ among all variables. With the increase in service life of the company, apart from the logistics innovation capability, the capability of logistic service differences and the perception of logistics performance increase positively. While one of the hypotheses (H4) developed in this direction was rejected, the other hypotheses were accepted. When it is evaluated in terms of experience, resources and qualifications, it is thought that the service period of the company affects the logistics ability and logistics performance perception of the employee. In the evaluation of logistic capability and logistics performance perception, when the variables of transport mode

were analyzed, the level of significance was found to be positive and all the hypotheses developed were accepted.

This study is limited to the data obtained from the logistics companies within the scope of the research and the methods used. In order to generalize the findings obtained in this context, it may be suggested to apply them in different provinces and different companies and to improve the sample size. In these companies, motivation and motivation activities can be focused on in order not to adversely affect the logistics ability and performance of the employees.