

## LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ ve BÖLGESEL KALKINMAYA KATKILARI

### IMPORTANCE of LOGISTICS SECTOR and ITS CONTRIBUTIONS to REGIONAL DEVELOPMENT

Gülhan Duran<sup>1</sup>

Doç. Dr. Musa TÜRKÖĞLÜ<sup>2</sup>

#### ÖZ

Lojistik kavram itibariyle yeni olmakla birlikte özellikle firma performansını rekabet gücü açısından etkilediği için büyük önem taşımaktadır. İlk kez 20. yüzyılın başında literatürde adı geçen ve zamanla önemi artan lojistik kavramı Türkiye'deki pek çok akademik çalışmada da ele alınmıştır. Dünyada bölgesel kalkınma alanında yaşanan dinamikler, bu alanda politikaların hedefleri, süreçleri ve uygulamalarında önemli değişimlere yol açmaktadır. Bölgelerarası gelişmişlik farklarının yüksek olduğu Türkiye'de, bölgesel kalkınma konusundaki yeni nesil kuramları içeren akademik çalışmaların kapsamı değişen politika uygulamaları için yol gösterici olması önem taşımaktadır. Bu çalışmanın amacı, Türkiye'de bölgesel kalkınma çalışmalarının yoğunlaştığı konular, lojistik sektörünün katkılarını incelemektir. Çalışmanın araştırma kısmında Antalya ilinde bulunan lojistik sektöründeki işletmelere yönelik bir uygulama yapılmıştır. Veri toplama yöntemi olarak yüz yüze anket tekniğinden yararlanılmıştır. Antalya'da bulunan 110 işletmeden elde edilen anket verileri SPSS programı yardımıyla analiz edilmiştir. Bu araştırmanın sonucunda, lojistik sektörü alanında ulaşım altyapı eksikliklerinin olduğu, politik ve stratejik yasaların yetersiz olduğu görülmektedir. Rekabet koşullarına dikkat edildiği ve geliştirildiği daha iyi hizmet verebilmek için çalışmalar yapıldığı belirtilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Lojistiğin Gelişimi, Bölgesel Kalkınma, Antalya İli.

**JEL Kodları:** C83, P25, P48.

#### ABSTRACT

Besides being a new concept, logistics plays a crucial role by affecting the performance of a company in terms of competitive capacity. Coined for the first time in early 20th century and growing in importance ever since, the concept of logistics has been addressed in many academic studies. The dynamics in the field of regional development around the world lead to significant changes in the objectives, processes and practices of the regional policies. In Turkey where there are high inter-regional developmental disparities, it is important that the scope of academic studies involving the new generation theories on regional development is guiding for changing policy implementations. In the research part of the study, an application was made for the enterprises in the logistics sector in Antalya. Face to face survey technique was used as data collection method. Survey data obtained from 110 enterprises in Antalya were analyzed with SPSS program. As a result of this research, it is seen that there is a lack of infrastructure in transportation and political and strategic laws are inadequate in the field of logistics sector. It is stated that competition conditions are paid attention to and improved, and studies are carried out in order to provide better service.

**Key Words:** Logistics, Development of Logistics, Regional Development, Antalya Province.

**JEL Codes:** C83, P25, P48.

#### 1. GİRİŞ

Küreselleşme ile ortaya çıkan teknoloji, iletişim ve ticaret alanlarındaki gelişmelerin ve bu alanlardaki ekonomilerin yakınlaşmaları pazarlamanın da uluslararası hale dönüşmesini sağlamıştır. Bu nedenle üretilen

<sup>1</sup>Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi, [gulhanduran15@hotmail.com](mailto:gulhanduran15@hotmail.com), Orcid:0000-0002-5924-7724.

<sup>2</sup>Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, [musaturkoglu@sdu.edu.tr](mailto:musaturkoglu@sdu.edu.tr), Orcid: 0000-0001-7662-9647.

ürünlerin güvenli bir şekilde ulaşımının sağlanması ise önemli hale gelmiştir. Dünyanın herhangi bir yerinden başka bir yere hizmet, ürün ve bilgi alışverişi artık çok daha hızlı ve etkili bir biçimde gerçekleşmektedir. Oluşan ekonomik yapıda işletmeler, müşteri memnuniyeti ve makul maliyetlere daha çok önem vermeye başlamış ve bu sebeple de lojistiğin gelişmesine katkıda bulunmuşlardır. Coğrafi konumu bakımından Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir köprü vazifesi gören Türkiye dünyada birçok ülke tarafından lojistik bir üs olarak görülmektedir. Her ne kadar Türkiye lojistik kavramı ile yakın bir zamanda tanışmış olsa da son yıllarda tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de lojistik alanında önemli gelişmeler yaşanmıştır. İthalat, ihracat ve perakendecilik ile artan ticaret hacminden ortaya çıkan sebeple de lojistik daha da ön plana çıkmıştır. Dünya genelinde gelişmesini devam ettiren lojistik sektörü, ülkemizde 1980-1990’lı yıllarda kara, hava, demiryolu ve kombine taşımacılık altyapılarını oluşturmuştur. Türkiye’de lojistik sektörü, Dünyadaki benzer uygulamalar ile paralellik göstererek hizmetlerini çeşitlendirmeye ve uzmanlaştırmaya devam etmiştir. Bu sayede 2000’li yıllarda emekleme dönemini geride bırakarak yerli ve uluslararası işletmeler ile iletişimini ve işbirliğini kuvvetlendiren aktif bir sektör haline dönüşmüştür (Kaya, 2010: 22).

Bu çalışmada lojistik kavramı ve tarihsel süreci, gelişen bu sektörün bölgesel kalkınma ve rekabet gücü değerlendirilerek incelenmiştir. Sırası ile lojistiğin tarihsel gelişimi, bölgesel kalkınmanın önemi ve lojistik sektörünün katkısı ele alınmıştır. Çalışma Antalya ilinde lojistik sektörüne yönelik etkilerin anlaşılması amacıyla alan araştırması şeklinde 110 işletme üzerinde gerçekleştirilmiştir. Yapılan araştırmadan anket yöntemiyle toplanan veriler SPSS programı ile analiz edilerek elde edilen bulgular ayrıntılı olarak irdelenmiştir.

## 2. LOJİSTİK KAVRAMI

1905’de ilk kez askeri bir kelime olarak kullanılan lojistik, askeri alanda çalışan personellerin malzeme taşıma, bakım, yenileme, sevkiyat ve tedarikinin karşılanması şeklinde kullanılmıştır (Kobu, 2003: 237). Yunancada “logistikos” (hesaplama yeteneği) ve Fransızcada “logistique” (arz etmek, kışla-konak yeri) kelimelerinden ortaya çıkan lojistik kavramının Türkçe anlamı “istatistiksel mantık” olarak ifade edilmektedir (Russell, 2000: 1). CSCMP (Council of Supply Chain Management Professional)’e göre lojistik kavramı, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak için, hammaddenin bulunduğu başlangıç noktasından başlayarak ürünün tüketildiği son tüketiciye kadar, tedarik zincirindeki malzemelerin, hizmetlerin, servislerin, bilgi akışının, verimli ve etkili bir biçimde depolanması, planlanması, kontrolü ve uygulanabilirliğidir. Çok geniş bir kullanım ve uygulama sahasına sahip olan lojistiğin sadece nakliye ve taşımacılık faaliyetleri için kullanılan bir kavram olmadığı, ileri ve geri hareketli bilgi akışı işlevlerini etkin ve hızlı bir şekilde paylaşan bir sistem olduğu söylenmektedir (Gülenç ve Karagöz, 2008: 75-76). Müşteri memnuniyeti, doğru ürünü, doğru miktarda ve zamanda, doğru yere, doğru şartlarda, doğru bilgi ve fiyat ile teslim etme becerisi ise lojistiğin en önemli özelliklerini oluşturmaktadır (Tanyeri, 2004: 12). Tarihsel gelişimine bakıldığında; Arch W. Shaw’ın 1916 yılında “İş dünyasındaki Problemlere Yaklaşım” adlı çalışmasıyla lojistiğin stratejik yanına dikkat çekmiştir (Stock ve Lambert, 2001: 2). 1960 yılında Peter Drucker, lojistiğin işletme karlılığı açısından üst yönetimin son aşaması olduğunu belirterek, ticaretin pek çok aşamadan geçerek dağıtım koluna önem verilmesi ile zaman ve maliyet tasarrufunda yardımcı olduğunu söylemiştir (Çancı ve Erdal, 2009: 38). 1960’larda çok uluslu şirketlerin ortaya çıkması ile birlikte lojistik sektörünün de bakış açısı değişmeye başlamıştır (Çağhyan, 2002: 33). İşletmelerin bakış açısının değişmesiyle birlikte yönetim anlayışı da 1960 sonrasında değişim göstermiştir. Kaliteyi artırma, satın alma, depolama gibi süreçleri malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım başlıkları altında birleştirerek sistematik bir hale getirmişlerdir (Orhan, 2003: 27). 1970’li yıllarda başlayan fiyata dayalı rekabet anlayışı ile paralellik gösteren lojistik sektörüne olan ilgi, işletmelerin yöneticilerini de maliyet avantajı sağlamanın yollarını aramaya yöneltmiş, önemli maliyet kalemlerinden olan lojistiğe odaklanmalarına neden olmuştur (Sezgin, 2008: 12). Bilgi sistemleri ve teknolojiye hızlı gelişmeler ile 1980’li yıllarda mikro bilgi işlem teknolojisine geçiş sayesinde uygulama alanı oluşmuştur (Timur, 1988: 12). 1990’lı yıllarda işletmelerin üretim kapasitesinin artması ve farklı taşıma türlerinin lojistik yönetimi faaliyetleri ile birleşmesiyle, tek seçeneqli taşıma sisteminden çok seçeneqli taşıma sistemine geçilmesine olanak sağlamıştır. 2000’li yıllarda ise sektöre liderlik eden işletmeler lojistiğin sunduğu pozitif yönlü katma değer görevinde başarılı olduğu düşüncesine yer vererek, lojistiği temel bir imkân sağlayıcı olarak kabul etmişlerdir (Demircioğlu, 2009: 12-13). Günümüzde müşteri ihtiyaçları doğrultusunda ilerleyen, çeşitlenen ve sürekli yenilenen lojistik hizmetleri, işletme faaliyetleri içinde önemli bir yere sahip olmuştur (Acar ve Gürol, 2013: 3).

## 3. BÖLGESEL KALKINMA VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Bölge, iktisadi olarak bakıldığında "ülke kadar geniş, kent kadar da küçük olmayan bir yer parçası olarak tanımlanmıştır". Bununla birlikte farklı bilim, tanım ve kısıtlara bağlı olarak ele alındığında geçmişten itibaren değerlendirmek gerekirse üzerinde tam bir uzlaşa bulunamamıştır. Özellikle ulus devletlerin ortaya çıkışından

sonra devletin içerisindeki farklılıklar ekonomik göstergelerle ele alınarak ulusal bütünleşmenin ana şartı ekonomik eşitsizliklerin giderilmesi olarak görülmüştür. Nitekim 1950'lerden itibaren kalkınma ekonomisinin güncellik kazanması ile bölgesel politikalar ve bölge planlama kavramlarının giderek daha fazla önemi haiz olmuştur (Eraydın, 2004: 126). İkinci Dünya Savaşı sonrası süreçte ortaya çıkan üretim patlaması modern tüketim toplumunun Kuzey Amerika ve Batı Avrupa'da yayılmasına yol açmıştır. Keynesyen refah devleti politikaları ile eş zamanlı olarak kent ve bölgelerde yaşanan şaşırtıcı derecedeki değişim ve gelişim akademisyenlerin el kitaplarında da yer etmiştir (Scott, 2000: 485-486). Yakın zamana değin iktisatçılar tarafından dünya mekansal boyutu olmayan harikalar diyarı olarak ele alınmaktadır (Scott, 2000: 486). 20. yüzyılda yaşayan iktisatçılar olan Schumpeter ve Samuelson tarafından dahi mekan boyutunun ihmal edilmesi iktisat da bölge biliminin doğmasının nedenlerinden olmuştur (Yavan, 2007: 109-111). Bir tarafta William Garisson ve öğrencileri endüstriyel yerleşim yeri, arazi kullanım türleri, kentleşme ve merkezi yerleşim sistemleri gibi geniş bir yelpazeyi araştırırken diğer yandan Walter Isard ve diğer akademisyenler de iktisatçıların eleştirilerini dillendirmişlerdir (Scott, 2000: 486). 1970'lere gelindiğinde ise petrol krizleriyle birlikte dünya ekonomilerinde ortaya çıkan durgunluk geleneksel politikaların çöküşüne yol açmıştır. Bu dönemde esnek üretim gerçekleştiren küçük sanayi işletmeleri hızla gelişmiştir. "Yeni coğrafya" adını taşıyan ekonomik literatür ise bu dönemde oluşmuştur. Bretton Woods'un çöküşüyle başlayan "küresel ekonomi" ile iktisadi faaliyetler uluslararası bir hale gelirken ekonomiler giderek birbirlerine entegre olmuştur (Kumral, 2006: 275). Bölge; küreselleşen ekonomilerde rekabet üstünlüğü elde etmek için kullanılan bir kaynak haline gelmiştir (Amin, 1999: 368). Krugman'a göre yeni ekonomik coğrafya kavramıyla ekonomilerdeki büyüme farklılıklarının anlaşılmasında bölge kavramının önemi büyüktür. Özellikle bölgesel büyümeden kaynaklı büyüme farklılıkları ve bölgesel uzmanlaşma kavramlarının önemi Krugman tarafından ifade edilmiştir (Krugman, 1991: 3). Diğer yandan bakıldığında geleneksel bölgesel kalkınma politikalarına eleştiri olarak ortaya çıkan yeni bölgesel kalkınma politikaları küçük ve orta boy işletmeleri olduğu kadar akademik çevrelerde ulus devlet temelli yerel ve bölgesel politikalarında duyulmasına yol açmıştır (Moulaert ve Sekia, 2003: 290). Çok sayıda disiplinin ortak noktası olan bölgesel çalışmalar incelendiğinde ana odağın "bölgenin artan önemi" olduğu görülürken, bölgenin refah arttırmaya yönelik politikadaki başarısı neticesinde bölgesel merkezli analizler karşımıza çıkmıştır (Dulupçu, 2006: 234-235). Günümüzde bölgesel kalkınmanın gerçekleştirdiği gelişim ele alındığında toplumun neredeyse tüm alanlarında görülen değişimlerin etkisiyle şekillendiği görülmektedir. İlhan Tekeli bölgesel kalkınma sürecini "Sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş, Fordist üretimden esnek üretime (postfordist) geçiş, Ulus devletlerin dünyasından küreselleşmiş dünyaya geçiş, Modernist düşünceden postmodernist düşünceye geçiş" olarak dörde ayırmıştır. Dünyada son 250 yılda meydana gelen değişimler ele alındığında bu gelişmelerin toplumların refahını yükseltmek adına bölgelerde de yaşandığı görülmektedir (Tekeli, 1996: 24).

Türkiye'de ki bölgesel kalkınma politikaları ele alındığında ise cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren özellikle bölgeler arası gelir dağılımı adaleti konusunun irdelendiği görülmektedir. 1930'lu yıllarda Devletçi Dönemin eseri olarak 1.5 Yıllık Sanayi Planı ile başlayan bu süreç 1960'lı yıllarda D.P.T. tarafından hazırlanan kalkınma planları ile boyut atlamıştır. Planlı dönemde bölgesel gelişmişlik farkı daha çok dillendirilerek sorunların merkezinde yer almıştır. Bu süreçle beraber kapsamlı bir planlama benimsenirken ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimin artırılmasına çalışılmıştır. Nitekim, bölgelerarası kalkınma ilkesi, planlı kalkınmanın toplumsal hedefleri içerisinde yer almıştır (Sevinç, 2011: 44). 1980'e kadarki süreçte uygulanan ithal ikameci politikaların etkisi bölgesel kalkınmada da görülmüştür. Uygulanan politikalar ile bazı sanayi alanları gelişirken yatırımların büyük kısmı yapısı gereği köyden kente göçü tetiklemiştir. Türkiye'nin doğu ve batı bölgeleri arasındaki farklılık daha da belirginleşmiştir. Oluşan farklılıkların önüne geçebilmek amacıyla 1968'de Kalkınmada Öncelikli Bölgeler kararı alınmakla birlikte uygulamada politikalar siyasilerin beklentilerine göre şekillendirilmiştir (Göymen, 2005: 2-3). 24 Ocak kararları sonrasında gelen neo-liberal politikalar ile bölgesel kalkınmada da ciddi değişimler yaşanmıştır. Küreselleşmenin ve liberalleşmenin etkisiyle DPT 'nin politikalarında önemli dönüşümler görülürken Anadolu Kaplanları olarak ifade edilen bölgeler yükseliş kaydetmiş bazı bölgelerde ise körelmeler meydana gelmiştir.

Bölgesel politikalarda yaşanan köklü değişimler ise 2000'li yıllarla birlikte görülmektedir. Bu dönemde, AB'ye üyelik için gerekli olan uyum sürecinin başlayabilmesi adına bölgesel alanda da bir takım düzenlemeler yapılmıştır. Yapılan düzenlemelerin en temelinde İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) yer almaktadır (Keskin ve Sungur, 2010: 280). 28.08.2002 tarihli ve 2002/4720 sayılı kararname ile bölgesel istatistiklerin toplanması, geliştirilmesi, bölgelerin sosyo-ekonomik analizlerinin yapılması, bölgesel politikaların çerçevesinin belirlenmesi ve Avrupa Birliği Bölgesel İstatistik Sistemi'ne uygun karşılaştırılabilir istatistik veri toplanması amacıyla ülke genelinde İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması tanımlanmıştır (T.C. Başbakanlık, 2002). İBBS

3 temel düzeyde alınmıştır. Düzey-1 12 bölge, Düzey-2 birbirlerine komşu olan 26 bölge ve Düzey-3 her il bir bölge olmak üzere 81 bölgeden oluşmuştur (Türkoğlu ve Yetişen, 2016: 69). İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması haricinde 2001 yılında Ulusal Program ve 2003 yılında Ön Ulusal Kalkınma Planı (ÖÜKP) dökümanları da hazırlanmıştır. 2006 yılında yapılan düzenlemelerle birlikte 2008 ve 2009 senelerinde İBBS Düzey-2' de yer alan 26 bölgede Kalkınma Ajansları kurulmuştur. 2014 senesine gelindiğinde ise Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (BGUS) 2014-2023 yıllarına kapsayacak şekilde 10. Kalkınma Planı çerçevesinde hazırlanmıştır.

Ülkelerin gelişmişlik ve kalkınmışlık düzeylerini anlamamızı sağlayan en önemli yapı taşlarından biri, o ülkenin ekonomik göstergeleridir. Bu göstergelerin olumlu olmasının, ülkenin ekonomik, sosyal, psikolojik ve kültürel dokusu üzerinde olumlu etkileri bulunmaktadır. Bu etkiler, toplumdaki bireylerin kültür, yaşam ve refah seviyelerini yükselterek kalitesini arttırmaktadır. Söz konusu ekonomik göstergelerin değişiminde ve yükselmesinde en önemli rolü oynayan araçlardan biri de lojistikdir. Özellikle son yıllarda ekonomik kalkınmayla birlikte ülkelerin dış ticaret eğilimlerinin artması, dış ticaret işlemlerinin daha karmaşık bir hal alması lojistiğin önemini arttırmıştır. Bu bağlamda, ekonomik faaliyetlerin devamı açısından ülkelerin sürdürülebilir bir iç ve dış ticaret sistemine sahip olması, bu ticaretin de mutlaka lojistik stratejileriyle desteklenmesi gerekir. Lojistik, ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik alanlarda ülkeye değer katmasının yanı sıra; milli gelirin yükselmesi, alım gücünün artması, istihdamın artması sonucu işsizliğin azalması, moral ve motivasyonun artması, eğitim seviyesinin artması, jeo-politik ve jeo-stratejik önemin artması, ikili ve çoklu anlaşmalar, lojistik üsler, siyasi güç ve liderlik, stratejik ortaklık, rol modeli ve model ortaklığı, gelir dağılımı adaleti, vergi gelirlerinin artması, rekabet gücünün artması, ekonomik büyüme ve kalkınma, dış ticaret hacminin artması, yabancı sermaye artışı gibi pek çok alanda katkıda bulunmaktadır.

Lojistik alanında gelişmeler Dünyada, Lojistik Performans Endeksi (LPI) ile ölçülmektedir. Dünya Bankası tarafından ülkelerin lojistik alanda performanslarını ölçmek için oluşturulmuştur. Her ülkede bulunan lojistik sektöründeki işletmelerin çalışanlar ve yöneticilerine gruplandırılmış bir takım sorunun sorulmasıyla ve alınan cevapların puanlarına göre değerlendirilerek ölçüm gerçekleştirilir ve sıralama yapılır. Uygulanan anket sonuçlarına göre ulaşılan ağırlıklı ortalamalar ülkelerin farklı 6 alandaki performanslarını göstermektedir. Bu alanlar; Uluslararası Taşımacılık, Lojistik Hizmet Kalitesi, Gümrükleme İşlemleri, Takip Edilebilirlik, Altyapı, Zamanında Teslim şeklindedir.

**Tablo 1.** Küresel Lojistik Değerleri

ÜLKELER	2007		2010		2012		2014		2016	
<b>Almanya</b>	4,10	3	4,11	1	4,03	4	4,12	1	4,23	<b>1</b>
<b>Lüksemburg</b>	3,54	23	3,98	5	3,82	15	3,95	8	4,22	<b>2</b>
<b>İsveç</b>	4,08	4	4,08	3	3,85	13	3,96	6	4,20	<b>3</b>
<b>Hollanda</b>	4,18	2	4,07	4	4,02	5	4,05	2	4,19	<b>4</b>
<b>Singapur</b>	4,19	1	4,09	2	4,13	1	4,00	5	4,14	<b>5</b>
<b>Belçika</b>	3,89	12	3,94	9	3,98	7	4,04	3	4,11	<b>6</b>
<b>Avusturya</b>	3,79	17	3,84	18	3,89	11	3,81	16	4,10	<b>7</b>
<b>Birleşik Krallık</b>	3,99	9	3,95	8	3,90	10	4,01	4	4,07	<b>8</b>
<b>Çin</b>	4,00	8	3,88	13	4,12	2	3,83	15	4,07	<b>9</b>
<b>ABD</b>	3,84	14	3,86	15	3,93	9	3,92	9	3,99	<b>10</b>
<b>Türkiye</b>	3,15	34	3,22	39	3,51	27	3,50	30	3,42	<b>34</b>

**Kaynak:** LPI

Tablo 1'de gösterildiği gibi, ilk olarak 2007'de oluşturulan LPI 2010 da tekrarlanmıştır. Ulaşılan sonuçlara göre Singapur, Almanya, İsveç, Hollanda, Lüksemburg gibi ülkelerin LPI puanları 3.97 ile 4.10 aralığında değerler aldığı görülmüştür. İlk yapılan değerlendirmede Türkiye 34. sırada yer alırken 2010'da tekrarlanan değerlendirmede ise 39. sırada yer almıştır. Tüm dünyaya hızlı bir biçimde hizmet veren çok gelişmiş kurye taşımacıları olarak adlandırılan Fedex, UPS, DHL, TNT kargo işletmeleri alanında en belirgin örneklerdir (UTİKAD, 23.12.2017).

#### 4. ANTALYA İLİ ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA

Teknolojik gelişmelerle hızlanan bilgisayar ve internet kullanımı yaşamımızı etkilerken ticari alışverişlerde ve tedarik zincirinde değişiklikler yaratmaktadır. Bunun en belirgin özelliği yer ve zaman farkı gözetmeksizin internetten birçok ürüne ulaşabilmek ve satın alabilmektir. İşte bu nedenle işletmeler açısından lojistik faaliyetler önemli kilometre taşlarından birini oluşturmaktadır. Söz konusu lojistik faaliyetler, işletmelerin gelir ve maliyetleri üzerinde doğrudan etki eder. Aynı zamanda işletmeye rakiplerine karşı rekabet avantajı sağlar. Diğer bir ifadeyle lojistik faaliyetler, işletmede maliyetlerin azaltılması, gelirlerin artırılması konusunda doğrudan ya da dolaylı olarak etki etmektedir. Esneklik, hız ve hizmet, müşteri memnuniyeti ve pazarda çok yönlülük konularında katma değer yaratmaktadır. Bu açıdan ele alındığında, lojistik faaliyetlerin performans düzeylerinin artırılması ve bu faaliyetlerin etkili bir şekilde gerçekleşmesiyle sağlanır. İşletmelerin pazarda kalıcı olabilmesi ve müşteri üzerinde olumlu değer yaratması için lojistik faaliyetlerin tamamında başarı sağlaması önemli bir unsurdur. İşletmelerin ana faaliyetleri olan planlama, yürütme denetleme gibi işlevlerin etkinliğinin sağlanması performans yönetimini etkilemektedir. Bu noktada işletme tepe yönetiminin alacakları kararların önemini artırılmasıyla birlikte önemli bilgilerin üretilmesi ve gerekli yönetimlere aktarılması örgütsele etkinliğin sağlanmasına katkı sağlamaktadır.

#### **4.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi**

Çalışmada lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelere sektör içerisindeki yeri ve önemi, sektör içerisindeki olumlu ya da olumsuz etkileri değerlendirilmiştir. Lojistik işletmelerin faaliyet alanları, sermayeleri, bilgi ve deneyimleri, gerçekleştirmiş oldukları taşımacılık faaliyetleri, Türkiye'deki lojistiğin gelişimi ve dış kaynak kullanıcılarının istek ve beklentilerinin saptanması ile ilgili unsurlar üzerinde durulmuştur.

#### **4.2. Araştırmanın Evreni ve Örnekleme**

Araştırmanın evrenini Antalya'da lojistik faaliyetlerini özellikle dış ticaret alanında etkin bir şekilde kullanan işletmeler oluşturmaktadır. Araştırmanın örnekleme seçilirken; Antalya da ihracatçı işletmelerin sayısı dikkate alınmıştır. Uygulamada işletmelerin kapasitesi ve farklı alanlardan geldiğini varsayarak 'kota örnekleme' yöntemi kullanılmıştır. Kota örnekleme; evrenin yaş, cinsiyet ve öğrenim düzeyi gibi değişkenlere göre tabakalanması ve bu tabakaların homojen kabul edilmesidir. Her tabakayı temsil edecek örneklem sayısı belirlenir ve kotadan istenilen kişiler seçilebilir (Karatay, 2016: 3). Katılımcılara yüz yüze anket tekniğinin uygulandığı araştırmanın coğrafi olarak kapsamı Antalya ilidir.

#### **4.3. Araştırmanın Yöntemi**

Araştırmada nicel bir yöntem kullanıldığı için anket tekniğinden yararlanılmıştır. Gümüş (2013)'ün çalışmasından yararlanılarak model ve anket formu oluşturulmuştur. Kota örnekleme yöntemi ile 130 işletmeye anket uygulanmış ve toplanan anketlerden 20 tanesi eksik cevap ya da ana değişkenlerinin boş olması nedenleriyle analiz dışı bırakılarak 110 adet anket formu dâhil edilmiştir. Araştırma Antalya geneline dağılımış şekilde bulunan işletmeler ile e-mail yoluyla irtibata geçilmiş ve yüz yüze görüşme ile gerçekleştirilmiştir.

#### **4.4. Veri Analizi Yöntemi**

Araştırma sistematik olarak gerçekleştirilmiştir. Anket formu hazırlanırken güvenilir veriler elde edilmiş ve bu veriler paralelinde sonuca ulaşmaya çalışılmıştır. Anketin güvenilirliğinin test edilmesi için ön araştırma yapılmış ve elde edilen veriler doğrultusunda iyileştirmeler yapılarak saha araştırmasına geçilmiştir. Son safhada elde edilen veriler likert ölçeği kullanılarak analizlere tabi tutulmuş ve sonuca ulaşılmıştır. Anketlerden derlenen veriler SPSS 20.0 istatistiksel veri analiz paket programı ile analiz edilmiştir.

#### **4.5. Araştırmanın Bulguları**

Anket sorularının yer aldığı ölçeğin geçerlilik ve güvenilirliğini test etmek amacı ile güvenilirlik analizi gerçekleştirilmiştir. Verilerin analizi ile elde edilen bulgular doğrultusunda Tablo 7'de güvenilirlik analizi sonuçları gösterilmiştir. Güvenilirlik analizi ölçümü için Cronbach's Alpha katsayısı göz önünde bulundurulmuştur. Cronbach's Alpha katsayısı değerlendirilirken (Nakip, 2013: 205):

$0,0 \leq \alpha \leq 0,40$  ise ölçek güvenilir değildir,

$0,40 \leq \alpha \leq 0,60$  ise ölçek düşük güvenilirlikte,

$0,60 \leq \alpha \leq 0,80$  ise ölçek oldukça güvenilirdir,

$0,80 \leq \alpha \leq 1,00$  ise ölçek yüksek derecede güvenilir bir ölçek olduğu ifadelerinden yararlanılmıştır.

**Tablo 2.** Güvenilirlik Analizi

Cronbach's Alpha	İfade Sayısı
,789	27

Tablo 2'de belirtildiği gibi Cronbach's Alpha katsayısı 0,889 olarak bulunmuş ve ölçeğin yüksek derecede güvenilir olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Çalışmanın güvenilirliği analiz edildikten sonra, frekans ve T-Testi de uygulanmış ve çıkan sonuçlar yorumlanmıştır. Tek bir örneklem grubunun belli bir değişkene bağlı ölçüm ortalaması ile yine aynı değişkene bağlı olan ana kütle veya örneklem grubu için önceden tahmin edilen ortalaması arasında önemli bir güven düzeyine dayanan anlamlı bir fark olup olmaması durumunu görmek amacıyla uygulanan bir test işlemini ifade etmektedir (Arslantürk ve Arslantürk, 2013: 207).

Yapılan ankette var olan sorular iki temel amaca yönelik olarak hazırlanmıştır. İlki lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmeleri kapsamlı olarak tanımaya yöneliktir. Burada işletmelerin faaliyet alanı, sermayesi, işletme yapıları, sektördeki deneyimleri, hangi taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirdiği, lojistik faaliyetlerini gerçekleştirdiği ülkeler, işletmelerde çalışan ortalama personel sayısı, eğitim durumları, diğer işletmelere sağladıkları lojistik destekler, yıllık ortalama taşıdığı ürün miktarı, filosunda bulunan araç sayısı gibi güçlü ve zayıf yönlerinin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır. Anketin bir diğer amacı ise, lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin sektöre bakış açıları, dış kaynak kullanıcılarının durumu hakkındaki görüşlerini ölçmeye yönelik sorulardan oluşmuştur.

#### 4.5.1. Demografik Bulgular

Çalışmanın bu bölümünde anket çalışmasına katılan işletmelerin demografik özelliklerine göre dağılımları incelenmiş, çıkan veriler eşliğinde sonuçlara ilişkin yorumlara yer verilmiştir.

**Tablo 3.** İşletmelerin Faaliyet Alanı

İş ile İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	Uluslararası	69	63
	Ulusal	16	14
	Yerel	25	23
	Toplam	110	100

Tablo 3'e baktığımızda ankete katılan işletmelerin %63'ü uluslararası pazarlarda, %14'ü ulusal pazarlarda ve geri kalan %23'ü ise yerel pazarlarda faaliyet göstermekte olduklarını belirtmişlerdir.

**Tablo 4.** İşletmelerin Sermayelerine Göre Dağılımı

İş ile İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	İşletme Sermayesi	42	38
	Öz Sermaye	56	51
	Yabancı Sermaye	8	7
	Hiçbiri	4	4
	Toplam	110	100

Tablo 4'e baktığımızda ankete katılan işletmelerin %38'i işletme sermayesini, %51'i öz sermaye ve %7'si yabancı sermaye kullanmaktadır.

**Tablo 5.** İşletmelerin İşletme Yapıları

İş ile İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	KOBİ	45	41
	Sermaye İşletmesi	32	29
	Ticaret İşletmesi	30	27
	Hiçbiri	3	3

	Toplam	110	100
--	--------	-----	-----

Ankete cevap veren 110 işletmeden %41 ile büyük çoğunluğunu KOBİ oluştururken, % 29 ile sermaye işletmeleri ikinci sırada gelmektedir. %27'lik kısımda ise Ticaret işletmeleri yer almaktadır.

**Tablo 6.** İşletmelerin Lojistik Sektöründeki Deneyimleri

İş İle İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	1-5 Yıl Arası	45	41
	6-10 Yıl Arası	20	18
	11-15 Yıl Arası	20	18
	16-20 Yıl Arası	11	10
	21-25 Yıl Arası	6	6
	25 Yıl ve Üzeri	8	7
	Toplam	110	100

Lojistik işletmelerin genelde genç işletmelerden oluştuğu gözle çarpılmaktadır. 1-5 ve 6-10 yıllar arası deneyime sahip gruplar toplamda % 59 ile ankete katılan işletmelerin yarısına yakın kısmını kapsamaktadır. 25 yıl ve üzeri deneyime sahip köklü işletmelerin %7 ile azımsanmayacak bir orana sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca 11-15 yıl arası %18, 16-20 yıl arası %10 ve 21-25 yıl arası ise %6 işletme ankete cevap vermiştir.

**Tablo 7.** İşletmelerin Ana Faaliyet Taşımacılık Faaliyet Türleri

İş İle İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	Karayolu Taşımacılığı	52	47
	Havayolu Taşımacılığı	21	19
	Denizyolu Taşımacılığı	37	34
	Toplam	110	100

Tablo 7'de ankete cevap veren işletmelerin %47 ile yarısına yakını karayolu taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Karayolunu, %34 ile denizyolu ve %19 ile havayolu takip etmektedir.

**Tablo 8.** İşletmelerin Karayolu Taşımacılığı Kullanım Oranı

İş İle İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	%0-10 Arası	2	4
	%11-30 Arası	9	17
	%31-50 Arası	7	14
	%51-70 Arası	8	15
	%71-90 Arası	15	29
	%91-100 Arası	11	21
	Toplam	52	100

Tablo 8'de ankete cevap veren katılımcı işletmelerin %47'si karayolu taşımacılığının lojistik faaliyetleri içinde %29'luk kısmı %30-70 arasında yer tuttuğunu belirtirken, %21'lik kısmı %91-100 arasında ve %4'lük kısmı da %0-10 arasında yer tuttuğunu ifade etmiştir.

**Tablo 9.** İşletmelerin Havayolu Taşımacılığı Kullanım Oranı

İş İle İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	%0-10 Arası	0	0
	%11-30 Arası	3	7
	%31-50 Arası	2	5
	%51-70 Arası	11	26
	%71-90 Arası	5	12
	%91-100 Arası	0	0
	Toplam	21	100

Tablo 9'da ankete cevap veren işletmelerin hiçbiri %10 ve altında kullanmazken, işletmelerin çoğunluğu %51-70 arası kapasite kullandığını ifade etmiştir.

**Tablo 10.** İşletmelerin Denizyolu Taşımacılığını Kullanım Oranı

İş İle İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
	%0-10 Arası	0	0
	%11-30 Arası	0	0
	%31-50 Arası	7	19
	%51-70 Arası	0	0
	%71-90 Arası	19	51
	%91-100 Arası	11	30
	Toplam	37	100

Tablo 10'da gösterildiği gibi katılımcı işletmelerin %19'u denizyolu taşımacılığını %30-50 arası kullandığını söylemiştir. Denizyolu taşımacılığı %30'nin altında kullananların oranı %0 iken %91 ile 100 arası %30'u bulmaktadır.

**Tablo 11.** İşletmelerin Lojistik Faaliyet Gerçekleştirdiği Ülkelerin Oranı

İş İle İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	Avrupa Birliği Üye Ülkeleri	41	37
	Rusya	22	20
	Amerika Kıtası	14	13
	Arap Ülkeleri	33	30
	Toplam	110	100

İhracatta en büyük ortağımız olan Avrupa Birliği Üye Ülkeleri %37 ile de ankete katılan işletmelerin en fazla lojistik faaliyet gösterdiği ülkeler olurken, bunu sırasıyla %30 ile Arap Ülkeleri, %20 ile Rusya ve %13 ile Amerika Kıtası izlemektedir.

**Tablo 12.** İşletmelerin Çalışan Personel Oranı

İş İle İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	100'den Az	32	29
	101-249 Kişi Arası	54	49
	250-499 Kişi Arası	20	18
	500-999 Kişi Arası	3	3
	1000 ve Üzeri	1	1
	Toplam	110	100

İşletmelerin %49 ile büyük çoğunluğu 101-249 kişi arası çalışan bulundururken, %29'u 100'den az çalışana sahiptir. Sadece %1'lik kısmı 1000 üzerinde çalışanı olduğunu belirtmiştir.

**Tablo 13.** İşletmelerin Araç Sayıları

İş İle İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı (N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	1-50 Arası	56	51
	51-100 Arası	34	31
	101-200	10	9
	201-300	7	6
	301-400	3	3
	401 ve Fazlası	0	0
	Toplam	110	100

İşletmelerin araç kapasiteleri incelendiğinde 1-50 arası araca sahip 56 işletme bulunurken 301-400 arasında araç kapasite düşük olduğu tespit edilmiştir.



**Tablo 14.** İşletmelerin Yıllık Ortalama Taşıdığı Ürün Miktarı

İş İle İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı(N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	0-50.000 Ton	11	10
	51.000-100.000 Ton	28	25
	101.000-200.000 Ton	10	9
	201.000-300.000 Ton	4	4
	301.000-500.000 Ton	37	34
	501.000 Ton ve Fazlası	20	18
	Toplam	110	100

Katılımcıların büyük çoğunluğu (%34) yılda ortalama arası 301.000-500.000 ton yük taşıdığı görülürken 501.000 ve üzerinde yük taşıyanların oranı ancak %18’lerde kalabilmiştir. 100.000 ve altında ortalama yük taşıyan işletmelere oranı ise %25’i bulmaktadır.

**Tablo 15.** Hedef Kitlenin Dikkat Ettikleri

İş İle İlgili Özellikler	Değişkenler	İşletme Sayısı(N)	Yüzde (%)
Çalışılan Birim	Navlun Ücreti	28	25
	Transit Ücreti	12	11
	Hız	17	16
	Taşıma Öncesi Hizmet	28	25
	Taşıma Sonrası Hizmet	11	10
	Güven	14	13
	Toplam	110	110

Tablo 15’de işletmelere göre hedef kitle açısından en önemli etkenlerin %25 ile Navlun ücreti faktörü ve Taşıma öncesi Hizmet olduğu düşünülmektedir. Bunu sırasıyla %16 ile Hız, %13 ile güven, %11 ile Transit Ücreti, %10 ile Taşıma Sonrası Hizmet takip etmektedir.

Ankette işletmelerin, Türkiye de lojistik sektörünün gelişmesi ile ilgili düşüncelerini anlamak amacıyla sorulan bu soruya verdikleri cevaplar her bir faktör için ayrı ayrı şekilde tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 16.** İşletmelerin Lojistik Kullanımına Yönelmesine Neden Olan Faktörler Üzerine Bir Uygulama

	1		2		3		4		5	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Türkiye’de lojistik sektörü gelişmiştir.	12	11	19	17	52	47	16	15	11	10
Türkiye’de karayolu taşımacılığı oldukça yaygın yapılmaktadır.	79	70	29	26	4	4	0	0	0	0
Türkiye’de denizyolu taşımacılığı oldukça yaygın yapılmaktadır.	25	23	15	14	22	20	48	43	0	0
Türkiye’de havayolu taşımacılığı oldukça yaygın yapılmaktadır.	1	1	44	40	30	27	35	32	0	0
Türkiye’de lojistik sektörünün gelişmesi için yeterli politikalar ve stratejiler üretilmektedir	0	0	37	34	33	30	40	36	0	0
Lojistik konusunda karar alma yetkisi tamamen tepe yönetimindedir	7	6	40	36	28	26	27	25	8	7
Faaliyette bulunan bölgede çevre standartları yüksek düzeydedir	36	33	43	39	24	22	7	6	0	0

1- Kesinlikle Katılıyorum 2- Katılıyorum 3- Kararsızım 4- Katılmıyorum 5- Kesinlikle Katılmıyorum F: Frekans

Tablo 16’ya baktığımızda ankete katılan işletmelerin %47’sinin Türkiye’de lojistiğin gelişiminde olumlu ya da olumsuz bir düşünceye sahip olmadıkları görülmektedir. Sektörün yeterince gelişmediğini düşünenlerin yüzdesel oranı %25’leri göstermekte iken sektörün gelişimini olumlu bulurlar ise toplamda katılımcıların %28’ini kapsamaktadır.

Ankete katılan lojistik işletmelerin %96'sı karayolu taşımacılığının yaygın olarak kullanıldığını düşünürken %0'lık kısmı bu duruma katılmamaktadır. Bu konuda kararsız olanların oranı ise %4'tür. Türkiye'de denizyolu taşımacılığının yaygın olarak yapıldığını düşünen katılımcılar %37'lik kısmı oluşturmaktadırlar. Katılımcıların %43'ünün bu görüşe katılmadıkları görülürken %20'lik kısmının ise bu konuda kararsız olduğu tespit edilmiştir.

Katılımcıların %41'i havayolu taşımacılığının yaygın bir biçimde kullanıldığını düşünürken %32'e tekabül eden katılımcı ise yeterince kullanılmadığını savunmaktadırlar. Diğer taraftan katılımcıların %27'ü her iki görüşü de katılmadıklarını savunmaktadır.

Türkiye'de lojistik sektörünün gelişmesi için yeterli politikalar ve stratejiler olduğuna dair yöneltilen soruya karşılık alınan cevaplarda katılımcıların %30'luk kısmının kararsız kaldıkları görülmektedir. Lojistiği destekleyici bir takım politik kararların alındığını fakat yeterli olmadığını düşünmektedirler. Bir diğer taraftan Tablo 21 incelendiğinde 'kesinlikle evet yeterli politikalar üretiliyor' diyen katılımcıların olmadığı görülmektedir. Anket katılımcıların genel kanısı lojistik konusunda devletin kararlar almadığı ve yeterli olmadığı yönündedir.

Lojistik konusunda karar alma yetkisinin tepe yönetiminde olduğu kanısında olanlar %42'lik kısmı oluşturmaktadır. Öte taraftan tepe yönetiminin karar almasında, tepe yönetimine bağlı birimlerin görüş ve önerilerinin dikkate alındığını savunanların yüzdesel payı %32'dir.

Anket katılımcılarının %72'si işletmelerin faaliyette buldukları çevre standartlarının yüksek düzeyde olduğunu düşünmektedir. Katılımcılardan %22'si kararsız bir tutum sergilerken %6'sı katılmadıkları görüşünü sunmuşlardır.

## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Gelişen teknoloji ile birlikte, günümüzde bir yandan piyasa koşullarına ayak uydurmaya çalışan bir yandan da finansal yapısını güçlendirmeye çalışarak küresel pazarda hizmet vermeye çalışan pek çok işletme, bir rekabet içerisine dâhil olma çabasıdır. Bu durum ile işletmeler küreselleşme olgusu ile birlikte hizmet vermek istediği sektördeki yeniliklere ayak uydurarak veya geliştirerek uzmanlaşma yolunda ilerlemeye devam etmektedirler. Bunlardan biri olan lojistik sektörü, Dünya da ve Türkiye de gerçekleşen bu büyük pazarda kendine önemli bir yer edinmiştir.

Bu bağlamdan yola çıkarak, Antalya ili lojistik sektörü üzerine bir araştırma yapılmıştır. Bu araştırmanın sonuçlarına göre; %63'ü uluslararası pazarda hizmet vermekte, %51'i öz sermayesini kullanmakta, %41'i KOBİ'lerden oluşmakta, %41'i 1-5 yıl arası hizmet veren işletmelerden oluşmaktadır. Aynı zamanda bu işletmelerin lojistik kullanım faaliyetlerine bakıldığında; %47 oranı ile en çok karayolu taşımacılığını tercih ettikleri görülmektedir. Antalya iline bağlı olan lojistik işletmelerinin %37 oranı ile en çok Avrupa Birliğine üye ülkeler ile ticaret yaptığı sonucuna ulaşılmıştır. Çalışan sayısının %49 oranında 101-249 kişiye istihdam verdiği ve bu işletmelerin %51'inin 1-50 araç kapasitesine sahip olduğu görülmüştür. Yıllık taşıdığı yük oranına bakıldığında ise; %34'ünün 301.000-500.000 ton ürün taşıdığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu işletmelerin hedef kitlesinin en çok dikkat ettiği unsurların başında, %25 oranı ile navlun ücreti ve taşıma öncesi hizmet gelmektedir.

Yine araştırmanın sonuçlarına göre; Türkiye de lojistik sektörünün gelişiminde olumlu veya olumsuz bir ifade de bulunmayan işletmelerin %47 oranında olması dikkat çekmektedir. %96 oranı ile en çok karayolu taşımacılığının yaygın olarak kullanıldığını belirtmektedir. Araştırmaya dâhil olan işletmelerin lojistik sektörünün Türkiye'deki gelişimini için yeterli politika ve strateji olduğunu düşünenler %30 oranındadır. Lojistik konusunda karar alma yetkisinin tepe yönetiminde olduğunu düşünen %42 oranında işletme bulunmaktadır.

Bu sonuçlar göz önüne alındığında; en çok karayolu taşımacılığını kullanan işletmelerin ulaşım altyapı sorunlarının giderilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte düzenli bilgi akışı için altyapısı sağlam teknolojiler kullanılması uygun görülmelidir. Lojistik sektörde araç ve ekipman yetersizliklerinin olması sektöre olumsuz yönde yansayan diğer bir sorunu oluşturmaktadır. Bu şekilde Türkiye'de lojistiğin gelişiminin önünü kesmektedir. Politik ve stratejik olarak gerekli olan yapılanmanın işletmeler açısından olumlu yönde olacağı düşünülmektedir. Oldukça büyük bir pazarda geniş bir rekabet vizyonu bulunan lojistik işletmelerinin planlanan hedeflerine ulaşmaları için ekonomik, politik, stratejik ve çalışma etiği yasalarının da düzenlenmesi gerekliliği unutulmamalıdır.

## KAYNAKÇA

- Acar, A.Z. & Gürol, P. (2013), “Türkiye’de Lojistik Yazının Tarihsel Gelişimi”, II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, 1(9), s.3.
- Amin, A. (1999) “An Institutional Perspective on Regional Economic Development”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 23(2), 365-378.
- Arslantürk, Z. ve Arslantürk, E.H., *Uygulamalı Sosyal Araştırma, Çamlıca Yayınları, İstanbul, 2013.*
- Çağhyan, V.,(2002), “Küresel Rekabet Ortamında Tedarik Zinciri Yönetimi”, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.*
- Çancı, M., ve Erdal, M., (2009), *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, UTİKAD, Genişletilmiş 3. Baskı, İstanbul.*
- Demircioğlu, M. (2009), “Araç Rotalama Probleminin Sezgisel Bir Yaklaşım İle Çözülmesi Üzerine Bir Uygulama”, *Yayınlanmamış Doktora Tezi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adana.*
- Dulupçu, M. A. (2006) “Bölgesel Politikalar Kopyalanabilir mi? Bölgeselleştirme Karşısında (Yönetim) Karşısında (Yeni) Bölge(sel)cilik (Yönetişim)”, *TEPAV*, 233-255.
- Eraydın, A. (2004) “Bölgesel Kalkınma Kavram, Kuram ve Politikalarında Yaşanan Değişimler”, *Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu*, 1, 126-143.
- Göymen, K. (2005) “Türkiye’de Bölgesel Politikaların Evrimi ve Bölgesel Kalkınma Ajansları”, *Yerel Kalkınma İçin Ortaklıklar içinde. İstanbul Politikalar Merkezi Yayını.*
- Gülenç, İ.F. ve Karagöz, B., (2008), “E-Lojistik ve Türkiye’de E-Lojistik Uygulamaları”, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 15(1), 73-91.
- Gümüş, S.,(2013), “Lojistik Sektörünün Türk Ekonomisine Katkıları ve Bir Araştırma” *Uluslararası İşletme ve Yönetimi Dergisi*, 1(3), 302-324.
- Karatay, M. <http://www.80.251.40.59/education.ankara.edu.tr/aksoy/eay/mkaratay.doc>  
(Erişim Tarihi: 26.09.2019).
- Kaya, S.,(2010), “Türkiye’nin Lojistik Potansiyeli Ve İzmir’in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (Swot) Analizi”, *İzmir Ticaret Odası, AR&GE Bülten* 22-28.
- Keskin, H. ve Sungur, O. (2010) “Bölgesel Politika Ekseninde Yaşanan Dönüşüm: Türkiye’de Kalkınma Planlarında Bölgesel Politikaların Değişimi”. *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21, 271-293.
- Kobu, B., (2003), *Üretim Yönetimi, Avcıol Basım Yayın, İstanbul.*
- Kumral, N. (2006) “Bölgesel Rekabet Gücünü Arttırmaya Yönelik Politikalar”. *TEPAV Sempozyum*, 275-287.
- Krugman, P. (1991) “*Geography and Trade*”, Cambridge, MIT Press, London.
- Moulaert, F. ve Sekia, F. (2003) “Territorial Innovation Models: A Critical Survey”, *Regional Studies*, 37(3), 289-302.
- Nakip, M. (2003), *Pazarlama Araştırmaları, Seçkin Yayıncılık, Ankara.*
- Orhan, O.Z.,(2003), “Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi”, *İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No:39, İstanbul.*
- Russell, S. H. (2000), *Growing World of Logistics, Air Force Journal of Logistics*, [http://findarticles.com/p/articles/mi\\_m0IBO/is\\_4\\_24/ai\\_74582445/pg\\_1](http://findarticles.com/p/articles/mi_m0IBO/is_4_24/ai_74582445/pg_1) (Erişim Tarihi: 26.09.2019).
- Scott, A. J. (2000) “Economic Geography: The Great Half-Century”, 24, 483-504.
- Sevinç, H. (2011) “Bölgesel Kalkınma Sorunsalı: Türkiye’de Uygulanan Bölgesel Kalkınma Politikaları”, *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 6(2), 35-54.

- Sezgin, T., (2008), Lojistik Kavramı ve Türkiye'deki Uygulamaları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Stock, J.R. ve Lambert, D.M. (2001), Strategic Logistics Management, McGraw-Hill, Boston.
- Tanyeri, M. , (2004), "Marketing Trends For Logistics" International Logistics Congress. 1, 11-22, İzmir..
- Tekeli, İ. (1996) Katılımdan beklentilerimiz Zaman içinde Nitelik Değiştiriyor Ada Kentliyim, No. 3, Sonbahar 1996, s. 23-24'ten aktaran Ökmen M., Özer B., (2007), "Küreselleşme-Yerelleşme Dikotomisinin Açılımları Üzerine Bir Tartışma. Küresel Esintiler ve Yerel Etkiler Sarmalında Türk Kamu Yönetimi", (Ed. A.Yılmaz, Y. Bozkurt), Gazi Kitabevi, Ankara.
- Timur, N.,(1988), Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.
- Türkoğlu M. ve Yetişen S. (2016), "Düzey 2 Bölgelerinde Eğitim ve Sağlık Açısından Beşeri Sermaye Yapısının Panel Veri Analizi İle Karşılaştırılması", Vizyoner Dergisi, 7(14), 66-80.
- <http://www.lpi.org/&prev=search> (26.08.2019).
- <http://www.utikad.org.tr/Duyuru.aspx?KatID=8&Baslik=Posta%20/%20H%C4%B1z%C4%B1%20Kargo> (26.08.2019)