

**LOJİSTİK EĞİTİMİ ALAN ÖĞRENCİLERİN STAJ
ALGILARININ İŞLETME İLE İLGİLİ FAKTÖRLER
BAĞLAMINDA İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

RUKİYE ÖZKAN

**TARSUS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK
ANABİLİM DALI**

2018, Tarsus-MERSİN

**LOJİSTİK EĞİTİMİ ALAN ÖĞRENCİLERİN STAJ
ALGILARININ İŞLETME İLE İLGİLİ FAKTÖRLER
BAĞLAMINDA İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

RUKİYE ÖZKAN

**TARSUS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK
ANABİLİM DALI**

**Danışman
Doç. Dr. SEZEN BOZYİĞİT**

2018, Tarsus-MERSİN

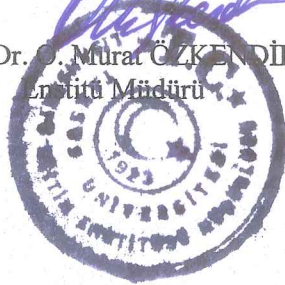
ONAY

Rukiye ÖZKAN tarafından Doç. Dr. Sezen BOZYİĞİT danışmanlığında hazırlanan “Lojistik Eğitimi Alan Öğrencilerin Staj Algılarının İşletme İle İlgili Faktörler Bağlamında İncelenmesi” başlıklı bu çalışma aşağıda imzaları bulunan jüri üyeleri tarafından oy birliği/çokluğu ile Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Görevi	Unvanı, Adı ve Soyadı	İmza
Başkan	Doç. Dr. Sezen BOZYİĞİT
Üye	Doç. Dr. Eda YAŞA ÖZELTÜRKAY
Üye	Dr. Öğretim Üyesi M. Sami SÜYGÜN

Yukarıdaki Jüri kararı Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 02/01/2019 tarih ve 2019/01..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Doç. Dr. O. Murat ÖZKELİDİR
Enstitü Müdürü



Bu tezde kullanılan özgün bilgiler, şekil, tablo ve fotoğraflardan kaynak göstermeden alıntı yapmak 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu hükümlerine tabidir.

ETİK BEYAN

Tarsus Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliğinde belirtilen kurallara uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada,

- Tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlâk kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- Atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak kullandığımı,
- Kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Bu tezin herhangi bir bölümünü Tarsus Üniversitesi veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı,
- Tezin tüm telif haklarını Tarsus Üniversitesi'ne devrettiğimi beyan ederim.

ETHICAL DECLARATION

This thesis is prepared in accordance with the rules specified in Tarsus University Graduate Education Regulation and I declare to comply with the following conditions:

- I have obtained all the information and the documents of the thesis in accordance with the academic rules.
- I presented all the visual, auditory and written informations and results in accordance with scientific ethics.
- I refer in accordance with the norms of scientific works about the case of exploitation Of others' works.
- I used all of the referred works as the references.
- I did not do any tampering in the used data.
- I did not present any part of this thesis as an another thesis at Tarsus University or another university.
- I transfer all copyrights of this thesis to the Tarsus University.

25 /12 /2018

İmza / Signature

Rukiye ÖZKAN



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	i
ABSTRACT	ii
TEŞEKKÜR	iii
TABLolar DİZİNİ	iv
ŞEKİLLER DİZİNİ	vi
KISALTMALAR VE SİMGELER	vii
1. GİRİŞ	1
2. LOJİSTİK KAVRAMI	3
2.1. Lojistiğin Tanımı	3
2.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	6
2.3. Lojistiğin Önemi	16
2.3.1. Lojistiğin Ekonomideki Önemi	16
2.3.2. Lojistiğin İşletmelerdeki Önemi	18
2.4. Lojistiğin İlkeleri	20
2.5. Lojistik Yönetimi	21
2.6. Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Arasındaki Fark	24
2.7. Temel Lojistik Faaliyetler	27
2.7.1. Taşıma	27
2.7.1.1. Karayolu Taşımacılığı	30
2.7.1.2. Demiryolu Taşımacılığı	30
2.7.1.3. Denizyolu Taşımacılığı	31
2.7.1.4. Havayolu Taşımacılığı	32
2.7.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı	33
2.7.2. Depo Yönetimi	33
2.7.3. Stok Yönetimi	35
2.7.4. Elleçleme	36
2.7.5. Ambalajlama	37
2.7.6. Talep Tahmini	39
2.7.7. Müşteri Hizmetleri	41
2.8. DÜNYA'DA LOJİSTİK SEKTÖRÜ	42
2.9. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ	46
3. LOJİSTİK EĞİTİMİ	52
3.1. Eğitimin Tanımı	52
3.2. Eğitimin Amaçları	54
3.3. Mesleki Eğitim	55
3.4. Lojistik Eğitimi	56
3.5. Dünya'da Lojistik Eğitimi	60
3.6. Türkiye'de Lojistik Eğitimi	64
4. STAJ KAVRAMI	83
4.1. Stajın Tanımı	83
4.2. Stajın Amacı ve Önemi	84
4.3. Stajla İlgili Yapılan Çalışmalar	85
4.4. Lojistik Eğitiminde Staj	88
5. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ	91
5.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi	91

5.2. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri	92
5.3. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi	95
5.4. Araştırmanın Veri Toplama Yöntemi	97
5.5. Araştırmanın Veri Analizi	98
5.6. Araştırmanın Geçerlik ve Güvenirliği	99
5.7. Araştırmanın Sınırlılıkları	101
6. BULGULAR ve TARTIŞMA	102
6.1. Katılımcıların Demografik Özellikleri ve Staj Yapılan İşletmeler İle İlgili Bilgiler	102
6.2. Faktör Analizi Sonucu Ulaşılan Bulgular	109
6.3. Hipotezlerin Test Edilmesi Sonucu Ulaşılan Bulgular	111
7. SONUÇ ve ÖNERİLER	118
KAYNAKLAR	122
EKLER	140
ÖZGEÇMİŞ	142



ÖZET

Lojistik kavramı askeri bir kavram olarak ortaya çıkmıştır. Daha sonra lojistik birçok alanda müşteri memnuniyetine odaklanarak mal ve hizmetleri minimum maliyetle hedef pazara ulaştırarak bir sektör haline gelmiştir. Lojistik sektörü faaliyetlerini daha etkili bir şekilde yerine getirebilmek ve rekabet avantajı sağlayabilmek için nitelikli işgücüne gereksinim duymaktadır. İşgücünün sektöre yönelik gerekli bilgi, beceri ve tecrübeyi elde etmesinde lojistik eğitimi önemli bir rol oynamaktadır. Lojistik eğitimi üniversitelerin ön lisans, lisans ve lisansüstü programlarında verilmektedir. Lojistik eğitimiyle, teorik bilgileri edinen öğrenciler becerilerini geliştirmek ve tecrübelerini arttırmak için staj da yapmaktadırlar. Öğrenciler staj programlarıyla sektörü, mesleği ve iş hayatını daha yakından tanımakta ve kariyerlerine yön vermektedirler. Staj sırasında yaşanan olumlu veya olumsuz durumlar öğrencilerin hem sektöre yönelik bakış açılarını hem de stajdan duydukları memnuniyet düzeyini etkilemektedir. Bu durumların ortaya çıkmasına neden olan çeşitli faktörler vardır. Bunlardan birisi de işletmenin özellikleridir. Bu araştırmanın amacı da, öğrencilerin staja yönelik algılarının işletmelerin sahip olduğu özelliklere göre farklılık gösterip göstermediğini ortaya çıkarmaktır. Araştırmanın örneklemini Mersin, Hatay, Konya ve Gaziantep illerindeki üniversitelerin lojistik eğitimi veren ön lisans ve lisans bölümlerinde okuyan ve staj programlarını tamamlamış olan öğrenciler oluşturmaktadır. Araştırmada veriler anket tekniği kullanılarak toplanmış ve sonuç olarak 407 anket formu analize tabi tutulmuştur. Araştırmanın analiz kısmında yüzde ve frekans dağılımlarının yanı sıra, faktör analizi, T testi ve ANOVA yapılmıştır. Araştırma sonucunda öğrencilerin stajdan duydukları memnuniyetin farklı departmanlarda görev alma ve çalışılan departman sayısına göre farklılık gösterdiği tespit edilmiştir. Ayrıca öğrencilerin stajdan duydukları memnuniyet ve sektöre bakış açıları işletmenin türü, yetkililer tarafından sorulara yeterli cevap verilme durumu ve işletmelerin sunduğu imkanlara göre de anlamlı bir farklılık göstermiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Sektörü, Lojistik Eğitimi, Staj, Staj Algısı.

Danışman: Doç. Dr. Sezen BOZYİĞİT, Tarsus Üniversitesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı, Tarsus.

ABSTRACT

The notion of logistics has emerged as a military concept. Afterwards, logistics has become a sector that delivers goods and services to the target market with minimum cost by focusing on customer satisfaction in many areas. The logistics sector needs qualified labor force in order to perform its activities more effectively and to provide competitive advantage. Logistics training plays an important role in the labor force to obtain the necessary knowledge, skills and experience for the sector. Logistics education is given in the undergraduate and graduate programs of universities. Students who have acquired theoretical knowledge through with logistical trainings do their compulsory internship in order to improve their skills and to increase their experience. Students learn more about the sector, the profession and the business life with their compulsory internship programs and manage their careers. The positive or negative situations experienced during the internship affect the students' perspective towards the sector and the level of satisfaction they feel from the internship. There are several factors that cause these situations to occur. One of these factors is the characteristics of the company. The aim of this research is to find out whether the students' perceptions of internship differ according to the characteristics of the company. The sample of research consists of the students who have studied in the logistics departments of the universities in Mersin, Hatay, Konya and Gaziantep and completed internship programs. In this research, data were collected by using questionnaire technique and 407 survey forms were analyzed. In the analysis part of the research, as well as the percentage and frequency distributions, factor analysis, T test and ANOVA were performed. As a result of the research, it was detected that the satisfaction of the students in the internship varied according to work part in different departments and the number of departments worked. In addition, the students' satisfaction with the internship and their perspective on the sector showed a significant difference according to the type of company, adequate and related response to the questions by the students and the opportunities offered by the company.

Keywords: Logistics Sector, Logistics Training, Internship, Internship Perception.

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Sezen BOZYİĞİT, Department Of International Trade and Logistics, University Of Tarsus, Tarsus.

TEŞEKKÜR

Tez alıőmamın her aşamasında yardımını ve desteğini esirgemeyen, tez yazım süresince kıymetli zamanını ayırıp beni sabırla yönlendiren, bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım değerli hocam Doç. Dr. Sezen BOZYİğİT'e minnettarım. Tez jürimde bulunan Sayın Doç. Dr. Eda YAŞA ÖZELTÜRKAY'a ve Sayın Dr. Öğretim Üyesi M. Sami SÜYGÜN'e yapıcı eleştiri ve önerileri için teşekkür ederim. Tüm hayatım boyunca maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen, kendilerinden aldığım zamanı hoşgörü ile karşılayan, en büyük őansım ve en değerli varlıklarım olan çok kıymetli annem Hanım GENÇ'e, babam Ahmet GENÇ'e ve sevgili eőim Hakan ÖZKAN'a teőekkürü borç bilir, saygı ve sevgilerimi sunarım.



TABLolar DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 1. Lojistik İşletmesinin Faaliyetleri	5
Tablo 2. Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Kıyaslanması	29
Tablo 3. 2018 Lojistik Performans Endeksi Verilerine Göre Ülke Sıralaması	45
Tablo 4. Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi (2007-2018)	48
Tablo 5. ABD'de Lojistik Eğitimi Veren Bazı Üniversiteler	61
Tablo 6. Birleşik Krallık'ta Lojistik Eğitimi Veren Bazı Üniversiteler	61
Tablo 7. Türkiye'de 2018-2019 Eğitim Öğretim Yılında Lojistik Ön Lisans Programı Bulunan Üniversiteler	66
Tablo 8. Türkiye'de 2018-2019 Eğitim Öğretim Yılında Lojistik Lisans Programı Bulunan Üniversiteler	73
Tablo 9. Türkiye'de Lojistik Yüksek Lisans Eğitimi Veren Üniversiteler	79
Tablo 10. Türkiye'de Lojistik Doktora Eğitimi Veren Üniversiteler	82
Tablo 11. Ölçekte Yer Alan Maddelerin Güvenilirliği	100
Tablo 12. Katılımcıların Cinsiyeti	102
Tablo 13. Katılımcıların Yaşı	102
Tablo 14. Katılımcıların Eğitim Durumu	102
Tablo 15. Katılımcıların Okuduğu Üniversiteler	103
Tablo 16. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmeyi Kimin Bulduğu	103
Tablo 17. Katılımcıların Staj Süresince Farklı Departmanlarda Çalışma Durumu	103
Tablo 18. Katılımcıların Kaç Farklı Departmanda Çalıştığı	104
Tablo 19. Katılımcıların Çalıştığı Departmanlar	104
Tablo 20. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmede Çalışan Kişi Sayısı	105
Tablo 21. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmelerin Bulunduğu Şehirler	105
Tablo 22. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmenin Sahiplik Yapısı	106
Tablo 23. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmenin Türü	106
Tablo 24. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmenin Bulunduğu Sektör	106
Tablo 25. Staj Yapılan İşletmenin Sınav Yapma Durumu	107
Tablo 26. Katılımcıların Staj Sırasında Oryantasyon Eğitimi Alma Durumu	107
Tablo 27. Katılımcıların Sorularına Yetkililer Tarafından Yeterli Cevap Verilme Durumu	107
Tablo 28. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmenin Sunduğu İmkânlar	108
Tablo 29. Katılımcıların Staj Süresince Olumsuz Gördüğü Unsurlar	108
Tablo 30. Faktör Analizi Sonuçları	109
Tablo 31. Katılımcıların Staj Algısı ile Staj Yapılan İşletmeyi Kimin Bulduğu Arasındaki ANOVA Sonuçları	111
Tablo 32. Staja Yönelik Algı İle Farklı Departmanda Çalışma Arasındaki T Testi Sonuçları	111
Tablo 33. Katılımcıların Staj Algısı ile Çalışılan Departman Sayısı Arasındaki ANOVA Sonuçları	112
Tablo 34. Katılımcıların Staj Algısı ile İşletmede Çalışan Kişi Sayısı Arasındaki ANOVA Sonuçları	112
Tablo 35. Katılımcıların Staj Algısı ile İşletmenin Bulunduğu Bölge Arasındaki ANOVA Sonuçları	113
Tablo 36. Staja Yönelik Algı İle İşletmenin Sahiplik Yapısı Arasındaki T Testi Sonuçları	113
Tablo 37. Staja Yönelik Algı İle İşletmenin Türü Arasındaki T Testi Sonuçları	114
Tablo 38. Katılımcıların Staj Algısı ile İşletmenin Bulunduğu Sektör Arasındaki ANOVA Sonuçları	114
Tablo 39. Staja Yönelik Algı İle İşletme Staj Öncesi ve Sırasında Yapılan Sınav Arasındaki T Testi Sonuçları	115
Tablo 40. Staja Yönelik Algı İle Staj Sırasında Alınan Oryantasyon Eğitimi Arasındaki T Testi Sonuçları	115

Tablo 41. Staja Yönelik Algı İle Sorulan Sorulara Yetkililer Tarafından Yeterli Cevaplar Verilmesi Arasındaki T Testi Sonuçları	116
Tablo 42. Katılımcıların Staj Algısı ile İşletmenin Sunduğu İmkânlar Arasındaki ANOVA Sonuçları	116
Tablo 43. Hipotezlerin Sonuç Tablosu	117



ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 1. Lojistik Entegrasyonun Evrimi	14
Şekil 2. Lojistik Yönetimi	23
Şekil 3. Araştırmanın Modeli	92



KISALTMALAR VE SİMGELER

Kısaltma/Simge	Tanım
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
CSCMP	Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (The Council of Supply Chain Management Professional)
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (The General Agreement on Tarriffs and Trade)
GSMH	Gayrisafi Milli Hâsıla
GSYİH	Gayrisafi Yurtiçi Hâsıla
IMF	Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund)
İTO	İstanbul Ticaret Odası
LPI	Lojistik Performans Endeksi (Logistics Performance Index)
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
M.Ö.	Milattan Önce
MYO	Meslek Yüksekokulu
OPEC	Petrol İhraç Eden Ülkeler Teşkilatı (Organization of Petroleum Exporting Countries)
SOLE	Uluslararası Lojistik Birliği (The International Society of Logistics)
TDK	Türk Dil Kurumu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TZY	Tedarik Zinciri Yönetimi
vb.	Ve benzeri
vd.	Ve diğerleri
3PL	Üçüncü Parti Lojistik

1. GİRİŞ

Lojistik faaliyetlerin kökeni çok eskilere dayanmaktadır. Taşıma, depolama ve dağıtım gibi lojistik faaliyetler gelişip değişime uğrayarak önemini gittikçe arttırmıştır. Lojistik kavramsal çerçeve bakımından askeri bir terimdir. Lojistiğin daha sonra faaliyet ve kapsam olarak çok genişlemesi, lojistiğe farklı açılardan bakılması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Lojistik mal ve hizmetlerin üretim noktasından tüketildiği son noktaya kadarki faaliyetleri kapsamaktadır. Kapsamını genişleterek karmaşık hale gelen lojistik, ülkelerin iç ve dış ticaretini sağlamada büyük avantajlar yarattığı için iş dünyasının ilgisini de üzerine çekmiştir. Otomotiv, gıda, inşaat gibi birçok alanda var olan lojistik sektörünün gerçekleştirdiği faaliyetlerle mal ve hizmetlerin doğru yerde ve zamanda, minimum maliyetle müşteri memnuniyeti yaratması işletmelerin rekabet üstünlüğü oluşturmasını sağlamaktadır. Lojistik, işletmelerin elde ettiği üstünlüklerle mevcut ve yeni pazarlara açılmasını kolaylaştırarak hem ülke ekonomisinde hem de iş dünyasında önemli bir rol üstlenmektedir. Küreselleşmenin yoğunlaşması ve teknolojik gelişmelerin artması lojistik sektörünün faaliyetlerini daha verimli ve planlı bir şekilde uygulaması gereğini ön plana çıkartmıştır.

Hizmet sektörü olarak emek yoğun bir özellikte olan lojistik sektörü, yaşanan gelişmelere uyum sağlayabilmek için nitelikli işgücüne ihtiyaç duymaktadır. Sektörün nitelikli iş gücüne ihtiyaç duyması lojistik eğitimi konusunda üniversiteleri harekete geçirmiştir. Üniversitelerin bünyesinde ön lisans, lisans ve lisansüstü programlar açılarak lojistik sektörüne uzmanlaşmış işgücü yetiştirilmesi için eğitimler verilmeye başlanmıştır. Lojistik sektörü devamlı gelişen ve değişen yapısıyla birçok disiplinin ilgi alanına girdiği için çalışanların sektöre dair çeşitli donanımlara sahip olması beklenmektedir. Bu beklentiler doğrultusunda yükseköğrenim kurumları teorik bilgileri öğrencilere aktarırken mesleki becerileri geliştirmek amacıyla da iş başında eğitim uygulamasını gerekli görmektedir.

İş başında eğitim olarak bilinen staj, mesleki eğitimin son basamağı olarak düşünülmekte ve öğrencilere edindikleri teorik bilgilerin iş dünyasıyla nasıl bağdaştığını öğrenmelerinde yardımcı olmaktadır. Staj, işletmedeki deneyimli personellerin gözetimi altında olan öğrencilerin çalışma ortamında bulunarak iş akışı sırasında çıkan sorunlara çözüm bulabilmelerine ve yaratıcı düşünceler geliştirebilmelerine katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla staj, öğrencilere mesleki bilgi, beceri ve tecrübe kazandırmaktadır. Ayrıca staj sayesinde öğrenciler sektöre yönelik iş imkânlarını tespit etme fırsatı da bulabilmektedir. Böylece öğrenciler sektör hakkında belirli fikirler edinerek kariyer planlaması yapabilmektedir. Öğrenciler staj programlarıyla gelecekteki iş hayatlarını tasarlamaya başladıkları için staj yaptıkları işletmeler önem taşımaktadır. Çünkü öğrencilerin işletmelerde karşılaştıkları olumlu veya olumsuz durumlar onların sektöre yönelik algılarını etkileyebilmektedir. Bu bakımdan

öğrencilerin sektöre dair bakış açısında etkili olan işletmelerin özellikleri son derece önemli hale gelmektedir.

Türkiye’de lojistik eğitimi hakkında yapılan çalışmalar (Tunç, Kırbaş ve Kaya, 2017; Özdemir ve Gökmen, 2016; Akandere, 2016; Bozyiğit, 2016; Bali, Enisoğlu ve Sezer, 2016; Çaçamer, 2015; Hocaoğlu, Güner ve Coşkun, 2015; Çetinkaya, 2014; Emanet ve Kaynak, 2014; Çalışkan ve Öztürkoğlu, 2014; Akkoca, 2012; Küçüksolak, 2006) olmasına rağmen lojistik eğitimi alan öğrencilerin staj algılarına yönelik sınırlı sayıda çalışmanın (Yücekaya, Gürol ve Kara, 2016; Dolmacı ve Duran, 2017) olduğu tespit edilmiştir. Bu çalışmalarda da işletmelerden kaynaklı durumlar irdelenmediği için bu araştırmanın amacı öğrencilerin staja yönelik algılarının işletmelerin sahip olduğu özelliklere göre farklılık gösterip göstermediğini ortaya çıkarmaktır.

Araştırma yedi bölümden oluşmaktadır. Araştırmanın birinci bölümü konu hakkında bilgilerin verildiği giriş bölümüdür. İkinci bölümde, araştırmaya temel oluşturan lojistik kavramından, lojistiğin tarihsel gelişiminden, lojistiğin öneminden ve temel faaliyetlerinden, Dünya’da ve Türkiye’de lojistik sektörden bahsedilmiştir. Araştırmanın üçüncü bölümünde, eğitimin tanımı, amaçları ve mesleki eğitim ele alınmış, lojistik eğitimi ile Dünya’da ve Türkiye’de lojistik eğitime değinilmiştir. Dördüncü bölümde, staj kavramı, amacı ve önemi, stajla ilgili yapılan çalışmalar ile lojistikte staj konusu anlatılmıştır. Beşinci bölüm olan metodoloji kısmında araştırmanın amacı ve önemi, veri toplama yöntemi, evreni ve örnekleme, veri analizi, sınırlılıkları ve geçerlik-güvenirlik bilgilerine, altıncı bölümde bulgulara, son bölümde ise sonuç ve önerilere yer verilmiştir.

2. LOJİSTİK KAVRAMI

Ticaretin ilk zamanlarından beri var olan lojistik, kavram olarak iş hayatında yeni kullanılan bir olgudur. İnsanoğlunun var olduğu zamanlarda temel ihtiyaçların temin edilmesi için yararlanılan lojistik, günümüzde daha farklı alanlarda da kullanılmaktadır. Tezin bu bölümünde faaliyet olarak çok eskilere dayanan ancak kavram olarak yakın zamanda kullanılan lojistik ile ilgili önemli konular ele alınmıştır.

2.1. Lojistiğin Tanımı

Lojistik kavramının kullanımı ilk olarak askeri alanda ortaya çıkmıştır. Daha sonra kavram uygulama, kapsam ve konu sınırlarını genişletmiş ve işletmelere yeni hizmet imkânı tanımaya başlayarak ekonomi alanında yerini almıştır. Eski Yunancada “Logisticos” ve Latince “Logisticus” sözcüklerine karşılık gelen lojistik kelimesi her iki dilde de hesap yapmak veya matematik mantığı anlamına gelmektedir (Gümüş, 2013: 304).

1980 yılında lojistik kavramı ilk kez Fransız Akademisi tarafından taşımacılık türlerini birleştiren ve düzenleyen anlamında “logistique” terimi şeklinde kullanılmıştır. Logistique, Napolyon Savaşları sırasında askerlerin ihtiyaçları doğrultusunda buldukları yerden başka bir yere nakillerini ifade eden askeri bir terimdir. İlk önce askeri alanda kullanılmaya başlandığından dolayı, lojistik kavramına dair ilk tanımlarda askeri faaliyetlerin vurgulandığı dikkat çekmektedir. Askeri anlamda lojistik, muharip unsurların stratejisine ve taktiğine uygun bir şekilde askeri birlik için gerekli olan malzemeler ile hizmet desteğini sağlayan faaliyetler için kullanılmaktadır (Tanyaş ve Hazır, 2011: 6). Bu kapsamda kavram, Silahlı Kuvvetler'in yiyecek, içecek, sağlık, barınma, haberleşme, silah gibi gerekli ihtiyaçlarını entegre bir biçimde koordine eden hizmetlerin tamamının hareket ettirilmesi anlamını taşımaktadır. Lojistik kavramının askeri alandaki kullanımı sanayi devrimi ve küreselleşmenin gerçekleşmesi ile değişerek ticaret alanında yerini almıştır. Böylece lojistik askeri bir terim olmaktan uzaklaşıp iş dünyasında önem kazanmaya başlayan bir kavram haline gelmiştir. Lojistik ilk olarak nakliye şeklinde algılanırken, daha sonraki süreçte faaliyet ve konu sahalarını geliştirerek daha geniş bir alanı kapsamıştır. Bu sebeple lojistik hakkında farklı kurumlar ve araştırmacılar tarafından çeşitli tanımlar yapıldığı görülmektedir.

Lojistiğin tanımı, Türk Dil Kurumunun hazırlamış olduğu Güncel Türkçe Sözlük'te “geri hizmet”, “geri hizmetle ilgili” ve “kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması” şeklindedir (www.tdk.gov.tr, 2017). Türk Dil Kurumu lojistik

kavramının ürün sağlama fonksiyonlarını vurgulayarak destek faaliyet olma tarafını ortaya çıkarmaktadır.

Lojistik kavramının öne çıkan bir başka tanımı ise “Yedi doğru (7 D)” şeklinde ifade edilmektedir. Bu kapsamda lojistik doğru ürünün, doğru miktarda, doğru durumda, doğru şartlarda, doğru zamanda, doğru yerde, doğru maliyetle, doğru tüketiciye ulaşması anlamında kullanılmaktadır. Bu tanımda lojistiğin temel etkinlikleri ifade edilmiş, yer ve zaman boyutu vurgulanmıştır (Orhan, 2003: 8). Lojistik ürün akışının minimum maliyetle en uygun biçimde dağıtımını sağlamayı amaçlamaktadır. Bu nedenle lojistik kavramının tanımında “doğru” kelimesi temel ilke olarak kabul edilmektedir.

1966 yılında Lojistik Mühendisleri Birliği olarak lojistik teknolojisi ve yönetim sanatını ilerletmek için çalışmalar yapmak üzere kurulan Uluslararası Lojistik Birliğinin (The International Society of Logistics, SOLE) tanımı ise şu şekildedir: “Lojistik mamullerin ömrü süresince, verimli kaynak kullanımı sağlamak için lojistik elemanlara gerekli ilginin sürekli gösterilmesi sonucu, gerektiği anda müdahalelerin yapılarak daha etkin kaynak harcamasının yapılmasıdır” (Eker, 2006: 4). Bu tanımda kaynakların etkin kullanımı üzerinde durularak, lojistiğin ürünün yaşama süresinin her aşamasında başarılı bir şekilde ürünü desteklemesi ön plana çıkartılmaktadır.

Lojistiğin bir başka tanımında ise malların satın alınması, taşınması, depolama alanlarına sevkiyatı ve ilgili yerlere dağıtılmasını içeren faaliyetlerin bütününden bahsedilmektedir (Ratliff ve Nulty, 1996: 1). Burada ürünün çıkış noktasından varış noktasına kadar olan hareketlerinin etkili biçimde planlanması ve uygulanması söz konusudur.

Gümüş (2009: 101) ise lojistiği, hareket hâlinde veya hareketsiz hâlde var olan hammadde, ara mamul ve mamullerin stok kontrolünün etkili bir şekilde yönetilmesi olarak tanımlamıştır. Bu tanımda stokun önemi belirtilmekle beraber, stok planlamasının sağlıklı yapılmasının maliyetlerin üzerindeki etkisinin de altı çizilmektedir.

Dış ticarete lojistik kavramı kullanıldığı zaman kavram yüklendiği anlam bakımından kısıtlanmaktadır. Bu kapsamda lojistik; belirlenmiş bir bedel karşılığında müşteri ihtiyacını karşılamak amacıyla nihai ürünün ihracatçı ülkenin üretim yerinden, ithalatçı ülkenin tüketim noktasına ulaştırılmasını sağlayan tüm faaliyetler ve bunların yönetimidir (Koban ve Keser, 2007: 43).

Son yıllarda iş dünyasında lojistiğin aşağıdaki şekilde ifade edildiği görülmektedir (İstanbul Ticaret Odası, 2006: 10-11):

“Lojistik, müşteri ihtiyacına göre ürün üretiminde kullanılacak hammaddelerin, malzemelerin, süreç içindeki stokların, üretim sürecini tamamlamış nihai ürünlerin ve bilgilerin çıkış noktasından son tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir hâlde ulaşabilmesi için istenen yerde, istenen miktarda, uygun koşullarda, istenen zamanda teslim edilmesine yönelik planlama, yürütme ve kontrol sürecidir.”

Yukarıdaki tanımda lojistik süreç yönetimi olarak ele alınmaktadır ve burada ürün akışı sağlanırken bu süreçlerin birbiriyle uyumlu olarak yürütülmesi de gerekmektedir. Akış boyunca söz konusu işlemlerin amacı, en uygun ürünün en düşük maliyetle dağıtımını gerçekleştirmektir. Bu süreç incelendiğinde, bir işletmeyi lojistik işletmesi olarak adlandırabilmek için birbiriyle ilişkili en az üç faaliyetin uygulanmasının icap ettiği görülmektedir. Bu faaliyetler Tablo 1’de gösterilmektedir.

Tablo 1. Lojistik İşletmesinin Faaliyetleri (İTO, 2006: 11)

ANA FAALİYETLER	DESTEK FAALİYETLER
Müşteri Hizmetleri	Depo /Dağıtım Merkezi Yer Seçimi, Yerleşimi
Taşıma ve Trafik Yönetimi	Dokümantasyon Akışı
Stok Yönetimi	Ürün ve Stok Akışı
Depo/Depolama Yönetimi	Üretim Planlama
Elleçleme	Satın Alma
Talep Yönetimi	Yedek Parça ve Satış Sonrası Hizmet
Sipariş Yönetimi (Bilgi İletişimi ve Sipariş İşleme)	Geri Dönüşüm, Tersine Lojistik
Koruyucu Ambalajlama	Sigortalama, Gümrükleme

Lojistik faaliyetler, ana faaliyetler ve destek faaliyetler olmak üzere iki grupta değerlendirilmektedir. Ana lojistik faaliyetler bütün lojistik kanalında ortaya çıkarken, destek lojistik faaliyetler ise çeşitli durumlarda gerçekleştirilmektedir. Uygulanmaları gerekli olan ana lojistik faaliyetler lojistik sistemde büyük rol oynamaktadır. Taşıma, depolama, elleçleme gibi önemli operasyonları içerisinde barındıran ana lojistik faaliyetler, en yüksek lojistik maliyet yaratan uygulamalardır. Destek lojistik faaliyetler ise üretim planlama, satın alma, sigortalama, gümrükleme gibi işlemleriyle ana lojistik faaliyetlerin yürütülmesinde kullanılmaktadır. Lojistik faaliyetlerin her biri tek başına diğerini etkileyebilen ve maliyetleri değiştirebilen alanlardır. Dolayısıyla bütün lojistik faaliyetlerin rekabet avantajı yaratacak şekilde planlı olarak yönetilmesi gerekmektedir (İTO, 2004: 12; Narin, 2009: 31).

2.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Günümüzde lojistik faaliyetleri olarak bilinen uygulamalar tarih öncesi çağlardan beri basit düzeyde taşıma, depolama gibi biçimlerde yapılmaktadır. Yerleşik yaşama geçilmeden önce toplanan yiyecekler, avlanan hayvanlar ve diğer tüketilen mallar bir yerden başka bir yere taşınır ve tüketilmek için saklanırdı. Yerleşik yaşama geçildikten sonra da insanların ihtiyaçları doğrultusunda ürettikleri ürünlerin taşınması, korunması, depolanması gibi eylemler söz konusu olmuştur. Üretilen malların farklı mevsimlerde tüketilmesi için depolama faaliyetleri hız kazanmıştır. Benzer şekilde o döneme ait teknolojinin sağladığı olanaklarla uzmanlaşmanın başlaması ve iş bölümünün sağlanmasıyla üretimde kullanılan teknikler geliştirilmiştir. Üretim tekniklerinin ilerletilmesiyle kişisel hatta yerel tüketimin haricinde fazla ürünler meydana getirilmiştir. Dolayısıyla pazarlamanın gereği olan alışveriş eylemini insanlar ihtiyaç fazlası ürünlerini değiş tokuş yoluyla başka ihtiyaçlarını gidermek için kullanmışlardır. M.Ö. 2500-1500 yıllarına kadar pazarlama faaliyetleri takas yoluyla gerçekleşmekteydi (Tunçer, 2008: 3-4). Bu dönemlerde paranın icat edilmesiyle insanlar tarafından değişim aracı olarak para benimsenmiştir. Üretimin artmasıyla oluşan fazla ürünlerin taşıma ve depolama faaliyetleri ilk önce takas, daha sonra paranın icadıyla ticaret için gerçekleştirilmeye başlamıştır. Para ile takasın kolaylaşması tüm ticari hareketleri hızlandırarak çeşitli ticaret yollarının yapılmasını sağlamıştır. Ticaret yollarının artmasıyla mal akımlarının boyutu hızla artmış ve daha uzak yerlere ürünlerin ulaşımını sağlayabilmek için taşımacılığın önemi ön plana çıkmıştır. İlk çağda Fenikeliler ve eski Yunanlılar Akdeniz ve Ege kıyılarında ticareti geliştirmişlerdir (Girgin, 2006: 16). Romalıların askeri nedenlerle yaptıkları taş yolları, su kanalları ve limanlar ticaretin gelişmesine yardımcı olmuştur. İtalya'da gemilerle ülkeler arası ticaret yapılmaya başlanmıştır. İpek Yolu ticaretin can damarı olmuş ve bu yol üzerindeki ülkeler zenginleşmiştir (Keskin, 2015: 99-100).

Orta Çağ'da geleneksel usta çırak ilişkisinin hâkim olduğu küçük atölyeler, zamanla fazla üretimin yapıldığı imalathanelere dönüşmüştür. Üretilen mallar doğrudan tüccarlara satılmıştır. Geleneksel zanaatkarlar yerel hammaddeleri değil uzak ülkelerden gelen hammadde ve madenleri işlemiş ve ürünlerini yerel ve uzak pazarlara satmışlardır (Tunçer, 2008: 4). Ticaretin bu şekilde artması ürünlerin doğrudan tüketiciye değil, aracılara satılarak tüketiciye ulaşmasını sağlamıştır. Bu süreçte taşıma ve depolama faaliyetlerinin yanında pazarlamada yeni bir faaliyet olan dağıtım kanallarının önemi ortaya çıkmıştır. Bu dönemde gemilerle ve kervanlarla ülkeler ve devamında kıtalar arası ticaret artmış, sömürgecilik ile düşük maliyetli hammadde üretimi, taşınması ve dağıtımını başlamıştır. Tüccar ülkeler zenginleşmiş, yeni kıtaların bulunmasıyla deniz yolları önemli bir hâle gelmiş, geniş depolar ve büyük limanlar inşa edilmiştir, kara yolları iyileştirilmiştir (Yıldıztekin, 2011: 1).

Üretime karşı talebin artması yeni üretim yöntemlerinin bulunmasını gerektirmiştir. Yeni buluşların doğması Sanayi Devrimi'nin oluşmasına katkı sağlamıştır. Sanayi Devrimi üretim alanında birçok teknolojik yeniliğin kullanılmasını sağlayan bir süreç olarak gerçekleşmiştir. Üretim alanının yanı sıra ekonomik, politik, sosyal ve kültürel alanları dâhi kapsayan Sanayi Devrimi yeni bir yaşam biçimi yaratmıştır. Diğer taraftan 1765 yılında James Watt'ın buhar makinesini icat etmesi ve enerji kaynağı olarak kullanılması teknolojik açıdan, 1789 Fransız Devrimi politik gelişmeler açısından, Adam Smith'in 1776'daki "Milletlerin Serveti" adlı eseri ekonomi bilimi açısından önemi büyük dönüm noktaları olmuştur (Erkan, 1998: 3). Sanayi Devrimi insanlığın gördüğü en köklü dönüşüm sürecini oluşturarak yeni bir üretim ortamı ve yeni teknolojiler sağlamıştır. Deniz, kara ve demiryolu taşımacılığında buhar ve motor gücünün kullanılması ile ticareti yapılan ürünlerde çeşitlenmeler olmuş; daha fazla hammadde ve ürün taşınmaya ve depolanmaya başlanmıştır (Çekerol, 2013: 4). Bu dönemde malların üretim noktasından tüketicilere ulaştırılmasının önemli hale gelmesi taşımacılığın da öneminin artmasına neden olmuştur.

Taşımacılığa önem verilmesi ekonominin gelişimini de olumlu yönde etkilemiştir. Bu durumda ekonomistlerin taşımacılığa dair ilgisi arttırmıştır. Bu ilgi 1850'lere Yale Üniversitesi rektörü ekonomist Henry Adams'ın "Nakliye Ekonomisi" adında bir ders açma teklifine kadar uzanmaktadır (Özdemir ve Gökmen, 2016: 117). 1850'de Londra'da (ve New York'ta) önemli bir kitap yayımlanmıştır: "Dionysius Lardner: Railway Economy (Demiryolu Ekonomisi)". Daha sonraki yıllar içerisinde Tausig, Fetter ve Handley gibi birçok önde gelen ekonomist, bu alanda çalışmalar yaparak analitik ve tanımlayıcı yaklaşımlar ortaya koymuşlardır (Orhan, 2003: 9). Yük taşıma işinde hayvanların kullanılması şeklinde başlayan ve taşıma uygulamalarının değişmesiyle biçimsel anlamda ortaya çıkan yeni ulaştırma sistemleri karmaşık bir hal almıştır. Yaşanan karmaşık gelişmelerin sonunda taşımacılık alanı ekonomistlerin ilgi konusu olmaktan çıkmıştır.

Lojistiğin tarihsel gelişimine bakıldığında lojistik faaliyetlerin kökeni çok eskilere dayanmaktadır. İnsanlığın geçmişinden bu yana yaşanan tüm dönemlerde taşıma, depolama ve dağıtım gibi lojistik faaliyetler gelişip değişime uğrayarak önemini daima arttırmıştır. Ancak Dünya Savaşları esnasında lojistik kavramı askeri anlamda oluşmaya başlamıştır. Dolayısıyla lojistik kavramına dair ilk uygulamalar savunma alanında ortaya çıkmıştır. Askeri alanda ilk başarılı lojistik uygulama örneği olarak M.Ö. 247 yılında Kartaca Kralı Hannibal'in komutasındaki Kartaca ordusunun Alpleri efsanevi geçişi ve bu geçişi tamamlarken piyade ve süvari birliklerine ilave olarak fil gibi çok önemli miktarda tüketim kapasitesi olan savaş ve yük hayvanlarının ihtiyaçlarının karşılanması değerlendirilmektedir (Keskin, 2009: 112). Milattan sonraki dönemlerde de yaşanan birçok savaşın hangi şekilde sonuçlanacağı lojistik faaliyetlerin uygulanmasıyla ilgili olmuştur.

Lojistik kelimesi askeri alandaki sorunlarda kullanılmıştır. ABD’li Binbaşı Chauney B. Baker 1905 yılında bir yazısında lojistiği “Savaş sanatının orduların hareketi ve ihtiyaçlarının tedariki ile ilgili dalına lojistik denir” şeklinde tanımlamıştır (Tanyaş ve Hazır 2011: 6). Bu tanımda orduların ihtiyacı olan malzemelerin taşınması, stoklanması ve dağıtılması faaliyetlerinin en uygun şekilde kontrolünün sağlanarak gerçekleştirilmesinin gereği vurgulanmaktadır. Dolayısıyla tarihteki savaşlarda lojistik kritik bir unsur olarak görülmektedir. Lojistiğin yıllar süren savaşların sonuçları üzerindeki ciddi etkisinin olduğu bilincinin yerleşmesi ile birçok lojistik model geliştirilerek kullanılmıştır. Askeri lojistik uygulamaları, güçlü ve kabiliyetli bir şekilde gerçekleştirildiğinde savaşların kazanılmasına, uygulama eksiklikleri ise kaybedilmesine yol açmıştır. İngiltere’nin Amerikan Bağımsızlık Savaşı’nda yenilgisi yüksek oranda lojistik başarısızlıktan kaynaklanmıştır (Taşlıyan, Çiçeklioğlu ve Yılmaz, 2016: 38). ABD’deki İngiliz Ordusu’nun ihtiyacı olan malzemelerin tedariki için İngiltere’ye bağımlı olması, savaşın üst noktaya ulaştığı sırada deniz aşırı mesafede olan 12.000 bölüğün ihtiyaçlarını İngiltere’nin karşılamasının beklenmesi, askerlerin moralini ve savaşın seyrini etkilemiş ve mecburi olan tedarik yönetiminin tamamen yetersiz olduğunu göstermiştir. Bununla beraber 1781 yılında ordunun tedarikini sağlayan organizasyon kurulmuştur, fakat geç kalınmıştır (Çekerol, 2013: 4).

Lojistik askeri alanda önemini Birinci Dünya Savaşı ile birlikte daha da hissettirmeye başlamıştır. Savaş sırasında orduların ihtiyaçlarının daha seri taşınması, yeterli miktarda malzemenin depolanması, gerektiğinde ihtiyacı karşılayabilecek hâlde bulunması, kullanım ömrünü yitirmemesi, geri dönüşlerinin yapılması gibi lojistik yönetiminin başlıca unsurları oluşmaya başlamıştır (Gümüş, 2009: 98). İkinci Dünya Savaşı sırasında lojistiğin esas önemi anlaşılmış ve daha sonra lojistiğe bilimsel bir konu olarak yaklaşmıştır. İkinci Dünya Savaşı’nda kalabalık orduların var olmasının galibiyet için yeterli olmayacağı anlaşılmıştır. Savaş boyunca ordular kullanacakları malzemelerin istenilen yerde ve zamanda olmalarını sağlamak için lojistiğin yeni tekniklerini kullanarak yöntemlerini analiz etmişlerdir. Savaşta gerekli olan malzemenin fazlası ulaştırma hızını düşürmekte, eksik araç ve gereç ise savaşı kaybettirmektedir. Bu nedenden dolayı askerlerin devamlı hareket halinde olduğu göz önünde bulundurularak lojistik uygulamalarının planlı hale getirilmesini sağlayan birçok teknik İkinci Dünya Savaşı’nda öğrenilmiştir (Özdemir ve Gökmen, 2016: 122). 1990-91 İran Körfez Savaşı da yine lojistiğin başarılı askeri faaliyetlerdeki önemini göstermiştir. Bazıları, Körfez Bölgesi’ndeki askeri hareketleri “Lojistik Savaş” olarak adlandırmıştır (Demir, 2008: 11). Çöl Kalkanı Operasyonu’nun başındaki lojistikten sorumlu General Gus Pagonis’in çabaları savaşın kısa sürede Amerika Birleşik Devletleri’nin başarısıyla sonuçlanmasına oldukça büyük katkıda bulunmuştur (Demir, 2008: 11; Keskin, 2015: 169).

Ticari lojistiğin başlangıcı ise İkinci Dünya Savaşı esnasında askeri alanda gerçekleşen lojistik gelişmelerdir. Savaşın kazanan tarafı olan ABD’de savaş sonrası dönemde de lojistik hizmetler incelenmeye başlanmıştır. Lojistik yönetiminin sanayide uygulanması ise ilk kez ABD’de ortaya çıkmıştır. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra tüm dünyayı kendine pazar konumuna getiren ABD’nin gelişen ekonomisi ve artan üretimiyle beraber malın tüketiciye ulaştırılma konusu dikkat çekmiştir. Bunun sonucu olarak lojistik ve dağıtım üzerine çalışmalar yapılmış; taşıma faaliyeti önem kazanmış ve hammadde girişi artış göstermiştir (Kayabaşı, 2010: 83-84). Daha büyük uçaklar, daha büyük gemiler, daha uzun trenler ve daha güçlü motorlar yapılmış, taşıma maliyetleri düşürülmüş, üretim maliyetleri azaltılmış ve bu şekilde global rekabette maliyet avantajı gerçekleşmiştir (Yıldıztekin, 2012: 2).

İkinci Dünya Savaşı’nda iken özellikle Avrupa’daki ülkeler aralarındaki çıkar çatışması sebebiyle bir kez daha savaş çıkmasını engellemek için “birlik yaratma” düşüncesiyle hareket etmişlerdir. Bu nedenle ülkeler siyasi birlikteliklerinin yanında ekonomik birliktelikler de oluşturmuşlardır. Belçika, Hollanda ve Lüksemburg 5 Eylül 1944’te Benelüks adı ile bilinen gümrük birliği sözleşmesini imzalamış, aynı dönemde Bretton Woods sisteminin oluşturulmasının ardından Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası kurulmuştur (Özdemir ve Gökmen, 2016: 122). IMF ve Dünya Bankası’nın gelişmekte olan ülkelere sağladığı mali imkânlar malların ticaretinde ve ticaretin etkisiyle lojistiğin öneminde artışa neden olmuştur. 1950 yılından önce ABD’deki kitlesel üretimin artması sonucunda, dağıtım işlevinin yanı sıra başka lojistik faaliyetlere yönelik ihtiyaçlar da ortaya çıkmıştır. Bu dönemlerde lojistik faaliyetler olarak adlandırılabilir yönetsel uygulamaların gelişimi oldukça yavaş ilerlemiştir (Karacan ve Kaya, 2011: 3). Çünkü 1950’li yıllara dek işletmeler lojistik faaliyetlerini ayrı bölümler hâlinde ve farklı görevler altında sürdürmüştür. 1950 yılına kadar işletmelerdeki lojistiğin plansız ve birbiriyle iletişimi az olan süreçler şeklinde ilerlediği görülmüştür. Kitlesel üretimdeki artışların sonucu olarak fiziksel dağıtımın yanında başka faaliyetlere de ihtiyaç olduğu fark edildiği için lojistik ve dağıtım konularına ilgi artmıştır (Orhan, 2003: 17). Ayrıca 1950’li yılların başında, kitlesel üretim artışları kâr oranlarını azaltmıştır. Yaşanan azalmanın etkisiyle maliyetlerin kontrol altında tutulması gerekliliğini ortaya çıkmış ve işletmelerin aynı oranda kârlılığı yakalayabilmeleri için maliyet tasarrufu imkânları araştırılmaya başlanmıştır (Özdemir ve Gökmen, 2016: 123).

1950’li ve 1960’lı yıllarda, dünyada söz konusu olan ekonomik durum ve değişen eğilimler lojistik kavramının için uygun bir ortamın var olmasına katkıda bulunmuştur. Özellikle pazarlamanın gelişmesiyle pazarlamayı destekleyen faaliyetlerden biri olan lojistik dikkat çekmeye başlamıştır (Kayabaşı, 2010: 84). Bu yıllarda pazarlamanın sebep olduğu birçok probleme tepki olarak lojistik kavramı gündeme gelmiştir. Lojistiğin ilerleme süreci içerisinde 1950-1960 arasındaki yılların

lojistiğin oluşum dönemi olduğu vurgulanmıştır. Bu dönemde dağıtım sistemleri düzensiz ve formüle edilmeden gerçekleştirilmiştir. Üreticiler üretmiş, perakendeciler satmış ve bir şekilde mallar diğer dükkânlara ulaşmıştır. Dağıtım genellikle nakliyeciler ve üreticilerin kendi araçları ile yapılmıştır. Birtakım kontroller ve dağıtımla ilgili işlevler arasında gerçek hiçbir bağlantı olmamıştır (Rushton, Croucher ve Baker, 2010: 7). Lojistik konusuna üst yönetim tarafından ilgi gösterilmesi bu dönemde gerçekleşmiştir. Bunun esas nedeni olarak pazarlamada meydana gelen aksaklıkların beraberinde getirdiği darboğaz görülmüştür. Lojistiğe karşı oluşan ilginin sonucunda maliyetlerde azalma ve katma değerde artış beklenmiştir. Ancak ilginin olduğu bu dönemde işletmelerin organizasyon yapıları işletme maliyetlerinin düşürülmesine veya hizmetlerin iyileştirilmesine izin vermemekle bir ticari avantaj sağlanmasını engellemiştir (Orhan, 2003: 9).

Lojistik ile ilgili atıflara akademik çalışmalarda 1960'lı yıllarda rastlanmıştır (Koban ve Keser, 2007: 35). 1960'ların başında hem yazar hem de danışman olarak bilinen Peter Drucker organizasyon yapısı problemini belirleyerek şirketlere lojistik ve dağıtım konularındaki olanaklara ve sorunlara odaklanma konusunda yardımcı olmuştur. Peter Drucker, 1962'de Fortune dergisinde yayınladığı makalede, lojistiğin kurumsal etkinlik arayan üst yönetim için bir keşif alanı olduğunu ileri sürmüştür (Demir, 2008: 13). 1960'lı yıllarda ABD'nin iş hayatında önemli bir unsur haline alan lojistik, literatürde “malzeme ve personelin iyileştirilmesi, devamlılığının sağlanması, dağıtım ve yeniden yerleştirilmesi faaliyeti” şeklinde tanımlanır bir hâle gelmiştir (Özdemir ve Gökmen, 2016: 123). 1965'ten sonra sadece üretim yapılarak ekonominin gelişmesinde katkı sağlanamayacağı anlaşılmıştır. Bu bakımdan tarım ve sanayi ürünlerinin teslimi için yeni sisteme ve işletmelere ihtiyaç olduğu da fark edilmiştir. Bu dönemde temel lojistik faaliyeti olan fiziksel dağıtım kavramının geliştiği görülmüştür. Dolayısıyla taşımacılık, depolama, elleçleme ve paketleme gibi diğer lojistik faaliyetlerin eş zamanlı olarak uygulanması yönündeki çalışmalar günümüzdeki tedarik ve dağıtım lojistiği kavramlarının temellerini oluşturmuştur. Lojistik faaliyetlerin birbirine bağlanarak etkin bir şekilde yönetilme çabası bütünlük bir sistemin planlanması olarak kabul edilmiştir (Erturgut, 2016: 21; Southern, 2011: 56). Lojistiğin şekil aldığı bu dönemde, “teknolojiyi kullanan taşımacılık” anlayışının hâkim olduğu belirtilmiştir (Özdemir ve Gökmen, 2016: 123). Fakat 1960 sonrasında bugüne kadar olan süreçte bu anlayışın yerini zamanla “taşımacılığı kullanan teknoloji” yaklaşımı almıştır. Bu dönüşüm, işletmecilik ve teknoloji alanındaki gelişmelerin sonucu olarak değerlendirilmektedir (Özdemir ve Gökmen, 2016: 123).

1970 ile 1980 yılları arasında geçen süre lojistik sektörünün devam eden gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Bu yıllarda oluşan birçok olay dikkatleri lojistiğe çekmiştir. Bu olaylardan biri 1970'lerin başında Petrol İhraç Eden Ülkeler Teşkilatı'ndaki (OPEC) üye ülkelerin petrol fiyatını dört kat arttırmasıyla yaşanan petrol krizidir. Bu dönemde petrol fiyatlarındaki ciddi artış hem petrol

talebini azaltmış hem de taşımacılık maliyetlerini yükseltmiştir (Parasız, 2006: 313). Taşımacılık fiyatlarının artması özellikle ABD'deki lojistik uygulamalarının gerçekleştirilmesini zorlaştırmıştır. Dolayısıyla lojistik işletmeleri ana maliyetlerin artması sonucunda maliyet yönetiminin gerekli olduğunu görmüştür. Yine bu yıllarda uygulanan sosyal ve ekonomik politikalar sonucunda meydana gelen sermaye krizi de dünya üzerinde ticaret hacminin düşmesine sebep olmuştur. Yaşanan iktisadi durgunlukla, işletmeler belirlenmiş pazarlarda satışlarını yükseltmek ve maliyetlerini azaltmak için lojistiğe yönelmiştir. Ekonomik istikrarın bozulmasıyla faiz oranlarının yükselmesi, işletmelerin en uygun stok seviyeleri için stok yönetiminde doğru karar vermesini sağlamıştır. Faiz oranları şirketlerin depolar veya özel filolardaki kamyonlar gibi lojistikle ilgili aktiflere yatırım yapip yapmamalarını belirlemelerine yol açmıştır. Şirketler kamu depoları gibi alternatifleri araştırmışlar ve daha çok sözleşmeli taşımacılığa güvenmeye başlamışlardır (Demir, 2008: 16).

Bu dönemde lojistiğin gelişmesinde önemli rol oynayan diğer bir etken mamuller için uluslararası rekabette yaşanan büyüme olarak gösterilmiştir. Önceki yıllarda Amerikan şirketleri müşterilere yapılan satışlara hâkim durumdaydı. Ancak artık uluslararası şirketler giyecek, televizyon ve otomobil gibi mamullerde zamanla daha fazla rekabet etmeye başlamışlardır. Bu rekabet ABD şirketlerinin lojistikte maliyet kontrolü ve satış artışı aramalarını gerektirmiştir (Demir, 2008: 16). Ekonomik krizlerin ve rekabetin yaşattığı zorluklar nedeniyle işletmeler tedarik, üretim ve dağıtım faaliyetlerinin entegrasyonunu sağlayarak rekabetin gerçekleşebileceğini anlamışlardır. Bu nedenle işletmeler lojistik yönetimini ele almışlar ve lojistik faaliyetlerinin daha düşük maliyetle gerçekleştirebilmesi için çalışmalar yapmışlardır. Yapılan çalışmalara göre işletmelerin önceden fiziksel tedarik ve fiziksel dağıtım olarak ayrı değerlendirdiği lojistik faaliyetlerin aslında ortak faaliyetlerden oluşması ve bir arada düşünülmesi gerektiği anlaşılmıştır (Orhan, 2003: 17). Son olarak 1970 ve 1980 yılları arasında lojistik çok sayıda özel ve kamu girişimleri ile kurumsallaşmıştır (Koban ve Keser, 2007: 35).

1980'li yıllarda, önceki dönemlerde yaşanan lojistik gelişmelere oranla değişiklik ve ilerleme açısından daha fazla yol kat edilmiştir. 1970'li yıllarda petrol krizinin düşürdüğü dünya ticareti bu dönemde yeniden canlanmaya başlamıştır. 1980'lerde dünya piyasalarında sınırların ortadan kalkmasının etkisiyle küreselleşme ortaya çıkmış ve teknolojik gelişmelerin söz konusu olmasıyla ürün çeşitliliği artmıştır. Dünyada yaşanan bu değişimler takip edildiğinde yeni bir terim olan 'Globalleşme'nin benimsenen ve kullanılmaya başlanan bir kavram olduğu görülmüştür (Gümüş, 2013: 305). Ticaretin globalleşmesi işletmelerin çalışmalarında da etkisini büyük oranda göstermiştir. Ürünleri için uluslararası hedef pazarlarda bulunmak isteyen işletmeler küresel rekabetle karşılaşmışlardır. Küreselleşen rekabet ise ürünlerini satabilmeleri için işletmelerin maliyetlerinde önemli oranda düzeltmeler yapmasını zorunlu kılmıştır. İşletmelerin maliyetlerinin önemli kısmını

üretim süreçleri oluşturduğu için, düzeltmeler bu yönde olmuştur. Böylece işletmeler, üretimlerini işgücünün ucuz olduğu, hammaddeye, hedef pazarlara veya her ikisine en yakın olan noktalara taşımaya başlamışlardır. Dolayısıyla üretim tesisleri ile depoların, depolar ile pazarların arasındaki mesafeler artmıştır. Bu da, lojistik faaliyetlerine olan ihtiyacı çoğaltmıştır (Demir, 2013: 5). Bu dönemde lojistik aşamaların üretilen malları uluslararası pazarlara taşıyacak biçimde planlanması gerektiği için maliyet avantajı yaratarak lojistik süreçler yönetilmeliydi. Ayrıca yerel pazarlarda rekabet üstünlüğünün korunabilmesi amacıyla lojistik süreçlerin daha verimli duruma getirilmesi icap etmekteydi. Bütün gerekli durumlar göz önüne alındığında lojistik faaliyetlerin ortaya koyduğu etkililik ve verimlilik konularının farklı bir boyutta tartışılmaya başlandığı görülmüştür. Bunların ölçülenmesine yönelik bilimsel çalışmalar artmıştır. Dolayısıyla 1980'lerde lojistik faaliyetlerin başlı başına bir yönetim faaliyeti olduğu vurgulanmış ve uygulamalar üzerinde daha fazla odaklanılmıştır (Erturgut, 2016: 22).

1980'lerin lojistiğe getirdiği bir diğer kazanç, taşımacılığın değişen hükümet altyapısı sebebiyle daha az kurala bağlı olmasıdır. Taşımacılıkta mevcut yönetmeliklerin azaltılarak düzenleme yapılması ulaştırma hizmetinin maliyetini ve kalitesini iyileştirmiştir. Bu dönemde işletmelerin lojistik işlevlerinin birleşmesi ile organizasyonlar arası etkili iş anlaşmaları gerçekleştirilmiştir (Gümüş, 2009: 99). Bu lojistik temelli birleşmeler, işletmeleri lojistikle ilgili maddelerin, malzemelerin ve hizmetlerin dış kaynaklardan karşılanmasına itmiştir. Bu durum 1980'ler süresince hızla büyümüş ve birçok lojistik birleşme, dış kaynak kullanımını gerçekleştirirken süreçleri etkili, verimli ve minimum maliyetle yönetmeyi hedeflemiştir (Özdemir ve Gökmen, 2016: 124).

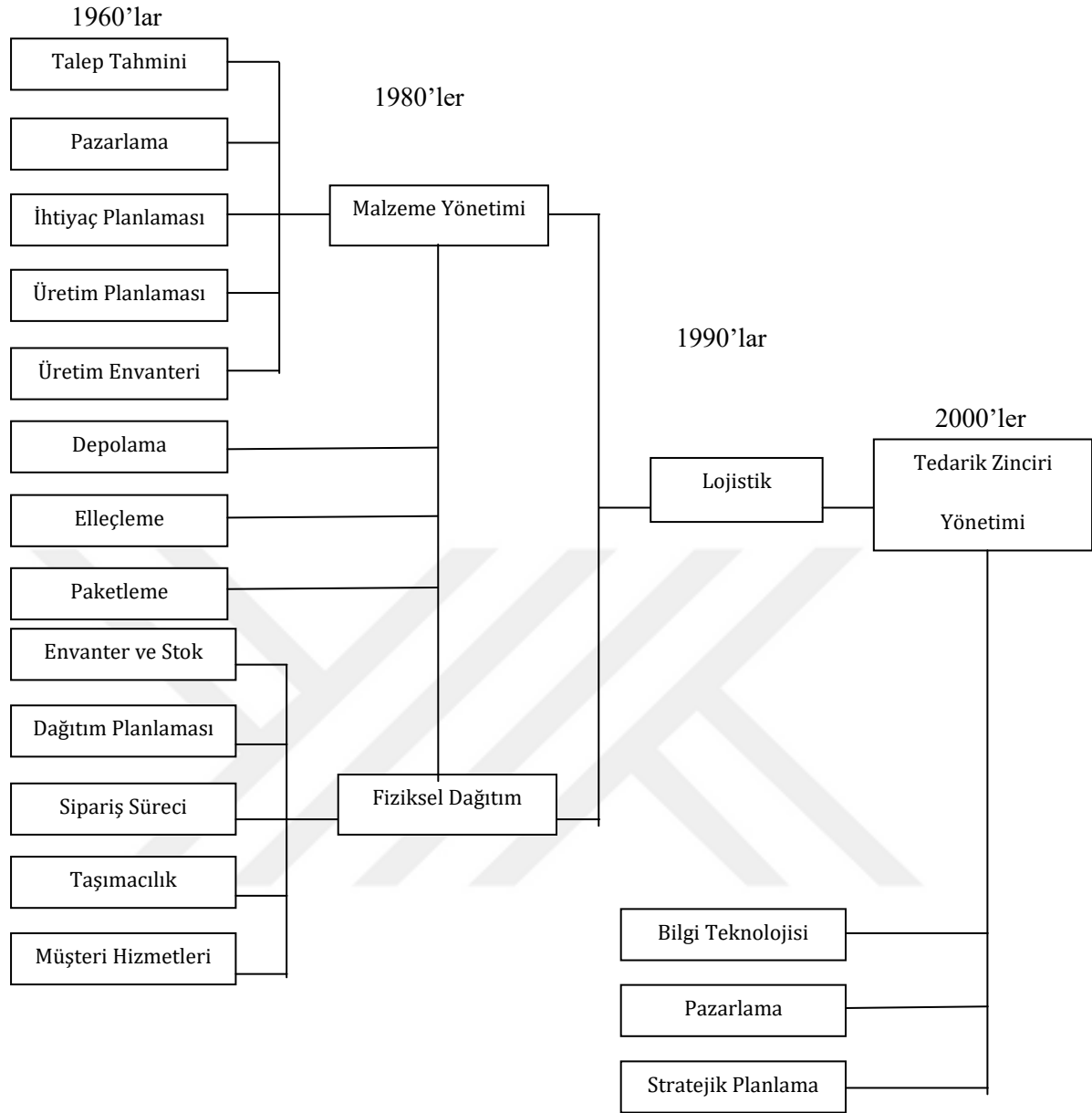
1980'li yıllarda lojistiği etkileyen bir başka alan ise bilgisayar yazılım ve donanımında hızla ilerleyen teknoloji ile iletişimde yaşanan devrim niteliğindeki gelişmelerdir. Bilgi teknolojilerinin ucuzlaması işletmelere organizasyonlarında daha güçlü donanıma sahip olma imkanı sağlamıştır. Pahalı olmayan güçlü donanımlarla beraber lojistikle ilgili yazılımlardan daha önce olduğundan daha fazla yararlanılmıştır (Demir, 2008: 18). Bununla birlikte standart yazılım paketleri lojistik yöneticilerinin kabiliyetlerini artırmakta ve daha iyi stok kontrolüne, iyileşmiş ekipman düzenlemesine, taşımacılık hareketinin daha etkili uygulanmasına, stok ve tesis açısından yerleşim kararları analizini mümkün hale getirmiştir (Keskin, 2009: 23; Duran, Özaydın ve Sarıtaş, 2017: 310).

1980'li yıllarda entegre lojistik kavramının meydana gelmesi ile lojistiğin bir bütün olarak görülmesi sağlanınca, lojistikte Rönesans olarak ifade edilebilecek önem seviyesine sahip kırılmalar yaşanmıştır. “Lojistik Rönesans” kavramı, lojistik sektöründe yaşanan değişimin en üst noktalara taşındığı dönemi vurgulamak üzere 1980'ler ve 1990'ların başlangıcı olan 10 yıllık süreyi adlandırmak için kullanılmıştır (Keskin, 2015: 109).

1990'lı yıllarda önemini arttırarak gelişmeye devam eden lojistik, işletme içi uygulamalardan başlayarak ürün teslimine kadar gerçekleşen tüm süreçte etkisini göstermiştir. Bu dönemde ithalat ve ihracat faaliyetlerinin artması, ulaştırma kavramını maliyet ve doğru zamanda pazarda bulunma bakımından ön plana getirmiştir. Dolayısıyla çeşitli ulaşım türlerinin bütünleşmesi ile tek seçenekli taşıma sisteminden çok seçenekli taşıma sistemine geçilmesi sağlanmıştır (Duran, 2017: 110-101). Böyle bir sisteme geçiş ise işletmeleri ulaşım sistemlerini kontrol etmesi açısından zorlamıştır. Bunun sonucunda işletme faaliyetleri hızlanırken maliyetler artmış, artan maliyetleri en aza indirmek amacıyla “ulaştırma” stratejik açıdan önemli bir hâle gelmiştir. Ulaştırma operasyonlarının yerine getirilmesini sağlayan aşamaların tamamını bünyesinde barındıran “lojistik yönetimi” kavramı da bu şekilde ortaya çıkmıştır (Yıldıztekin, 2012: 2).

İş dünyasında artış seyri gösteren rekabet ve daha fazla gelişmiş tüketici hizmetlerine duyulan gereksinim, ürün rekabetinin gelecekte bireysel işletmelerden çok, stratejik olarak düzenlenmiş lojistik tedarik zinciri yoluyla olacağını göstermiştir. 1990'larda bu eğilimler birçok üniversite ve eğitim kurumunun lojistik yönetimini eğitim programlarında bir inceleme alanı olarak kullanmasına neden olmuştur (Kayabaşı, 2010: 84). 1990'lı yıllarda akademisyenlerin bu alana olan ilgilerinin şirketlerin ilgisine paralel bir şekilde artmasıyla araştırmalar büyük bir ivme kazanmış ve lojistik sistemlerinin tamamen yenilenmesi üzerine kurulmuş olan teoriler gerçekleştirilmeye başlanmıştır (Çekerol, 2013: 7). Yine 1990'lı yıllarda işletmelerin dış kaynak kullanmadan iş süreçlerinde başarılı olmaları ve rakiplerine üstünlük kurmaları imkansız hale gelmiştir. Lojistiğin işletme dışından profesyoneller tarafından icrası ilk olarak taşıma ve depolama sektörlerinde başlamıştır. Sonuçta üçüncü taraf olarak adlandırılan ve lojistik hizmet veren bir sektör oluşmuştur (Keskin, 2015: 194). Üçüncü şahıs lojistik organizasyonlarının ortaya çıkması birçok Amerikan şirketinde görülmüş ve bunlar “önde gelen ileri lojistik organizasyonları” olarak tanımlanmıştır (Demir, 2008: 19). Bu sayede iş dünyasında işletmeler, tüm çabalarını ana işlerinde toplamışlar, ana üretim aşamalarını destekleyen işleri ise bu alanda uzmanlaşmış başka işletmelere bırakmışlardır.

1960'lı yıllarda şekillenmeye başlayan ve evrimi boyunca çeşitli entegrasyonlar ile önemini arttırarak gelişmeye devam eden lojistiğin tarihsel gelişim süreci Şekil 1'de gösterilmektedir.



Şekil 1. Lojistik Entegrasyonun Evrimi (Hesse ve Rodrigue, 2004: 175)

Lojistik kavramının 1960-2000 yılları arasındaki genel gelişim süreci incelendiğinde, 1960'lı yıllarda lojistiği oluşturan faaliyetlerin tek tek ele alındığı, 1960'lı yıllardan sonra ise faaliyetlerde bir bütünleştirmeye gidildiği görülmektedir. 1980'li yıllarda lojistik faaliyetlerinden talep tahmini, satın alma, ihtiyaç planlama, üretim planlama ve üretim envanteri "Malzeme Yönetimi" adı altında toplanmıştır. Stok yönetimi, dağıtım planlaması, sipariş süreçleri ve taşımacılık faaliyetlerinin tümü ise "Fiziksel Dağıtım" olarak adlandırılmıştır. Malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım, 1990'larda depolama, elleçleme ve ambalajlama ile birlikte ele alınarak "Lojistik" olarak kabul edilmiştir.

Sonrasında ise bilgi teknolojileri, pazarlama ve stratejik planlama da lojistik uygulamalarına eklenince, 2000’li yılların başlarından itibaren bu kapsamlı uygulama “Tedarik Zinciri Yönetimi” olarak kabul edilmeye başlanmıştır (Küçük, 2016: 38).

Lojistik yapılanmada ilk entegrasyon gelişiminin malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım olarak iki ana grupta toplanması ile oluştuğu görülmüştür. Daha sonra tam bir entegrasyon sürecinin yaşandığı 2000’li yıllarda lojistik faaliyetler artık birbirini takip eden bir döngü ile ifade edilmeye başlanmıştır (Keskin, 2015: 120). 2000 yılı ve sonrasında büyüme ve gelişme çabaları sonucu daha da karmaşık duruma gelen bilgi akışlarının yönetilmesinin zorlaşması, teknolojinin giderek ilerlemesi, rekabetin artması gibi olgular iş dünyasının farklı çözümler bulmasını zorunlu hale getirmiştir. 20. yüzyıl siyasi atmosferini dolduran emek-sermaye ilişkisi, 21. yüzyıla girildiğinde yerini yönetim-bilgi-sermaye ilişkisine, emeğin performansı da bilginin performansına bırakmıştır (Keskin, 2009: 16). 2000’li yıllarda bilgi teknolojilerinin etkin rol oynadığı, lojistik faaliyetlerin birçoğunun gerçekleştirilmesinde internetin ve bilgi-iletişim temelli ağ yapılanmalarının etkili olduğu, stratejik tedarik zinciri görüşünün yaygınlaştığı gözlemlenmiştir (Erturgut, 2016: 22).

Küreselleşme sürecinin getirdiği entegre lojistik kavramı doğru ürünün doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda ve uygun fiyatla ulaştırılmasını öngörmektedir. Bundan dolayı müşteri ihtiyaçları doğrultusunda sürekli yenilenen ve çeşitlenen lojistik hizmetleri işletme faaliyetleri arasında stratejik öneme sahip olmuştur (Duran, Özaydın ve Sarıtaş, 2017: 310). İşletmeler rakiplerine karşı pozisyonlarını korumak veya geliştirmek, pazara yeni ürünler sunmak ve faaliyetlerinin karlılığını artırmak için çabalarırken birçok zorlukla karşılaşmışlardır. Bu durum özellikle işletme hedeflerinin yeniden tanımlanması ve tüm sistemin yeniden yapılandırılması için birçok yeni fikrin geliştirilmesine yol açmıştır. Sonunda lojistik ve tedarik zinciri genel iş başarısının anahtarı olan bir alan olarak değerlendirilmiştir. Gerçekten çoğu kuruluş için lojistikteki değişiklikler, işletmelerde önemli ilerlemeler sağlanmasını hızlandırmıştır. 2000’li yıllarda başlıca işletmeler, lojistikteki çeşitli fonksiyonların en aza indirilmesi gereken bir maliyet yükü olduğunu savunan geleneksel görüşün aksine, pozitif “katma değer” rolüne sahip olduğu düşüncesini kabul etmiştir. Dolayısıyla lojistiğin rolü ve önemi, işletmelerin ilerlemesi amacıyla temel bir imkan sağlayıcı olarak tanınmaya devam etmiştir (Rushton, Croucher ve Baker, 2010: 9).

Lojistik hizmetler yönetimi, bir bilim dalı haline gelmiş ve lojistik 21. yüzyılın önemli meslekleri arasında görülmeye başlanmıştır. Son yüzyılın ikinci yarısında gelişen bilişim teknolojilerinin kullanılması ile birlikte; stoklama maliyetleri düşürülmüş, taşımacılık hizmetlerinde optimizasyon sağlanmış, tüm lojistik hizmetler iletişim teknikleri ile birbirine bağlanmış, önceden planlama ile modelleme çalışmaları gerçekleştirilmiştir (Yıldıztekin, 2012: 2). Dolayısıyla modern

lojistik, insan kaynakları, endüstri mühendisliği, toplam kalite yönetimi, bilişim sektörü, ulaşım ve iletişim gibi birçok alanda uzmanlık gerektiren bir sistem haline gelmiştir (Keskin, 2009: 16). Bilimsel dönemde depolama ve taşımacılık ile başlayan lojistiğin ana uğraş ekseninin Tedarik Zinciri Yönetimi'ne evrilerek ve günümüzde bilgi ve iletişim teknolojilerinin yoğun olarak kullanıldığı e-TZY uygulamalarını da içerisine alarak yol alımını sürdürdüğü anlaşılmaktadır (Erturgut, 2016: 23).

2.3. Lojistiğin Önemi

Dünya ticaretindeki değişim, küreselleşme ve yeni oluşumların etkisi birçok alanda olduğu gibi lojistik sektörü üzerinde de görülmektedir. Eski dönemlerde dağıtım ve ulaştırma faaliyetleri şeklinde gerçekleştirilen lojistik, son yıllarda daha karmaşık hale gelmiştir. Lojistik sektöründe yaşanan bu evrim, lojistik kavramına farklı açılardan bakılması gereğini ortaya koymuştur. Günümüz iş dünyasında başarıya ulaşabilmek için rekabet avantajı sağlayarak hareket etmek gerekmektedir. Küresel rekabetin giderek arttığı bu ortamda işletmelerin mal ve/veya hizmetlerini hedef pazarlara rakiplerinden daha hızlı ve daha az maliyetle ulaştırma isteği lojistik faaliyetlerini önemli hale getirmiştir. Lojistik genel olarak ürünün kaynağından tüketildiği son noktaya ulaşana kadar yaşanan süreç içerisindeki tüm faaliyetleri kapsadığı için ülkeler iç ve dış ticaretini lojistik sayesinde gerçekleştirmektedir. Bu bakımdan büyük avantaj sağlamak isteyen tüm işletmelerin lojistik yönetimine olan ilgisi artmıştır. Lojistik, işletmeler için ekonomik yapı içerisinde yarattığı değer ve katkılar ile her açıdan büyük önem taşımaktadır.

2.3.1. Lojistiğin Ekonomideki Önemi

Ekonomi, mal ve hizmetlerin üretimi, alımı, satımı gibi konularda insan ilişkileri ile insanların sınırsız tüketim isteklerinin kıt kaynaklarla en iyi nasıl tatmin edileceğini inceleyen bir sosyal bilim dalıdır (Ertek, 2009: 1). Ülkelerin gelişmişlik ve kalkınmışlık seviyelerini gösteren en önemli öğelerden biri ekonomik göstergelerdir. Bu göstergelerin pozitif yönde artması, o ülkenin ekonomik, sosyal, psikolojik ve kültürel yapısını olumlu bir şekilde etkilemektedir. Bu yapıların olumlu biçimde etkilenmesi toplumdaki bireylerin yaşam, kültür ve refah düzeylerini yükselterek kalitesini arttırmaktadır. Söz konusu ekonomik göstergelerin değişiminde ve yükselmesinde en önemli rolü oynayan araçlardan birisi de lojistikdir (Erkan, 2014: 48).

Lojistik bilimi, ekonomi biliminin ortaya çıkmasından itibaren göz önünde olan bir alandır. Ekonomi alanındaki ilk incelemeler, taşıma problemlerinin ele alınması ve bunlara çözüm aranması şeklindedir (Orhan, 2003: 8). Taşımacılık alanına getirilen çözümlerle beraber gelişmeler sağlanmış ve lojistik hizmetlerinin ilerlemesine de olanak verilmiştir. Bu lojistik faaliyetlerin gelişmesi ürünlerin

önceden ulaştırılması mümkün olmayan ya da yüksek maliyetli bilinen pazarlara da sunulmasını sağlamıştır. Lojistik, üretici işletmelerin mevcut veya yeni pazarlara açılmasını kolaylaştırarak ekonomik yapı içerisinde rol üstlenmiştir. Bu rolle, hem ülke ekonomisine hem de iş hayatına birçok açıdan değer ve katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla sağladığı bu değer ve katkı ile lojistik yönetimi alanına duyulan ihtiyaç artmıştır.

Lojistik bütünleşik bir süreç içerisinde mallara ve ihtiyaçlara yönelik bilgi akışı sağlayarak ekonomide katma değer yaratan önemli bir araçtır. Başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar malların akışında lojistiğe bağlı olmayan birkaç faaliyet mevcuttur. Ancak lojistik olmadan da hiçbir malzemenin taşınamayacağı, operasyonların gerçekleştirilemeyeceği, hiçbir ürünün teslim edilemeyeceği ve hiçbir müşteriye hizmet sunulamayacağı ifade edilmektedir (Waters, 2003: 19). Lojistik tüm ekonomik faaliyetler için temel bir özellik olarak görülmektedir.

Küreselleşmenin oluşturduğu yeni ekonomik yapı içerisinde lojistik faaliyetlerin verimli şekilde gerçekleştirilmesi uluslararası ticaret için çok önemlidir. Uluslararası ticarete talep edilen yere ürünü ulaştıran lojistik sistemlerin varlığı ve verimliliği belirleyici bir rol oynamaktadır (Küçüksoğak, 2006: 13). Uluslararası ticaret önemli ölçüde liberal hale gelmektedir. Özellikle çok uluslu işletmelerin üretim merkezlerini ülkeler arasında hızla değiştirme kabiliyetleri artmakta ve girdi temini ile pazarlama küresel boyut kazanmaktadır (Erturgut, 2016: 3). Ülkelerin dışa açılmasıyla pazarlamanın küreselleştiği bu yapıda lojistik faaliyetlerin rolü her zamankinden daha fazla önem kazanmıştır. Lojistik süreçler, ülke ekonomisine olan katkısıyla tüketicilerin refahının yükselmesini ve ürünlerin genişleyen ulusal ve uluslararası pazarlara ulaştırılmasını sağlamaktadır. Bu bakımdan lojistik faaliyetler ülke ekonomileri içerisinde oluşturdukları katma değer ve sektörel olarak Gayrisafi Milli Hasıla (GSMH) içerisindeki payları ile mühim bir konumdadır. Örnek olarak ABD’ de lojistik, GSMH’nin yaklaşık yüzde 11’ini oluşturmaktadır (Kayabaşı, 2010: 86).

Lojistik, ekonominin diğer elemanları olan enflasyon oranı, faiz oranı, verimlilik, enerji maliyetleri üzerinde de etkili bir unsurdur (Bilginer, Kayabaşı ve Sezici, 2008: 3). Böylece lojistik, ekonominin elemanlarını etkileyerek ve GSMH içerisindeki payını yükselterek olumlu katkı yarattığında ülkelerin ekonomik ve refah seviyesinin artmasını da sağlamaktadır. Ayrıca lojistik sektörü emek yoğun bir niteliğe sahip olduğundan istihdamda da ön plana çıkan bir sektördür. Örneğin Türk lojistik sektörü bugün itibarıyla yaklaşık 1 milyon 200 bin kişiye istihdam imkanı yaratmaktadır (Türkiye İstatistik Kurumu, 2018). Dolayısıyla lojistik sektörü tüm faaliyetleriyle beraber istihdama fayda sağlayarak ülke ekonomisinin gelişimini desteklemektedir.

Lojistik mikro ve makro tabanda incelendiğinde; lojistiğin toplum refahının artması bakımından ekonomik, psikolojik, sosyo- kültürel, askeri ve siyasi anlamda önemli getirilerinin olduğu görülmektedir. Aynı zamanda lojistiğin; milli gelirin yükselmesi, alım gücünün ve istihdamın artması, eğitim seviyesinin yükselmesi, lojistik üsler, rekabet gücünün artması, ekonomik büyüme ve kalkınma, dış ticaret hacminin artması ve yabancı sermaye artışı gibi pek çok alana yararı bulunmaktadır (Emirkadı ve Balcı, 2018: 125). Lojistik sektörünün geçmişten günümüze kadar sağladığı değerler ve katkılar incelendiğinde, lojistiğin küreselleşmenin meydana getirdiği pazarlarda rekabet etmenin en etkili araçlarından biri olduğu tespit edilmiştir.

2.3.2. Lojistiğin İşletmelerdeki Önemi

Küreselleşme sonucu hızla artan rekabet, piyasaya ürün sunmaya çalışan işletmelerin buldukları ortama ve koşullara etki etmektedir. İşletmelerin hedeflerini gerçekleştirmesinde etkili olan rekabet; fiyat, kalite, hizmet, destek gibi birçok faktöre dayanmaktadır. Rekabetin giderek artan baskısıyla işletmelerin yaşamlarını devam ettirebilmeleri için bu faktörlerde üstünlük sağlamaları gerekmektedir. Günümüzde rekabet anlayışı değişerek daha yoğun ve çeşitli hale gelmiştir. İşletmeler benzer teknolojileri kullanarak belirli bir kalite seviyesinde üretimlerini gerçekleştirmektedir. Ayrıca işletmeler ürettikleri mal ve hizmetlerin kalitesinden taviz vermeden toplam maliyetlerini en aza indirmeye çalışmaktadır. Böyle bir ekonomik yapıda varlıklarını sürdürmeye çalışan örgütler maliyetlerini azaltmak için yeni seçenekler bulmak ve müşteri memnuniyetini artırmak zorundadır (Çekerol ve Kurnaz, 2011: 51).

Küresel rekabet ortamı; işletmeleri ürettikleri ürünleri kaliteli ve ekonomik üretmeye, daha etkin hizmet kalitesi sunmaya ve müşterinin istediği yer, mekan ve zamanda ürünlerini teslim etmeye zorlamaktadır. Bu bağlamda lojistik faaliyetleri; işletmelerin rekabet gücünü doğrudan etkileyen bir hale gelmiştir (Tekin, Zerenler ve Bilge, 2005: 116). Lojistiğin tanımı içerisinde özellikle “akış” vurgusu yapılmaktadır. Lojistik, işletmelerin yol almasını sağlayan “hareket” unsurunu içerdiği için, mal ve hizmetlerin ulaştırılmasında hayati öneme sahip bir kavramdır (Erturgut, 2016: 3). Lojistik olmaksızın, mal ve hizmetlerin hareketi, teslimatı gibi faaliyetler gerçekleştirilemez. Bu nedenle lojistik kaynaklar işletmelerin devamlılığını sürdürebilmek ve temel faaliyetlerini sağlayabilmek için hazır bulunması gereken unsurlardır (Tanyaş, 2015: 16). Lojistik faaliyetler, üretim ile tüketim noktaları arasında oluşan mesafe ve zaman farkından dolayı köprü görevini üstlenmektedir. İşletme, ürünü minimum maliyetle istenilen yer ve zamanda müşteriye sunmayı amaçlamaktadır. Bu bakımdan lojistik faaliyetler ürüne yer ve zaman faydası sağlamaktadır. Yer faydası, taşıma yoluyla ürünlerin istenilen yere hareketini gerçekleştirerek oluşmaktadır. Zaman faydası ise bir ürünün istenilen

zamanda, miktarda ve talep edilen yerlere teslim edilmesiyle meydana gelmektedir (Kayabaşı, 2010: 90; Seçkin, 1981: 124; Özdemir, 2012: 18-19).

İşletmeler yerel veya uluslararası pazarlarda başarılı olmak için müşteri memnuniyetini esas alarak ürünlerini uygun zamanda, istenilen yere ulaştırmak adına etkin bir lojistik yönetimi gerçekleştirmek zorundadır. Bunu gerçekleştirirken işletmelerin maliyet kalemlerinden biri olan stoklarını en uygun seviyede tutmaları gerekmektedir. Dolayısıyla mamul üretimi için mamulün uygun tedarikçiden sipariş edilmesi, doğru seviyede ve sürede elde bulundurulması ve en uygun yöntemle müşterilere akışının sağlanması lojistiğin önemini daha iyi ortaya çıkartmaktadır (Küçük, 2016: 67).

Lojistik, işletme birimleri arasında meydana gelen anlaşmazlıkları ortadan kaldıran ve birimler arası koordinasyonu sağlayan bir güçtür. İşletmelerin en önemli iki bölümü olan üretim ve pazarlama departmanları arasında çatışmalar olabilmektedir. Örneğin, pazarlama bölümü ürünlerin satışını gerçekleştirmek için indirim ve promosyon gibi seçeneklere yönelirken, üretim bölümü malın kalitesini arttırmak için üretim maliyetlerini yükseltebilmektedir. Meydana gelen bölümler arası uyuşmazlıkları lojistik faaliyetler bir bütün olarak ele almakta ve bölümler arası koordinasyonu sağlamaktadır (Sezen, Yılmaz ve Gezgin, 2002: 133). Lojistik maliyeti, işletmelerin toplam maliyetlerinin içerisinde dikkate değer bir pay içermektedir. Her sektörde değişiklik gösterse de ortalama olarak bir ürünün satış fiyatının %4 ile %20'sini lojistik maliyetler oluşturmaktadır (Özdemir, 2012: 18). Dolayısıyla lojistik maliyetler işletmenin devamlılığı ve karlılığı için büyük önem taşımaktadır.

Günümüz lojistik faaliyetleri işletmelerde değer yaratan bir süreç olarak görülmeye başlanmıştır. Lojistiği stratejik araç olarak görüp etkili bir şekilde yerine getirmeye çalışan işletmeler, bu sayede; üretimde artış, maliyetlerde düşüş, kalitede yükseliş, müşteri memnuniyetinde artış, rekabette öne çıkma ve pazar payında büyüme elde edebilecektir (Erturgut, 2016: 3). Lojistik yönetiminin işletmeler açısından önem kazanmasının nedenleri şu şekilde özetlenebilir (Küçük, 2016: 68; Özdemir, 2012: 19; Özcan, 2008: 278; Emirkadı ve Balcı 2018: 124; Waters, 2003: 23; Gümüş, 2009: 100; Bakkal ve Demir, 2011: 20):

- "Bütün işletmelerde üretim, malzeme akışına dayandığından lojistiğin temel ve gerekli bir süreç olması,
- Üretim ile tüketim noktası arasındaki mesafelerin ve buna bağlı olarak ulaştırma maliyetlerinin artması,
- İşletmenin karını ve diğer kurumsal performans ölçümlerini doğrudan etkilemesi,

- Üretim teknolojilerinin birçok alanda doyma seviyesine gelmesi ile işletmelerin maliyetlerini azaltmak için lojistik alanına yönelmesi,
- Stok kontrolünde tam zamanında tedarik, malzeme istek planlaması vb. sistemlerin yaygın biçimde kullanılması,
- İşletmelerin içinde bulunduğu yoğun rekabet ortamında doğru yer, doğru zaman ve doğru ürün akışını sağlayabilme isteği,
- Bilgisayar teknolojilerinde yaşanan gelişme sonucu işletmelerin dağıtım sistemlerini yeniden planlamaya başlaması,
- Tedarikçilerle irtibat oluşturması ve karşılıklı olarak faydalı, uzun vadeli ticari ilişkiler geliştirmesi,
- Müşteri isteklerinin değişmesi sonucu daha hızlı ürün ve bilgi akışlarına ihtiyaç duyulması,
- Lojistiğin siparişleri teslim süresi, güvenilirlik ve diğer müşteri hizmetleri üzerinde önemli bir etkisinin olması,
- Müşteri memnuniyetini arttırmak için farklı ve cazip hizmetlerin sunulmasının gerekliliği,
- Çevreyi koruma amacı ile malzemelerin geri dönüşümünün sağlanması,
- Faaliyetlerin entegre edilmesi ile hasar ve kayıp oranlarının en aza indirilmesi." "

Görüldüğü üzere lojistik önemli görevler üstlenerek günümüzde işletmeler arasında işleri kolaylaştırıcı bir nitelik kazanmış durumdadır. Müşteri hizmetlerinin esas noktası olarak lojistiğin görülmesi işletmecilik anlayışında lojistik faaliyetlere artan bir şekilde önem verilmesini sağlamıştır. İşletmeler etkin bir şekilde gerçekleştirilen lojistik faaliyetleri sayesinde rakiplerine karşı farklılık oluşturabilmektedir. Bu bakımdan lojistik yönetiminin teknoloji ve bilgi sistemlerinin gelişmesi ile ilerleyen yıllarda daha da önemli hale geleceği düşünülmektedir.

2.4. Lojistiğin İlkeleri

Lojistiğin ilkeleri, tüm lojistik faaliyetlerin planlanması ve uygulanması için kılavuz olarak kullanılan prensiplerdir. Bunlar taşımanın sorunsuz gerçekleştirilmesinde, müşteri taleplerinin karşılanmasında ve lojistik hedeflere ulaşılmasında fazla çaba sarfını önleyerek maliyetleri azaltan ve zaman kazandıran değerlerdir (Keskin, 2015: 31). İşletmelerin başarı performansları üzerinde belirleyici yapıda olan bu ilkeler aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır.

- **Standartlık:** Lojistik sistemlerde yararlanılan teknik donanım ile malzeme, hizmet ve iş yapma kurallarında uluslararası standartlık sağlanmalıdır (Erturgut, 2016: 4). Örneğin demiryolları, konteynerler, elleçleme ekipmanı, bilişim teknolojisi gibi lojistik elemanlarının belirli standartlara uygun olması, küresel süreçteki lojistik aktörler için önemlidir (Keskin,

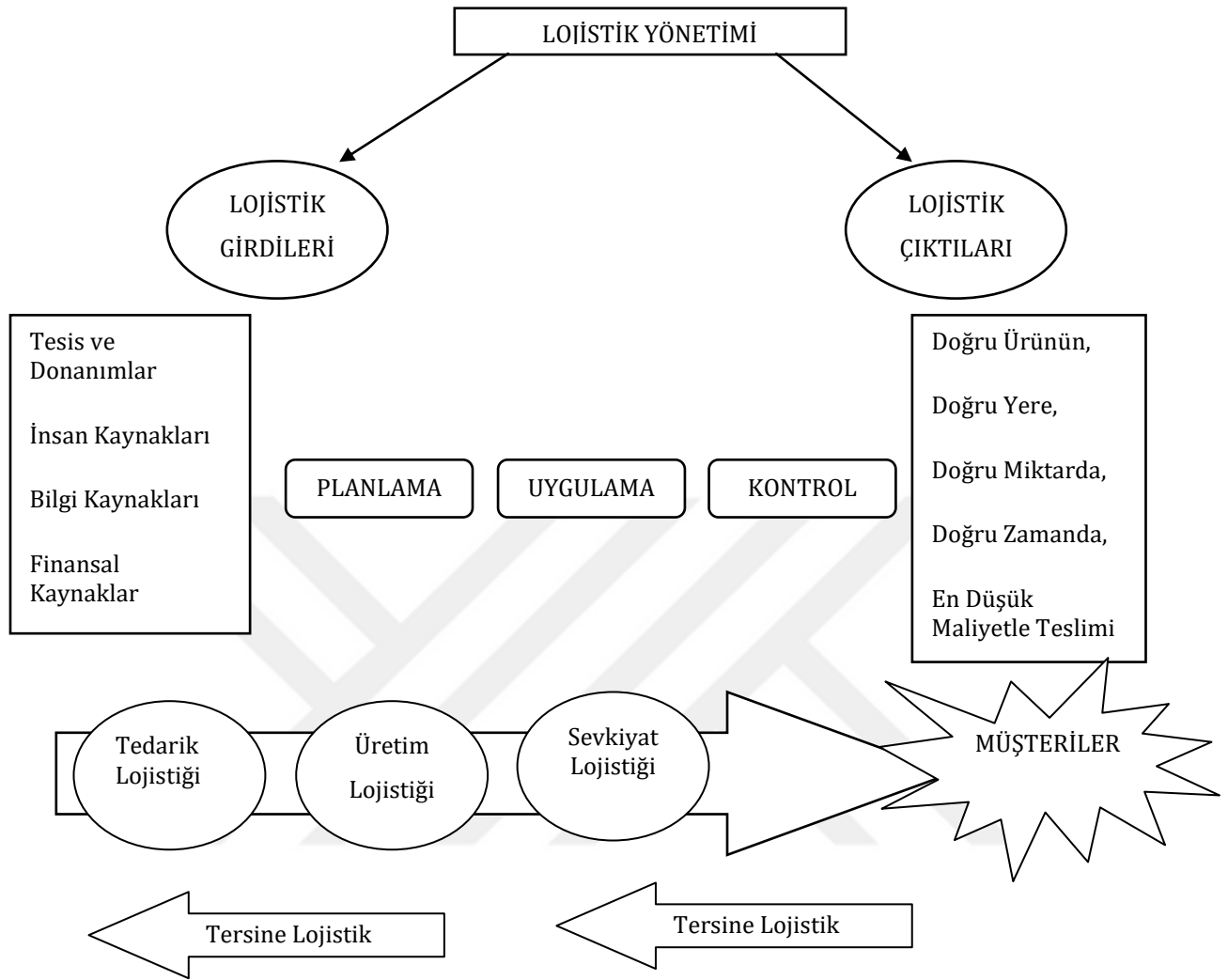
2009: 34). Bu sayede lojistik faaliyetler müşterek çalışmaya imkan vermektedir. Lojistikle ilgili uygulamalarda standartlara uyulması halinde ekonomik faydalar edinilirken zamandan da tasarruf yapılmaktadır.

- **Ekonomiklik:** Lojistiğin temel amaçlarından biri olan lojistik işlemlerin en az maliyetle uygulanması için kaynakların etkin ve verimli kullanılmasına yönelik yenilikçi stratejiler geliştirilmelidir (Koban ve Keser, 2007: 44).
- **Yeterlilik:** Lojistik operasyonlar açısından yeterli desteğin sağlanması hayati öneme sahiptir. İşletmelerde lojistik kaynakların yeterlilik seviyesinde olması maliyet bakımından avantaj yaratmaktadır. Yeterlilik ilkesinde, işletmelerde fazla stok bulundurmak yerine sürdürülebilirlik ve karşılanabilirlik esas alınmalıdır (Keskin, 2009: 34).
- **Elastikiyet:** Değişen durumlara, görevlere ve taleplere karşı lojistik operasyonlar ve yöntemler uyum sağlayabilecek ve çözüm yaratabilecek bir yapılanma içinde olmalıdır (Keskin, 2015: 31).
- **Yalınlık:** Lojistiğin tüm alanlarında karmaşık süreçlere karşın planlamada ve uygulamada sadelik ön plana çıkartılmalıdır. Yalın ve kolay yürütülen bir sistematik yapının kurulması, kaynakların da etkin kullanılmasına yardımcı olmaktadır (Erturgut, 2016: 5).
- **İzlenebilirlik:** Elektronik altyapı ve bilgi iletişim sistemlerinden yararlanılarak tüm lojistik faaliyetlerin miktar, durum, zaman ve yer hakkında en doğru şekilde takip edilmesi gerekmektedir (Keskin, 2015: 32). İş akışının izlenebilirlik ilkesiyle problemlerin önceden tespiti söz konusudur. Bu sayede erken çözüm üretilerek lojistik süreçler sorunsuz ilerletilebilmektedir (Erturgut, 2016: 5).
- **Koordinasyon:** Lojistik süreçte planlamacılar, uygulamacılar ve müşteriler arasında sürekli bir uyum sağlanmalıdır. Lojistik desteğin etkinliği için koordinasyon oluşturulması önemlidir (Keskin, 2009: 34).
- **Önceliklendirme:** Lojistik faaliyetlerin başarısı, süreçlerin önceden ve doğru bir şekilde planlanmasıyla yakından ilişkilidir. Diğer ilkelerle uyumlu olacak biçimde lojistik faaliyetler arasında öncelik sıralaması gerçekleştirilmelidir (Koban ve Keser, 2007: 45).

2.5. Lojistik Yönetimi

Lojistik çoğunlukla üretimi tamamlanmış, paketlemiş mamuller üzerinde yoğunlaşmakta, üretim öncesinde ise daha çok hammadde, parçaların satın alınması, taşınması, depolanması ve stoklanmasını içermektedir. Üretim sonrasında dağıtım merkezlerinin devreye girmesiyle geleneksel lojistik faaliyetler, müşteri isteklerine göre bütünleşik hizmet odaklı uygulamalara dönüşebilmektedir (İTO, 2006: 12).

Lojistik faaliyetlerin içinde barındırdığı taşıma, depolama ve elleçleme en önemli işlevler olarak yüksek maliyetlere neden olan işlemlerdir. Dolayısıyla lojistik birbiriyle ilişkili işlemlerin bir arada yürütüldüğü karmaşık bir uygulamadır. Ayrıca lojistik faaliyetlerin her biri ayrı maliyet unsuru olarak birbirini etkileyecek alanlara sahiptir. Bu nedenle işletmeler açısından tüm lojistik uygulamalarının rekabet avantajı sağlayabilmesi için, sürecin düzenli bir şekilde yönetilmesi gerekmektedir. Etkin bir lojistik yönetimiyle lojistik faaliyetlerin iyi bir şekilde planlanması yapılmakta ve planlanan hareketlerin verimli olarak uygulanmasıyla da işletmelerde maliyetleri düşürücü etki yaratılmaktadır. Bu etkiler sebebiyle “Lojistik Yönetimi” adı altında tanımlanan ayrı bir disiplin ortaya çıkmıştır. Dünyada kabul gören Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyinin (Council of Supply Chain Management Professionals- CSCMP) yapmış olduğu tanımla, "lojistik yönetimi, müşteri gereksinimlerini karşılamak üzere, başlangıç noktası ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve ilgili bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanmalarını etkin ve verimli bir şekilde planlayan, uygulayan ve kontrol eden tedarik zinciri yönetiminin bir parçasıdır" (www.cscmp.org, 2017). Lojistik yönetimi temelde çeşitli kanallar vasıtasıyla üreticiden tüketiciye, tüm ürün ve hizmetlerin transferini planlayıp yürütülmesini sağlayan bir süreçtir ve bu mal ve hizmetlerin akış süreci içerisinde oluşabilecek sorunları çözme amacı da gütmektedir. Lojistik yönetiminin diğer amaçları arasında lojistik faaliyetlerini koordine ederek performansı artırması ve bu faaliyetler nedeniyle meydana gelen maliyetlerin azaltılması yer almaktadır. Bu sebeple lojistik, pazar ve işletmenin operasyonel uygulamaları arasındaki bağ şeklinde nitelendirilmelidir. Lojistik yönetiminin işleyiş süreci Şekil 2’de anlatılmaktadır.



Şekil 2. Lojistik Yönetimi (Tanyaş, 2011: 13)

Yukarıdaki şekilde müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere lojistik faaliyetlerin işletme içindeki akışı gösterilerek bu faaliyetlerin nasıl düzenlendiği sunulmaktadır. Buna göre lojistik girdilerinin etkin yönetimi, müşteri tatmini ile sonuçlanacak çıktılar sağlamaktadır (Küçük, 2016: 128). Lojistik yönetimi işletme içinde ve dışında yer alan lojistik eylemlerin devamlılığını sürdürerek daha etkin ve verimli kılabilme adına bütün sürecin planlanması, uygulanması ve kontrolünün sağlanmasıdır.

Ekonominin küreselleşmesiyle mal ve hizmetlerin pazara ulaştırılma hızı ve maliyeti dikkat çeken konular arasına girmiştir. İşletmelerin optimum kaynak kullanımıyla ürün veya hizmetleri minimum maliyetle rekabet avantajı sağlayarak ulaştırma çabası lojistik yönetimini daha da önemli hale getirmiştir. Küreselleşmeye bağlı olarak zaman içerisinde lojistiğin sunduğu hizmetlerin

yapısında da değişim oluşmuştur. Lojistik önceden yalnız nakliye şeklinde tanımlanırken günümüzde sağladığı faaliyetlerle önemli bir hizmet unsuru olarak farklı bir boyut kazanmıştır. Değişime devam eden bir hizmet anlayışı olduğundan lojistiğin literatürde var olan tanımının daha da değişip kapsamının genişleyeceği düşünülmektedir (Akbulut, 2012: 7).

2.6. Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Arasındaki Fark

Lojistik ve tedarik zinciri kavramlarının sıklıkla birbiri yerine kullanıldığı ve hangisinin diğerini kapsadığına yönelik çelişkilerin yaşandığı görülmektedir. Bu çelişkiyi ortadan kaldırmak için lojistik ve tedarik zincirine ilişkin tarihsel süreç incelenerek bu iki kavram hakkında daha iyi bir biçimde karşılaştırma yapılması gerekmektedir.

Lojistik kavramı önceleri tedarikin yerine kullanılmasına rağmen zaman içinde onunla yer değiştirerek daha fazla öne çıkmıştır. Tedarik sadece sipariş verme ve satın alma uygulamalarını içerirken lojistik, depolama, taşıma, elleçleme ve müşteriye teslim gibi işlemleri de kapsamaktadır (Küçük, 2016: 133). Lojistik işlemlerinde gerçekleştirilen iyileştirmelerle meydana gelen yararın büyüklüğünün saptanması, işletmelere birbirini destekleyen lojistik faaliyetlerin birleştirilmesiyle sağlanacak faydanın artırabileceğini göstermiştir. Bu kapsamda işletmelerin 1990'lı yıllardan itibaren lojistik faaliyetlerinde bir bütünleşme sağlayarak tek bir işletme kuruluşunda entegre yapıyı amaçlayan bir lojistik anlayışla ilerlediği görülmüştür. Bu durumda işletmeler hem tedarik kaynaklarına hem de müşterilere doğru dağıtım kanalı süresince genişleyen bütünleşik yapı biçiminde hareket etmiştir (Çekerol, 2013: 128). Dolayısıyla geçen zaman içinde farklı lojistik faaliyetler birbirine bağlanarak bir zincir oluşturulmaya başlanmıştır. “Tedarik zinciri” adını alan bu yaklaşım; sadece tek bir işletme çerçevesinde değil, dağıtım kanalı süreci içerisinde yer alan tüm tedarikçiler, üreticiler, toptancılar, perakendeciler ve hatta müşteriler boyutunda bütünleşik anlayışın uygulanmasını hedeflemektedir (Erturgut, 2016: 7).

Tedarik ihtiyaç duyulan bir ürünün doğru zamanda, doğru biçimde, doğru miktarda ve doğru maliyet ile temin edilmesidir. Temin edilen ürünün tedarikçi tarafından üretilebilmesi için kendi hammaddelerinin tedarikinin de aynı şekilde sağlanması gerekmektedir. Bu şekilde ilk maddeye kadar giden bir tedarik zinciri oluşmaktadır (Tanyaş ve Hazır, 2011: 23). Tedarik zinciri, hammadde ve parça tedarikinde, üretim ve montajında, depolamada, stok takibinde, sipariş yönetiminde, tüm kanallar arası dağıtımda, ürünün müşteriye teslimatında yer alan faaliyetleri içeren ve tüm bu faaliyetlerin izlenebilmesi için gerekli olan bilgi sistemleri şeklinde tanımlanabilir (Lummus ve Vokurka, 1999: 11). Tedarik zinciri süresince yalnızca ürünlerin akışı gerçekleşmemekte, para, bilgi vb. unsurların akışı da sağlanmaktadır. Bu akışların her biri zincir içindeki işletmelerin tamamının

performansını etkilemektedir. Mevcut akışlarda yavaşlama söz konusu olursa maliyetler artmaya başlayacaktır. Bütün akışların olumsuz şekilde etkilenmesine zincir içindeki gecikme ile beklentiler neden olmaktadır. Bu kapsamda zincirin hızlı ve esnek olması ile zincire mensup işletmeler arası işbirliği kavramı önemli hale gelmektedir. Dolayısıyla bu işletmeler arasında malzeme, bilgi ve paranın akış hızını artırmak amaçlanmaktadır (Tanyaş ve Hazır, 2011: 24).

Tedarik zinciri yönetimi ise tedarik zincirinin ve bu zincir içinde yer alan tüm şirketlerin uzun dönem performanslarını arttırmak amacıyla söz konusu şirketlere ilişkin işletme fonksiyonları ve planlarının, zincirdeki tüm şirketleri içerecek şekilde, sistematik ve stratejik koordinasyonudur (Long, 2012: 6). Başka bir tanımda tedarik zinciri yönetimi, bir şirketin içinde veya ilişkisi olan şirketler arasında talep ve arz yönetimini birleştiren, kaynak teminini, satın almayı, geri dönüşümü ve tüm lojistik yönetim etkinliklerinin planlanmasını ve yönetimini kapsayan bir süreç olarak ele alınmaktadır (Erturgut, 2016: 26). Ayrıca kavram tedarikçilerin, araçların, üçüncü taraf hizmet sağlayıcıların ve müşterilerin birlikte çalışmalarını koordine eden ve işbirliğini sağlayan yönetim şekli olarak da tanımlanmaktadır (www.cscmp.org, 2017). Bu tanımda öne çıkarılan tedarik zinciri yönetiminin belirli bir süreç içerisinde birden fazla ilişkileri planlayan, düzenleyen ve koordine eden bir yönetim biçimi olmasıdır. Tedarik zinciri yönetimi, zincir içindeki temel iş süreçlerinin bütünleşmesini gerçekleştirerek müşteri memnuniyetinde artış sağlayan stratejilerin ve yüksek performanslı iş modellerinin oluşturulmasını kapsamaktadır. Tedarik zinciri yönetimi stratejik konumlandırmayı güçlendirmek ve işletme verimliliğini arttırmak için işbirliği yapan işletmelerden oluşmaktadır. Bu işletmelerin her biri için tedarik zinciri ilişkisi stratejik bir seçimi yansıtmaktadır. Tedarik zinciri stratejisi kabul edilen bağımlılığa ve ilişki yönetimine dayanan bir kanal düzenlemesidir. Tedarik zinciri operasyonları bireysel işletmelerdeki fonksiyonel alanlara yayılan ve ticari ortakları ile müşterilerle örgütsel sınırlar arasında bağlantı sağlayan yönetsel süreçler gerektirmektedir (Bowersox, Closs ve Cooper, 2002: 4).

Tedarik zinciri yönetiminin amacı, ürün kalitesini koruyarak işletmenin imalat kapasitesinin büyütülmesi, müşterilerin tatmin seviyelerini arttırarak maliyetlerin azaltılması ve işletmenin rekabetçi yeteneğini geliştirerek piyasaya karşı stratejik bir güç yaratılmasıdır. Bu bağlamda birçok işletmeyi yapısında bulunduran tedarik zinciri yönetimi, tek bir işletme gibi hareket ederek kaynaklardan ortak yararlanılması sayesinde bir işbirliği oluşturmayı hedeflemektedir (Özdemir, 2004: 87). Sonuç olarak etkin bir tedarik zinciri yönetimi, işletmenin üretim ve pazarlamaya ilişkin faaliyetlerini olumlu yönde etkileyecek; daha fazla müşteri memnuniyeti, daha etkin ve verimli bir işletme olunmasını sağlayacak, daha düşük maliyetler ve daha yüksek kar ile birlikte istikrarlı büyümenin yolunu açacaktır (Şen, 2006: 5).

Lojistik, tedarik zinciri yönetiminden farklı olarak stoku tedarik zinciri boyunca hareket ettirmek ve konumlandırmak için gerekli bir iş şeklinde ifade edilmektedir (Erturgut, 2016: 29). Lojistik, ürünün konumlandırılmasına ve zamanlamasına göre değer yaratan bir süreçtir. Bir tesis ağı boyunca entegre olarak lojistik, işletmenin sipariş yönetimi, stok, taşıma, depolama, elleçleme ve paketleme faaliyetlerinin bir birleşimidir (Bowersox, Closs ve Cooper, 2002: 4). Lojistik esas olarak bir işletme aracılığıyla ürün ve bilgi akışı için tek bir plan yaratmak amacıyla bir çerçeve oluşturmak ve planlamaya uyum sağlamaktır. Tedarik zinciri yönetimi ise bu çerçeve üzerine kurulmaktadır ve hat içerisindeki diğer varlıklar yani tedarikçiler, müşteriler ile kuruluşun kendisi arasındaki koordinasyonu ve bağlantı kurmayı amaçlamaktadır (Christopher, 2011: 2).

Lojistik tanımlarında vurgulanan noktalar, malzemenin kaynağından son noktaya kadar akışı ve depolanmasının yönetimi iken, tedarik zinciri yönetimi tanımları, daha kapsayıcı bir yaklaşım ile hammadde ve kaynak sağlamaktan başlayarak ürün geliştirme ve ağ tasarımını da içeren bir faaliyetler zincirini tarif etmektedir (Erturgut, 2016: 27). Kısaca lojistik, ürünleri ulaşması gereken noktaya taşımaktadır. Ancak tedarik zinciri yönetimi bu süreci, tüm işletme faaliyetlerini ilişki yönetimiyle düzenleyerek daha ileri safhalara götürmektedir. Tedarik zinciri, imalat işlemleri esnasında tedarik işleri ile ilgilenenler ve sonrasında bitmiş mamullerin dağıtım kanallarında son tüketiciye kadar ulaştırılması sırasında değer yaratan tüm unsurlardır. Son tüketiciye dağıtılmak üzere ham maddeleri tamamlanmış mamullere dönüştüren tedarik zinciri, çok aşamalı, kapsamında birden fazla görevi olan ve birçok işletmeyi içeren bir süreçtir (Çekerol, 2013: 129). İşletmeler, tedarik zinciri yönetimi ile kaynaklarını en etkin biçimde kullanma, ihtiyaç duyulan malzemelerini en kısa zamanda, optimum miktarlarda ve minimum maliyetle temin edebilme imkanına sahip olmaktadır. Bu bakımdan işletmelerde lojistiğin esas rolü, yüksek karlılık sağlayarak tedarik zinciri içerisindeki hareket ile doğru ürünün, doğru zamanda, doğru yerde bulunmasını gerçekleştirip müşteri memnuniyetini arttırmaktır.

Tedarik zinciri yönetimi, bilgi sistemlerinin entegrasyonu, planlama ve kontrol faaliyetlerinin koordinasyonu gibi lojistik tanımına dahil olmayan unsurları da içermektedir. Tedarik zinciri yönetimi, düğümler arasında bilgilerin iletimini ve malzemelerin ve ürünlerin fiziksel akışı ile birlikte düğümlerdeki faaliyetleri ve süreçleri kapsamaktadır (Yüksel, 2002: 263). Özetle lojistik mamulleri taşıma, stoklama, depolama gibi temel faaliyetlerle hedef yere ulaştırmayı entegre bir biçimde uygularken, tedarik zinciri ise bu süreci, bütün paydaşlarla birlikte ve zincirin diğer bütün faaliyetlerini kapsayacak şekilde koordine etmektedir. Lojistik, tedarik zinciri yönetiminin önemli ve büyük bir parçasıdır.

2.7. Temel Lojistik Faaliyetler

Lojistik, küreselleşmeyle şekillenen rekabetçi piyasalarda işletmelerin başarı anahtarı konumundadır. Bu bakımdan işletmeler rekabet avantajı sağlamak amacıyla lojistik faaliyetlere önem vermektedir. Lojistiğin faaliyet alanı geçmişte ve günümüzde farklılık göstermektedir. Başlangıçta sadece taşıma ve depolama hizmetlerini kapsayan lojistik faaliyetler, günümüzde ulaşım ve depolama dışında stok yönetimi, paketleme, malzeme elleçleme, sipariş işleme, tahmin, üretim planlama, satın alma, müşteri hizmetleri, parça ve hizmet desteği, geri dönen malzemelerin taşınması, atıkların geri kazanılması ve iletişim gibi hizmetleri de bünyesine alarak geniş bir boyut kazanmıştır (Karacan ve Kaya, 2011: 14). Lojistik sektörü geniş bir faaliyet yelpazesi sunsa da işletmenin amaçları ve yapısı doğrultusunda pazar şartları, rekabet ortamı, bulunulan endüstri kolu gibi faktörler değerlendirilerek lojistik faaliyetler sınıflandırılmaktadır. Görüş birliği sağlanarak sınıflandırılan temel lojistik faaliyetler aşağıda sıralanmıştır (Çekerol, 2013: 37):

- Taşıma
- Depo Yönetimi
- Stok Yönetimi
- Elleçleme
- Ambalajlama
- Talep Tahmini
- Müşteri Hizmetleri

2.7.1. Taşıma

Taşıma faaliyeti, lojistik hizmetlerinden en önemlileri arasında bulunmaktadır. Bu faaliyet mal ve hizmet üretimindeki göreviyle ekonomiye de şekil veren bir konumdadır. Taşımacılık, insanlığın en ilkel devrinden modern dönemine kadar önemini arttırmıştır. Taşımacılık veya diğer bir deyişle ulaştırma, bilimsel gelişmeler sayesinde yüksek hızlı trenlerin, sesin birkaç katı hızla uçabilen uçakların, uzun mesafeli yolculuklara çıkabilen gemilerin kullanıma sokulması ile biçimsel anlamda değişerek lojistik sektörünü de etkilemiştir (Keskin, 2009: 81).

Taşıma dar anlamda bir nesnenin (eşya, ürün, yük) bir yerden bir yere nakli olarak tanımlanabilir. Geniş anlamda taşıma faaliyeti ise; müşteri ihtiyaçlarının giderilmesi amacı ile üretilen malların ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere zamanında ulaştırılmasını kapsamaktadır (Koban ve Keser, 2007: 92). Taşıma faaliyetinin en önemli hedefi, insan ve eşyaların iki nokta arasındaki hareketi değil; bu hizmetin en doğru biçimde, en hızlı, en güvenli ve en ekonomik usul ile

gerçekleştirilmesidir. Taşıma hizmeti temelde iki şekilde yapılabilir; yer ve konum değiştirmesine ihtiyaç duyulan stoklar stok sahibinin özel taşıma araçlarıyla taşınabilir ya da taşıma hizmeti veren özel kuruluşlardan hizmet alınabilir (Uslu, Nebol, Uzel, 2014: 16). Taşımacılık, ulaştırma görevinin dışında, yükün taşınması için gerekli evrakların hazırlanmasından, malın müşteri deposuna teslimine kadar, çeşitli hizmetleri de içeren kapsamlı ve karmaşık bir dizi faaliyet alanı olarak görölmektedir (Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 36).

İşletmeler lke sınırları içerisinde veya uluslararası piyasalarda faaliyette bulunmaktadır. Günümüz piyasalarında yoğun rekabet yaşanması, taşınacak mesafenin artması, taşıma şartlarının çeşitlenmesi, işletmelerin pazar paylarını arttırma isteği daha planlı ve programlı taşıma sistemine gereksinimi ortaya çıkartmıştır. Dolayısıyla taşıma faaliyeti, ihtiyaç duyulan mal ve hizmetlerin fiziksel hareketini gerçekleştirirken taşımayı hasarsız ve eksiksiz olarak kısa sürede ve ucuz bir şekilde tamamlamalıdır. Bu şekilde taşıma hizmetini sağlamak işletmelere rekabet gücü kazandırmaktadır.

Taşıma işlemi gerçekleştirilirken maliyet, hız ve güvenirlik faktörleri etkili olmaktadır. Bu üç faktör, taşıma faaliyetinin nasıl yapılacağını veya hangi taşıyıcı kuruluşlardan hizmet alınacağını belirlemektedir. Maliyet faktörü, malların iki nokta arasındaki naklinin parasal değeridir. Lojistik maliyetlerin içerisinde büyük paya sahip olan taşıma maliyeti, işletmelerin kararlarında etkili olmaktadır. Lojistiğin amacı, toplam taşıma faaliyetlerini düzenleyerek, birim taşıma maliyetini minimize etmektir. Hız faktörü, malların iki nokta arasındaki nakli esnasında harcanan zamandır. Maliyet ve hız unsurları arasında doğru orantı vardır. Lojistik hizmet sağlayan kuruluşlar hızlı taşıma sağlayabilirlerse daha yüksek maliyetler ortaya çıkmaktadır. Güvenirlik faktörü, taşıma faaliyetinin hatasız ve hasarsız bir şekilde gerçekleştirilmesini ifade etmektedir. Kısaca bu faktör taşıma işleminin kalite boyutudur (Uslu, Nebol ve Uzel, 2014: 16). Tüm faktörler göz önüne alındığında lojistiğin amacı, malı hasarsız, en kısa sürede ve minimum maliyetle üretim noktasından pazarlara taşıyabilmektir. Böylece lojistik kavramının temel taşı olan taşıma faaliyetinin etkinliğinin ve verimliliğinin lojistiğin başarısını önemli lde etkilediği görülmektedir.

Günümüzde ülkelerin kalkınmışlık seviyesinin önemli bir göstergesi güçlü bir ulaşım alt yapısı ve sisteminin var olmasıdır. Ulaştırma sisteminde taşıma şeklinin hangi tür olması gerektiği de önemli bir karar noktasını oluşturmaktadır. Taşıma türü seçiminde; taşıma yerleri, taşınanların çeşitli ve miktarı göz önüne alınarak en verimli şekilde ulaştırmanın gerçekleşmesi gerekmektedir. Ulaştırmada kullanılabilen taşıma türleri şunlardır (Kayabaşı, 2010: 100):

- Karayolu Taşımacılığı

- Demiryolu Taşımacılığı
- Denizyolu Taşımacılığı
- Havayolu Taşımacılığı
- Boru Hattı Taşımacılığı

Giderek karmaşıklaşan üretim yapısı, daha önce sadece birini veya ikisini kullanarak ulaştırma ihtiyaçlarını gideren işletmeleri birden fazla taşımacılık biçimlerini (kombine) ortak kullanmaya zorlamıştır (Keskin, 2015:226). Yukarıda sayılan taşıma türlerini işletme ve ticari bakımından birbirlerine göre üstün veya zayıf olduğu yönler bulunmaktadır. Bu özellikler; maliyet, hız, güvenilirlik, sefer sıklığı, güvenlik, konfor gibi faktörlerdir. Taşımacılık türleri birbirinden ayrılan özellikleriyle birbiriyle rekabet edebilmekte ya da kendilerini tamamlayabilmektedir (Çancı ve Güngören, 2013: 200-201). Tablo 2’de taşıma türlerinin maliyet, hız, hizmet alanı, tarifeli seferlerin sıklığı ve tarifelerin uygulama güvenilirliği bakımından kıyaslanması yapılmıştır.

Tablo 2. Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Kıyaslanması (Vural, Gencer ve Karadoğan, 2014: 76)

Taşıma Türü	Maliyet	Hız	Hizmet Alanı	Tarifeli Seferlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma Güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Yüksek	Orta
Demiryolu	Orta	Orta	Orta	Düşük	Çok Yüksek
Boru hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Taşıma türleri maliyetler açısından değerlendirildiğinde, en yüksek maliyeti meydana getiren havayolu taşımacılığıdır. Diğer taşıma türlerinden en düşük maliyete sahip olan da denizyolu taşımacılığıdır. Taşıma işlemi yapılırken hız faktörünün önemli olduğu durumlarda tercih edilen tür de havayolu taşımacılığıdır. Ulaşımında çok hızlı özelliği sayesinde havayolu taşımacılığı avantaj yaratırken, denizyolu ve boru hattı taşımacılığı ise bu anlamda dezavantaja sahiptir. Lojistikte ek maliyet yaratmaması açısından dikkat edilen diğer bir faktör ise hizmet alanıdır. Bu faktörde üstünlük sağlayan ve kapıdan kapıya teslim özelliğiyle çok geniş sınırlara ulaşabilen taşımacılık türü karayolu taşımacılığıdır. Boru hattı taşımacılığı, hizmet alanı faktöründe çok sınırlı olarak nitelendirilen bir türdür. Tarifeli seferlerin sıklığı faktöründe karayolu ve havayolu taşımacılığı ön plana çıkmaktadır. Denizyolu taşımacılığında sefer sıklığı diğer taşımacılık türlerine göre çok düşük oranda gerçekleştirilmektedir. Tarifelerin uygulanma güvenilirliği faktöründe en güvenli taşıma türü demiryolu taşımacılığıdır. Güvenlik açısından orta derece olarak belirtilen türler ise denizyolu ve havayolu taşımacılığıdır.

2.7.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, trafik için açık olan arazi şeridi, köprü vb. alanların kullanılması ile insan ve insanlara ait eşyaların nakil vasıtaları aracılığıyla bulunulan yerden farklı bir yere taşınması olarak tanımlanmaktadır (Doğan ve Dikmen, 2018: 759-760). İnsanoğlunun kullandığı en eski taşıma biçimi olan karayolu taşımacılığı, İkinci Dünya Savaşından sonra otomobil ve motorlu kara araçlarının gelişmesiyle daha kullanışlı bir hal almıştır (Demirci ve Tarhan, 2017: 115). Bu taşımacılık türü, ülkelerin ekonomik kalkınmasında ve refah gelişiminde önemli rol oynayan bir ekonomik faaliyettir. Birçok sektörle işbirliği halinde olduğu için bütün lojistik süreçlerde de yer almaktadır. Karayolu ulaşım türünün; noktalar arasında kesintisiz taşımaya imkan sağlaması, diğer taşıma türlerinden daha esnek yapısı, hız ve modlar arası geçişlere uyumlu olması, bu ulaşım modunu vazgeçilmez kılmaktadır (Erturgut, 2016: 116).

Kapıdan kapıya teslim olanağı sağlaması, her türlü yük çeşidini taşınması, ilk yatırım maliyetlerinin diğer taşıma şekillerine göre düşük olması, kısa mesafelerde kullanışlı olması, pek çok coğrafi bölgelere taşıma işlemini gerçekleştirmesi, tarifeli yükleme işlemini sıklıkla yapılabilmesi, eşyanın yükleme yeri ile boşaltma yerleri dışında elleçlenmemesi bu taşımacılık türünün en önemli avantajları arasında gösterilmektedir (Keskin, 2015: 227-228; MEB, 2011: 8). Dezavantajları ise karayolu taşımacılığının çevreye verdiği zararlar, alt yapı bakım-onarım ve birim taşıma maliyetlerinin yüksek olması, kötü hava koşullarından ve trafik sorunlarından etkilenmesidir (Erturgut, 2016: 116; İTO, 2006: 51).

2.7.1.2. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu raylardan meydana gelen bir ulaşım ağıdır ve bu ağ üzerinde yapılan her türlü yolcu ve eşya taşımacılığı da demiryolu taşımacılığı olarak adlandırılmaktadır (Canitez, 2011: 184). Ulaştırma sisteminin karayolu ağırlıklı olması; kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde en büyük rol oynayan hareketliliği kısıtlamaktadır. Söz konusu kısıtlama nedeniyle Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde demiryollarına özel önem verilmiştir (Kayabaşı, 2010: 103).

Demiryolu ağının gelişimi, 19. yüzyılın ilk yarısında başlamış ve o dönemlerde demiryolu taşımacılığına yatırım yapan ülkeler hızlı bir kalkınma süreci yaşamışlardır (Erturgut, 2016: 118). Bu taşımacılık türüne yapılan ilk yatırımların maliyeti yüksek olmasına rağmen, uzun vadede işletim maliyeti düşük olmaktadır. Demiryolu taşımacılığı, taşıma türleri arasında maliyet açısından karayolu ile denizyolu taşımacılığı arasında bulunmaktadır. Demiryolu taşımacılığı ile uzun mesafeler arasında daha az enerji tüketilerek daha fazla yolcu ve hacimli taşımalar gerçekleştirilmektedir. Çevre dostu

olarak bilinen demiryolu taşımacılığı, uluslararası trafik yükünü azaltması ve diğer taşıma türlerine göre daha güvenli olması bakımından ön plana çıkmaktadır (Kurt, 2010: 46; Erturgut, 2016: 118). Bu taşımacılık türünde verilen ulaştırma hizmetinin hızı, kullanılan vasıtaların hız kapasiteleri ile doğru orantılıdır. Demiryolu taşımacılığında kömür, demir gibi yer altı kaynakları ile tarım ve orman ürünlerinin alıcı merkezlere nakli gerçekleştirilmektedir. Karayolu taşımacılığına göre transit sürelerinin biraz daha fazla olmasına karşın sefer süreleri sabit konumdadır. Seferlerin önceden belirlenmesi ve sürelerinin sabit tutulması lojistik planlamalar açısından da rahatlık sağlamaktadır (MEB, 2011: 4-6). Demiryolu taşımacılığının önemli boyutlarından biri yüksek hızlı trenlerin gelişmesi ve yaygınlık kazanmasıdır. Özellikle orta mesafe şehirlerarası yolculuklar demiryolunu, karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline getirmektedir (Kabasakal ve Solak, 2009: 28). Genellikle demiryolu ağları depoların kapılarına kadar varmadığından daha fazla elleçleme faaliyeti gerekmektedir. Bu bakımdan demiryolu taşımacılığının yanında karayolu taşıma moduna ihtiyaç duyulmaktadır. Dolayısıyla ortaya ek maliyet ve zaman kaybı gibi dezavantajlar çıkmaktadır. Taşımada titreşim ve sarsıntılara karşı hassasiyeti olan ürünler içinde ambalaj ve paketleme giderleri artmaktadır (Canitez, 2011: 186).

2.7.1.3. Denizyolu Taşımacılığı

En eski ulaştırma türlerinden biri olan denizyolu taşımacılığı, uluslararası taşımada da en yaygın kullanılan ulaşım biçimidir. Denizyolu taşımacılığı nehirler ve kanallar gibi su yolları, göller, okyanus kıyıları ve uluslararası derin denizlerde yapılan taşımacılık şeklidir (Karacan ve Kaya, 2011: 23). Dünya ticaretinin küreselleşmesine bağlı olarak denizyolu taşımacılığı hızla gelişmektedir. Lojistiğin vazgeçilmez parçası olan denizyolu taşımacılığı; ithalat, ihracat ve transit ticarete kullanımı giderek artan bir taşımacılık türüdür. Tüm hava koşullarında her çeşit yük için kullanılmaktadır. Büyük hacimli ve düşük değerli ürünleri olan kimyevi maddeler, muhtelif yağlar, metal döküntüler, kereste, boru taşımaları kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, konteyner taşımaları, canlı hayvan ve soğuk (frigorifik) malzeme taşımalarında bu taşıma türü tercih edilmektedir (Keskin, 2009: 91). Denizyolu taşımacılığında karayolu ve demiryolu taşımacılığında ortaya çıkan sınır geçiş prosedürleri ile bunlarla ilgili olan maliyetler söz konusu olmamaktadır. Bu taşımacılık türü yavaş olmasına karşın, yüksek güvenilirliğe sahiptir. Denizyolu taşımacılığının ilk yatırım maliyetleri yüksek olsa da uzun yıllar kullanılma ile bu faktör avantaj haline gelmektedir. Denizyolu taşımacılığı, havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz bir taşıma türüdür ve dünya taşımacılık sistemi içerisinde yaklaşık olarak %95 gibi büyük bir paya sahiptir (Erturgut, 2016: 117). Önemli bir ticaret ve hizmet alanı olan deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ve doğal kaynakların üretimine yönelik olarak teknolojik gelişmelere bağlı bir şekilde

ilerlemektedir (Kayabaşı, 2010: 104). Dezavantajları arasında ise denizlere tabi olduğundan esnek olmaması, elleçlemenin diğer taşıma türlerine oranla fazla olması, meydana gelen kazalarda kayıpların ciddi boyutlara ulaşması, limanların kapasite kısıtlamalarına bağımlılığı gösterilebilmektedir (Keskin, 2015: 230).

2.7.1.4. Havayolu Taşımacılığı

Hava taşımacılığı insanların, yükün (kargonun) ve postanın yer ve zaman faydası sağlayacak şekilde, bir hava aracı ile havadan yer değiştirmesi olarak tanımlanabilir (Gerede, 2015: 3). Havayolu taşımacılığı faaliyette bulunduğu ilk yıllardan bugüne devamlı bir değişim süreci içerisinde bulunmuştur. Küreselleşen ekonomi, sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel gelişmeler, dünya ticaret hacmindeki artışlar, insanların konfora ve zamana daha fazla ihtiyaç duymaları gibi nedenlerle havayolu taşımacılığında yapısal değişiklikler sağlanarak son zamanlarda önemli gelişmeler kaydedilmiştir (Durmuş ve Öztürk, 2014: 207). Teknolojinin hızla ilerlemesi sayesinde geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon düzeylerine sahip uçaklar geliştirilmiştir. Bu gelişmeler havayolu işletmelerinin uygulamaları, yönetimi, hizmet kalitesi ve boyutu üzerinde etkili olmuştur (Kayabaşı, 2010: 102).

Havayolu taşımacılığı, teslimat hızının maliyetlerden daha önemli olduğu durumlarda kullanılmak istenen bir taşıma şeklidir. Bu taşımacılık türü az miktarda ve değerli malzemeler için uygun ulaştırma sistemidir (Waters, 2003: 315). Sınırlı kitle taşımacılığı, yüksek ulaştırma hızı, güvenilirliği, konforu ve rahatlığı göz önüne alındığında elverişli bir taşımacılıktır. Bu elverişlilik mesafeler büyüdükçe artmaktadır. Yolcu taşımacılığında da etkili olan havayolu taşımacılığı, coğrafi kapsamı geniş, yerleşme yerleri düzensiz, doğal şartları ulaşım ağı için uygun olmayan ülkelerde avantajlı bir taşıma türü olmaktadır. En pahalı taşıma türü olmasına karşın bozulma olasılığı olan veya acil gerçekleşmesi gereken taşımalarda özellikle son yıllarda çok fazla talep edilmeye başlanmıştır (Karacan ve Kaya, 2011: 26). Havayolu taşımacılığı hızının yüksek olması sonucunda malların teslim süresinin kısalması ile depolama maliyetlerinin azalması, yüksek emniyet ve güvenilirlik sağlaması, elleçme ve yükleme faaliyetlerinin özenle yapılması, diğer taşımacılık biçimlerine göre sigorta primlerinin düşük bulunması avantajlarına sahiptir (MEB, 2011: 23-24). Hava şartlarına karşı hassasiyeti, birim taşıma maliyetinin diğer taşıma türlerine göre yüksekliği, küresel krizlere karşı duyarlılığı, kapıdan kapıya tesliminin gerçekleşmemesi, olası kaza durumlarında kayıpların büyük boyutlarda olması ise bu taşımacılık türünün dezavantajları arasında sayılabilmektedir (Keskin, 2015: 231).

2.7.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hatlarında döküm halindeki yükler taşınmaktadır. Boru hatları, ham petrol ve doğal gaz ile aynı zamanda su, bio-yakıtlar veya hidrojen gibi oldukça farklı ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır (Keskin, 2015: 229). Boru hattı taşımacılığı 19. yüzyılın sonlarında küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlarda petrol ve doğal gaz taşımacılığıyla başlamıştır. Küreselleşme sürecinde bulunan ülkelerin gelişmesinde gerekli unsur niteliği taşıyan enerji ve enerjinin verimli kullanımı boru hattı taşımacılığını önemli hale getirmiştir. Dolayısıyla dünyamızda enerji arz eden ülkeler ile talep eden ülkelerin boru hatlarıyla birbirine bağlanması ihtiyaç halini almıştır. Boru hattı taşımacılığı, enerji tüketiminin ve talebinin artması ve teknolojik gelişmelerin yaşanması ile günümüzde daha büyük çaplı borularla, daha uzun mesafelerde ve yüksek basınçlarda yapılmaktadır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 2; Aydemir, 2016: 400).

Boru hattı taşımacılığının, karayolu ve denizyolu taşımacılığına göre ilk yatırım maliyeti çok yüksektir. Ancak hattın kurulmasından sonra taşıma maliyetinin düşük olması ve beraberinde sağladığı avantajlarla yapılan yatırım kısa sürede geri kazanılmaktadır. Boru hattı taşımacılığı, düzenli miktarda yük sevkiyatı yapabildiğinden dolayı önceden plan yapılarak yükün emniyetli bir şekilde kesintisiz taşınmasına imkan vermektedir. Bu taşıma türünde özellikle akışkan, aktarma sırasında iklim ve yol şartlarından etkilenmemesi gereken ürünler taşınmaktadır (Koban ve Keser, 2007: 135; Aydemir, 2016: 400). Lojistik taşıma yöntemleri arasında önemli bir yeri olan boru hattı taşımacılığı çevreye zarar vermemesi, işletim maliyetinin düşük olması, az personelle idame ettirilebilmesi ve yüksek kullanım kapasitesi gibi üstünlüklere sahiptir. Genellikle petrol, doğal gaz, su gibi sıvı ve gaz maddelerin kullanımı için uygun olan boru hattı taşımacılığının; sıvı tip ürünler haricinde ürünleri aktaramaması, statik yapısı sebebiyle esnek olmaması, hırsızlık ve sabotaja karşı korunmasının güçlüğü gibi dezavantajları da bulunmaktadır (Keskin, 2015: 229; Erturgut, 2016: 119).

2.7.2. Depo Yönetimi

Lojistik faaliyetler içerisinde depo ve depolama kavramları ile bu kavramlarla ilgili olarak sunulan hizmetler çok önemlidir. Sözlük anlamı olarak depo; korunmak, saklanmak ve gerektiğinde kullanılmak üzere bir şeyin konulduğu yer, ardiye şeklinde tanımlanmaktadır (TDK, 2018). İşletmeler açısından depo ise hammadde, yarı mamul ve bitmiş ürünlerin tedarik kaynaklarından teslim alınması, ayrılması ve kayıt edilerek saklandığı yerler olup iç ve dış müşterilere ihtiyaçlarına göre dağıtımının yapıldığı alanlardır (Demirdöğen ve Korucuk, 2017: 58). Depo, ürünlerin hammadde seviyesinden üretim noktasına, daha sonra tüketim yerlerine ulaştırılmasına kadar gerçekleşen faaliyetler içerisinde rol üstelenen ara birimdir. Depolar; ürünlerin güvenli bir biçimde saklanması, düzenlenmesi ve

ürünün özelliklerine, müşteri türlerine, anlaşma esaslarına göre sınıflandırılması gibi hizmetleri içermektedir (MEB, 2011: 3). Ayrıca depolamada malların kalite kontrolü, ambalajlanması, barkod ve etiketleme yapılarak aktarıma hazır duruma getirilmesi de söz konusudur. Depolarda stoktaki değişikliklerin kaydı bilgisayar ortamında tutularak ilgili taraflar (üretici, alıcı, müşteri, gönderen, vs.) ile iletişim sağlama görevleri de gerçekleştirilmektedir (Özdemir, 2012: 13).

Lojistik sürecinin her evresinde önemli bir işlevi olan depolama ise; depolara stokların alınması, yerleştirilmesi, istiflenmesi, korunması, izlenmesi, taşınması ve boşaltılması ile ilgili tüm işlemlerin planlanması şeklinde tanımlanmaktadır (Küçük, 2016: 78). Depolama, malların üretiminden tüketimine kadar uygun şartlar altında muhafaza edilmesini sağlayan faaliyettir. Depolama bir malın üretilmesinden önceki hammadde formatından bitmiş ürün haline alana kadar geçen tüm aşamalarda malzemenin beklediği, malzeme hareketinin durduğu anlarda ortaya çıkmaktadır. Depolama, gereksinim duyulan malzemenin hazır bulundurulmasının yanı sıra malzeme talep edilinceye kadar iyi koşullarda koruma altında tutulmasını sağlamaktadır. Ayrıca beklenmedik anda ürünlerin talep edilen miktarını karşılama imkanı vermektedir. İşletmelerin bir zarara uğramaması ve müşteri hizmetleri noktasında daha kaliteli olması sağlıklı bir depo yönetimiyle mümkün hale gelmektedir. Arzu edilen miktarda ve zamanda ürünlerin teslim edilmesi depolama faaliyetinin zaman faydası yarattığını da göstermektedir. Depolama arz ile talebi dengelediği için lojistik sürecin etkin bir biçimde uygulanmasında önemli bir yere sahiptir (Özdemir, 2012: 12; İTO, 2006: 16).

Depolama faaliyeti; bazı malların üretim seviyesindeki değişiklikler, ürün tüketimindeki belirsizlikler, ürün fiyatlarında dalgalanmalar, istikrarsız ekonomik ortamlar gibi hususlardan dolayı bir tercih değil, zorunluluk halini almaktadır (Seçkin, 1981: 129). Depolama, yakın geçmişe kadar yalnızca malların stoklandığı bir alan olarak görülmüştür. Ancak günümüzde depolama geçmişteki amaçlarının çok daha ilerisinde hizmet vermektedir. Bugün varılan noktada rekabet avantajı yaratmada etkili olan depolama, lojistik faaliyetleri içerisinde bir yönetim anlayışı gibi ele alınmaktadır. Fiziksel bir sistem olarak bakıldığında durağan fonksiyonları olan depo, işlevsel hareketli bir yapıya dönüşerek daha karmaşık hal almıştır. Depo ve depolamaya olan ihtiyaç, özellikle 2000'li yıllarda sağlık, gıda, kimya, elektronik ve paketli ürün lojistiğindeki artışla yükselmiştir. Dolayısıyla üçüncü parti lojistik işletmelerine olan ihtiyaç artmıştır. Üreticilerin, dağıtımçıların ve perakendecilerin depo kullanımındaki artışı işgücü, alan, bilgi ve maliyet unsurları arasında denge kurulmasını zorunlu kılmıştır (İTO, 2006: 17). Birçok işletme için vazgeçilmez bir faaliyet olan depolama, toplam lojistik maliyetlerin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır (Erturgut, 2016: 126). Önemli bir maliyet unsuru olduğundan depo yönetiminin etkinlik ve ekonomiklik kurallarına göre

yapılması gerekmektedir. Depolama uygulamalarından istenilen verimliliğin sağlanamaması durumunda bu faaliyetin işletmelere kayda değer bir yük oluşturması kaçılmazdır.

Depolamanın işletmeye en yüksek faydayı sağlamasında deponun yer seçimi etkili olmaktadır. Depo yer seçimi kararlaştırılırken deponun limana, pazara, müşterilere veya gümrüğe olan yakınlığına dikkat edilmelidir (Demirdöğen ve Korucuk, 2017: 58). Çünkü fiziksel dağıtım sisteminin amacı, işletmenin hedefleri doğrultusunda ürünleri minimum maliyetle doğru zamanda alıcılara ulaştırmaktır. Dolayısıyla sistem içerisinde yer alan depoların bu amacı gerçekleştirebilmek için uygun bir konuma sahip olması gerekmektedir. Kısaca; tedarik zincirinde stokların uygun koşul, minimum maliyet, hızlı hareket edilmesini sağlayacak altyapı ve depolama yeri kararları depo yönetiminin görevleridir(Eymen, 2007: 13).

2.7.3. Stok Yönetimi

Ekonominin küreselleşmesiyle birlikte işletmelerin boyutları farklı olsa da ortak amaçları tüketici gereksinimlerine en kısa zamanda cevap verebilmektir. Yoğun rekabetin yaşandığı dünya ekonomisinde işletmeler maliyetlerini minimum seviyeye getirerek, karlarını artırma isteğini iyi bir stok yönetimiyle sağlayabileceğini bilmektedir. Stok; hem üretim aşamasındaki düzensizliklere yönelik alınan önlem hem de ürünün nihai seviyesinde oluşan talep belirsizlikleri durumunda malların depoda belirli bir süre kalması olarak tanımlanabilir (Kaya, 2004: 4). Yani üretim için el altında bekletilen, henüz satışı gerçekleşmemiş ve ihtiyaç halinde nakde dönüştürülebilen bütün değerler stok olarak düşünülebilir. Stok yönetiminin hedefi ise üretim, satım ve mali koşullar dikkate alınarak, işletmenin yapısına göre en ekonomik stok miktarının belirlenmesi ve belirlenen miktarın aynı düzeyde tutulmasıdır. Bu hedef doğrultusunda stok hareketleri devamlı olarak stok yönetimiyle kontrol edilmektedir. Stok kontrolü, ihtiyaçların yerine getirilmesi, biriktirilmesi ve alınması gerekli olan malzemeler arasında denge oluşması için örgütlenme prosedürlerinin karşılanmasıdır. İşletmeler malların girişlerine ve çıkışlarına ilişkin bilgilerin işlenmesi, malzemelerin en az stok düzeyine düştüğünde bilgilendirilmesi gibi işlemleri içeren stok kontrolünü bilgisayar kullanımıyla daha hızlı ve güvenli bir şekilde gerçekleştirebilmektedir (Bilgin ve Esengün, 2014: 57).

Stoklar, üretilen mamule dolaysız ve dolaylı olarak katılan bütün fiziksel varlıklar ile üretilen mamulün kendisini kapsamaktadır (Erturgut, 2016: 136). Genelde sipariş alındığında faaliyette bulunan bir işletmede sipariş alındıktan sonra ürüne ilişkin hammaddeler tedarik edildiği için stok bulundurulmasına ihtiyaç olmayabilir. Çünkü ürün hazır olduğu anda alıcıya hemen teslim edilmektedir. Fakat üretim sisteminin genişlemesi, ürün türünün artması, üretim, tedarik ve talebe ilişkin etkenlerdeki belirsizlik ve etkenler arası bağlantının karmaşıklığı stok bulundurulmasının şart

olduğunu göstermektedir (Doğar, 2006: 27). Ayrıca değişen gereksinimlerin karşılanması, üretimin kesintisiz ve düzenli çalışması, belirli zamanlarda arz ve talep dengesinin sağlanamaması, toplu üretim yapıldığında maliyetin düşmesi gibi nedenlerden dolayı da stok bulundurulmalıdır. Stok gerekliliğinin amaçları incelendiğinde en temel iki hedefin işletmelerin başarısı ve karlılığının artması olduğu görülmektedir (MEB, 2011: 6).

Günümüz piyasa ekonomisinin mecbur bıraktığı rekabet şartları altında, işletmeler maliyetlerini minimize etmek için büyük çaba harcamaktadır. İşletmenin yapısına göre stok miktarında farklılıklar oluşsa da, bütün işletmeler belirli bir stok maliyetini karşılamak zorundadır. Stok maliyetleri çeşitli şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Stok bulundurma maliyeti olarak adlandırılan kavram da elde stok tutmaktan dolayı meydana gelmektedir (Keskin, 2009: 65). Bu maliyet stokun kendi değeri olabileceği gibi taşıma, depolama, işçilik, ısıtma, soğutma, aydınlatma, depo yerinin kirası gibi maliyetleri de içerebilmektedir. Bunlar dışında, stokun bozulması, çalınması, değerinin düşmesi, modasının geçmesi gibi nedenlerle ödenmesi gereken maliyetler de söz konusu olabilmektedir (Küçük, 2016: 167-168).

Diğer bir maliyet çeşidi ise stok bulundurmama şeklinde katlanılması gereken bir masraf türüdür. Müşteri siparişlerinin stok miktarını aşacak biçimde oluşması ve bu talep karşılanmadığı takdirde müşterilerin kaybedilmesi, itibar kaybı gibi tazmin maliyetlere katlanılmasını ortaya çıkartmaktadır (Küçük, 2016: 167-168; Keskin, 2009: 65). Bu bakımdan stok kavramının her yönüyle değerlendirilmesi ve hangi ürünlerin, ne miktarda, ne zaman müşterilere teslim edileceğinin doğru planlanması gerekmektedir. En temel lojistik faaliyetlerinden biri olarak değerlendirilen stok yönetimi, müşteri hizmetlerinde başarı elde edilmesi için gerekli stok düzeyi ile dengeyi sağlamakla görevlidir. Stok yönetiminin önemli noktası minimum stok yatırımına karşı iyi bir hizmet sağlanmasıdır. İyi bir hizmet seviyesi için stoksuz kalma ihtimali en ufak orana düşürülmeli ve işletmenin karını maksimum edecek biçimde stok kontrolü gerçekleştirilmelidir (Bilgin ve Esengün, 2014: 57).

2.7.4. Elleçleme

Lojistik faaliyetlerinden biri olan elleçleme, hammadde, mamul ve malzemelerin yer değişikliği ile ilgili işlemlerin nasıl yapılacağıyla ilgilendiği için depo eylemlerinin verimliliğini doğrudan etkileyen bir hizmettir. Elleçleme; malzeme boşaltma, seçerek ayırma, teslim-tesellüm, paket açma, bölme, istifleme, yığma, yerleştirme, yerini değiştirme, yenileme-eksik tamamlama, toplama, ambalajma, yükleme, vb. işlemleri gerçekleştirilmesi şeklinde tanımlanmaktadır (Lojistik Derneği, 2018). Bu faaliyet, malzemelerin kısa zamanlı olarak fabrika veya depo alanları içindeki

hareketlerini kapsamaktadır. Elleçleme faaliyetine konu olan malzemelerin hareketinde geçici olarak depolarda tutulan eşyaların görünüm ve teknik nitelikleri değiştirilmeden bir kısım işlemler gerçekleştirilmektedir. Bu işlemler; ayıklama, malzemelerin havalandırılması, kapların onarımı veya yenilenmesi, büyük kaplardan küçük kaplara boşaltma veya kapların birleştirilmesi şeklindedir (Karacan ve Kaya, 2011: 42). Elleçlemenin amaçları arasında, depolama hizmetinde yararlanılabilir kapasitesinin artırılması, malzemelerin depoda tutulma sürelerinin kısaltılması, lojistik hizmet seviyesinin yükseltilmesi, etkin çalışma şartlarının sağlanması, insan gücünden istifade edilmesinin azaltılması, maliyetlerin düşürülmesi, dolaşım alanının en az düzeye indirilmesi bulunmaktadır (İTO, 2006: 20). Bu hizmetin lojistik bakımından önemi, taşıma ve depolama faaliyetini doğrudan etkilemesinden kaynaklanmaktadır. Elleçleme, eşyanın değerinde herhangi bir değişiklik meydana getirmeyen, katma değer yaratmayan, fakat doğru gerçekleştirilmediği takdirde eşyanın değer kaybı yaşamasına neden olan bir işlemdir. Bu bakımdan elleçleme faaliyetinin özenli gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Son zamanlarda elleçleme konusunda hizmet işletmelerinin epeyce uzmanlaştıkları görülmektedir (Karacan ve Kaya, 2011: 42).

Elleçleme faaliyeti gerçekleştirilirken insan gücünden yararlanılabileceği gibi otomatik ve yarı otomatik düzenekler de kullanılabilir. Depolama alanında elleçleme düzeneğinden hangisinin kullanılacağı işletmenin mali gücüne, deponun fiziksel şekline, eşyaların niteliklerine bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Günümüzde elleçleme ekipmanlarında yaşanan teknolojik ilerlemelerin, işgücü, operasyon ve ekipman maliyetlerinin düşmesinde ve performansların yükselmesinde önemli bir katkısı olmuştur (İTO, 2006: 20).

2.7.5. Ambalajlama

Ambalaj, malzemeleri dış etkenlerden koruyan, tanıtmaya ve pazarlamaya eylemlerini kolaylaştıran, görsellik ve kullanım için elverişli olan, içerisindeki malzemeye ilişkin bilgiler barındıran; cam, metal, plastik vb. gereçlerden yapılmış koruyuculardır. Ambalaj, ürünü ısınma, nem, darp, ezilme, zedelenme ve benzeri fiziksel etkilerden koruması, ürünün katlanma süresini fazlalaştırması, depolamada ve raflara düzenlemede sağladığı kolaylık için lojistik süreç açısından önem taşımaktadır (Erturgut, 2016: 144).

Ambalajlama ise üreticiden yola çıkan ürünlerin tüketicilerle buluşmasına kadar süren dağıtım zincirinde güvenli taşımacılığın sağlanabilmesi için yararlanılan koruyucu araçların tümüdür. Ambalajlama faaliyeti ürünün bütün yaşam süresince ekonomik ve çevreci olarak, muhafazasını, barınmasını, taşınmasını, sunumunu ve tanıtımını kolaylaştırmayı sağlamalıdır. Ürün ambalajlanırken hem yararlanılacak taşıma biçimine göre hem de ürüne özgü özellikler ve gereksinimler göz önünde

bulundurularak seçim yapılmalıdır (Çekerol, 2013: 66). Ürünlerin özellikleri değerlendirildiğinde gıda maddeleri basınca, eczacılık ürünleri ise ısıya karşı korunmaya ihtiyaç duymaktadır. Taşıma şekline göre ambalajlamada havayolu taşımacılığında, denizyolu taşımalarına göre daha hafif ambalajların tercih edilmesi gibi özellikler dikkate alınmalıdır (İhracatçı Geliştirme Merkezi, 2006: 166). Bir taraftan taşımacılıktan önce, taşımacılık esnasında ve sonrasında ürünü muhafaza ederken, diğer taraftan da taşımacılık esnasında gerçekleştirilecek işlemler için ambalajın niteliği yönlendirici olabilmektedir.

İnsanoğlunun çeşitli malzemelerle yiyeceğini, içeceğini ve kullanılan malzemeleri saklamak, korumak, taşımak için geliştirdiği ambalajlama, günümüzde lojistik işletmelerinin yüklendiği bir işlem süreci ve işletmelere sunulan önemli bir hizmet şeklini almıştır. Ambalajın tarihsel süreci değerlendirildiğinde başlangıçtan itibaren devamlı değişim ve gelişim gösterdiği görülmektedir. En başlarda yararlanılan ambalaj maddeleri ile şimdiki süreçte kullanılan ambalajın maddesel içeriği farksız iken üretim kalitesi, dizaynı, baskı yöntemleri her geçen zamanda farklılık göstermektedir.

Ambalajın asıl görevi, içerdiği malzemeyi korumaktır. Korumak ve saklamak gibi birincil amaçları olan ambalaj, teknolojinin ilerlemesi ve müşterilerin beklentilerinin değişmesinden dolayı önemini giderek arttırmıştır. Müşterinin ürün hakkında olumlu ya da olumsuz karar vermesini sağlayacak izlenim, satış noktalarında ürünle müşterinin ilk buluştuğu anda gerçekleşmektedir. Bu ilk anda, müşterinin memnuniyet seviyesini etkilediğinden, ambalaj markayla ilişkili öğelerin en önemlileri arasında yer almaktadır. Dolayısıyla işletmeler pazarlama stratejilerinde ambalajlamaya birçok farklı anlam ve işlev yükleyerek satışlarını gerçekleştirmektedir (Öz ve Kazak, 2016: 41-42).

Ambalajlama işlemleri pazarlama formatıyla tüketiciyi, lojistik formatıyla endüstriyel ambalajlama şekillerini hedef almaktadır. Lojistik boyutuyla incelendiğinde ambalajlamanın; malzemeyi koruma, depolamayı kolaylaştırma ve taşıma olmak üzere üç tane önemli görevi bulunmaktadır (Çekerol, 2013: 69). Bütün görevlerin gerçekleştirilebilmesi için mamule ilişkin bazı özelliklerin bilinmesi gerekmektedir. Bu özellikler; kırılabilirlik, yüzeysel yıpranmalara karşı direnç, neme karşı duyarlılık, mali değer, raf ömrü, sıcaklığa karşı hassasiyet, dayanıklılık şeklinde ifade edilmektedir. Mamulün özellikleri dikkate alınarak nem, sıcaklık, bozulma, ezilme, çarpma gibi dış etkenlerden korunma sağlanmaktadır. Görevlerin etkinliğinde ambalajın, uygun maliyette ve ürünün lojistik uygulamalarına cevap verebilecek kalitede olması amaçlanmaktadır.

Depolama işlevlerini kolaylaştırmada ambalaj, depo şekline ve malzeme elleçleme donanımına elverişli olarak tasarlanarak eylemleri ve depolamayı kolaylaştırabilmektedir. Depolanacak ürünlerin belirli kapsamda bir hacim içerisine toplanarak, koruyucu ambalajlama

sayesinde ve taşıma yöntemlerinin yardımıyla kolayca depolanması zaman ve mekan faydası yaratmaktadır. Lojistik bakımından ambalajlama işlevi, taşıma süresi boyunca bir koruma sağlamaktadır. Bu durum özellikle uluslararası taşıma gibi çoklu ulaşım biçimleriyle uzak coğrafi bölgeler için önemlidir. Ürünün doğru ambalajlama ile daha az yer kaplaması, düşük maliyetle ve güvenli olarak son kullanıcıya ulaştırılması hedeflenmektedir (Çakıcı, 1987: 28). Ambalaj biçimiyle müşteriye taşınacak ürünlerin yükleme, boşaltma ve aktarma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde kolaylık sağlanması beklenmektedir. Ambalajın ürünü muhafaza etmesi ve taşıma esnasında koruma özelliğinin yanında ekonomiklik yönü de göz önünde bulundurulmalıdır. Özellikle uluslararası ticarete maliyetler ön plana çıktığında, ekonomik bir ambalajlama önem kazanmakta ve bunun için işlem masraflarını azaltacak biçimde, ulaştırma şekli ve ulaştırılan ürünün özellikleri değerlendirilerek tercih edilecek ambalaj malzemesi lojistik maliyetler üzerinde etken olabilmektedir (Koban ve Keser, 2007: 136-137). Ambalajlama uygulamalarının önemini kavrayan işletmeler, uygulamayı denetleyen birimler meydana getirmişlerdir. Ambalajlama faaliyetinin üstlendiği rol fazla olduğu için işlemler gerçekleştirilirken hem pazarlama hem de lojistik gereksinimler dikkate alınmalıdır (Erturgut, 2016: 145).

2.7.6. Talep Tahmini

Talep tahmini, işletmelerde lojistik uygulamaların devamlılığı açısından kayda değer bir rol üstlenmektedir. Öncelikle tahmin ve talep kavramlarının açıklanması gerekmektedir. Tahmin, daha önceki dönemlerde meydana gelmiş olayların sonuçlarını tahlil ederek ileriki dönemlerde gerçekleşebilecek olayların sonuçlarını evvelden görebilmek şeklinde ifade edilebilir (Çekerol, 2013: 37). Gelecekte olması ihtimal dahilindeki olaylarla ilgili sezgiye, akla ya da birtakım verilere dayanarak uzun, orta ve kısa süreli tahminler öngörülmeğe çalışılmaktadır. Sosyoekonomik gelişmenin bir ögesi olarak değerlendirilen tahmin etmek kavramı işlemsel ve stratejik kararların alınmasında kullanılmaktadır. Tahminlerin isabetli yapılması işletmeler açısından çok önemlidir. Bilimsel çalışmalar esas alınarak tahminlerin sağlıklı ve doğru olmasına özen gösterilmelidir. Tahminler göz önünde bulundurularak mevcut üretim olanakları kapsamında eleman, malzeme ve kapasitenin bulunduğu bir üretim programı hazırlanmaktadır. Bu nedenle tahminlerin gerçeğe en yakın biçimde, işletme hedeflerine ve vaziyetine uygun yapılması önem arz etmektedir (Ergün ve Şahin, 2017: 471).

Talep ise tüketicilerin belli bir zamanda belli bir fiyat seviyesinde satın almaya hazır oldukları mal ve hizmet miktarıdır. Ekonomik açıdan tüketicilerin arzu ettikleri talep miktarını satın alacak güçte olması beklenmektedir. Belli bir zaman ifadesi ile anlatılmak istenen ise tüketicilerin satın

almayı planladıkları miktarın ne kadar süreyi (bir gün, bir hafta, bir ay, bir yıl) kapsadığıdır (Ertek, 2009: 51).

Talep tahmini; tüketicilerin sonraki dönemlerde ne kadar mal ve hizmet talep edeceklerinin öngörülmesi işlevidir. İşletmeler hangi ürünlerin ne miktarda, ne zaman üretileceğine dair bilgileri talep tahminiyle edinmeye çalıştığından, bu faaliyet lojistik yönetimi planlarında da önemli bir yere sahiptir. Talep tahmini yardımıyla tedarik zincirindeki işletmeler, içsel eylemlerini planlamanın yanı sıra piyasa talebini zamanında ve yeterli seviyede karşılayabilmek için birbirlerinin kararlarına etki etmektedir (Erturgut, 2016: 150). Tedarik zinciri üyeleri tüketicilerden gelen talebe ait belirtilerle stok yönetimine şekil vermektedir. Yani işletmeler, talebin artması veya azalmasına göre belirli zamanda (haftalık, aylık, yıllık, sezonluk) üretim ve stok planlaması yapmaktadır (Ergün ve Şahin, 2017: 472).

Hammadde, yarı mamul, teçhizat ve emek gereksinimlerinin belirlenmesinde temel veri olarak talep tahminlerinden yararlanılmaktadır. Talep tahmini, üretimin gerçekleşmesi, stok kontrolü, fiyatların belirlenmesi, mal veya hizmetin müşteriye ulaştırılması, kalite kontrolü, satış sonrası sonuçlar gibi birden fazla faaliyeti doğrudan kapsamaktadır. Bu nedenle işletmenin gelecek dönemdeki planları, talep tahminlerine göre yapılmaktadır (Bakkal ve Demir, 2011: 28). İleriki bir dönemde tüketicilere ihtiyaç olacak ürün veya hizmetlerin miktar ve tutarının belirlenmesinde önemli bir faaliyet olan talep tahmini, gerek üretim ve pazarlama bölümlerinde gerekse lojistik işlevlerinde etkin bir rol üstlenmiştir (Çekerol, 2013: 41). Talep tahminleri; tüketici talepleri, tutundurma politikaları ve satış gücü genişliğinin belirlenmesinde pazarlamaya; üretimin planlanmasında üretime; malların ne miktarlarda ve nerelerde depolanacağı ve talep yapısına uygun hangi yerlere ulaştıracağı konusunda lojistiğe kılavuzluk yaparak etkinliğin artırılmasına yardımcı olmaktadır (Akyıldız, 2004: 8).

Talep tahminlerinde sayısal ve sayısal olmayan yöntemler kullanılarak geleceğe yönelik yorumlar yapılmaktadır. Sayısal olmayan talep tahmini konu ile ilgili uzmanların, üst düzey yöneticilerin, işletme satış elemanının bilgi, gözlem ve deneyimlerine dayanan yöntemleri içermektedir (Ergün ve Şahin, 2017: 472). Sayısal talep tahmini ise belirli dönemlerde elde edilen istatistiki verilerden yani zaman serisi analizleri ile neden sonuç ilişkisini temel alan metotlardan oluşmaktadır (Erturgut, 2016: 150-151). Geleceğe dair başarısızlık tehlikesini minimum seviyelere indirmek için geleceğin iyi ve doğru planlanması gerekmektedir. Bu bakımdan da talep tahmini, işletmelerin sürdürülebilirliği açısından hayati önem taşımaktadır.

2.7.7. Müşteri Hizmetleri

Müşteri hizmetleri kavramı, özellikle son yıllarda büyük bir ilerleme kaydetmiştir. 1970'lerin öncesinde fiziksel dağıtım, işletme odaklı bakışıyla hareket eden bir mekanizma olarak görülmüştür. O dönemlerde müşteri memnuniyeti yalnızca yer ve zaman faydası yaratılarak sağlanmıştır. 1970'li ve 1980'li yıllarda, müşteri hizmetleri halen işletme odaklı bakış açısıyla ele alınmıştır. 1980'lerin başlarında müşteri hizmeti, maliyet etkinliği dikkate alınarak tedarik zincirine önemli değer kazandıran yararların edinildiği bir süreç şeklinde tanımlanmıştır. Dolayısıyla müşteri hizmetinin önemi, bütün tedarik zinciri ve en son müşteri için ortaya çıkmıştır (Kayabaşı, 2010: 98).

Önemli bir evrim sürecinden geçen müşteri hizmetleri kavramı, günümüzde yoğunlaşan rekabet ortamında işletmelerin avantaj sağlamalarında yararlanılan araçlardan bir tanesi olarak görülmektedir. İşletmelere üstünlük yaratan bir faktör olarak düşünülen müşteri hizmetleri, başlangıcını müşteriyle yapmaktadır ve tüm üretim ve iletişim kararlarının merkezinde müşteriye dikkate alan bir yönetim düşüncesini yansıtmaktadır.

Önceki dönemlerde ürün ve satış merkezli olan pazarlama anlayışı, zaman içerisinde tüketici merkezli olarak değişime uğramıştır. Bu doğrultuda müşteriler de, satıcılardan geleneksel satış formlarından ayrı bir ilişki isteğinde bulunmuşlardır. Müşteriyle yalnızca satış gerçekleştirmek yerine, müşteriye değer verilmesi, müşterinin ürün veya hizmete kolay erişiminin sağlanması, müşterilerle uzun dönemli iletişim kurulması gibi düşünceler önem kazanmıştır (Uysal ve Aksoy, 2004: 130). Günümüzde müşterilerin bilinçlilik seviyesinin artması, ürünlerin kalitesine, satış sonrası verilen hizmetlere ve bundan müşterinin elde ettiği yararları öncesine oranla daha fazla değer verilmesine sebep olmuştur. Artık müşteriler satın alma kararlarında ürünle ilgili; garanti, servis ve iade şartlarını daha fazla göz önünde bulundurmaktadırlar (Erturgut, 2016: 152). Bunun sonucunda satış sonrası sunulan müşteri hizmetleri de fark yaratan bir rekabet aracı olarak belirginleşmektedir.

Müşteri hizmet yönetimi; bir işletmenin müşteriye doğru ürünü, doğru zamanda, doğru fiyattan, doğru şekilde ulaştırmak suretiyle giderek artan seviyede sadakatli ve kârlı müşterileri saptama, tanımlama, kazanma, geliştirme ve elde tutma yolunda yaptığı tüm faaliyetler olarak ifade edilmektedir (Uysal ve Aksoy, 2004: 131). Bu tanım içerisinde bulunan doğru ürün, doğru zaman, doğru fiyat, doğru kanal kavramları lojistiğin tanımı içerisinde de yer almaktadır. Bu doğrular müşteri hizmetlerinin başlıca şartları olduğundan dolayı lojistiğin bu hizmete eklediği değer bu şartları optimum maliyetle yerine getirmektir. Ürünlerin piyasaya giriş aşamasında, tüm bu faktörler lojistik uygulamalarının kalitesinden etkilenmektedir (Çekerol, 2013: 55). Lojistik yönetiminde müşteri hizmetlerinin hedefi, bir kerede tüm uygulamaları doğru bir şekilde gerçekleştirmektir. Bunu

sağlayabilmek için toplam kalite anlayışı çerçevesinde bütün süreç boyunca lojistik performansının artırılması gerekmektedir. Bunun için, yönetimin müşteriye bakış açısı çok önemlidir. İşletmeler ürünlerini müşteriye teslim edene kadar gerçekleştirdiği tüm işlemlerle kendi imajını müşteri zihninde konumlandırmaktadır (İTO, 2006: 13). Bu hizmette lojistiğin en önemli rolü, tüm işlemleri rakip tedarik zincirlerinden daha ekonomik olarak yapmaktır.

Lojistiğin amacı, müşteri memnuniyetini yüksek seviyede gerçekleştirmektir. Bu bakımdan diğer bütün lojistik faaliyetler müşteri hizmetleri hedeflerini destekleyecek biçimde planlanmaktadır. Müşteri memnuniyetini sağlamak için siparişler hızlı, ekonomik, güvenli bir şekilde yerine ulaştırılmalıdır. Ayrıca müşterinin iyi tanınması, güvenilirlik, ulaşılabilirlik, iletişim, ekipman ve tesis yeterliliği gibi unsurlar da göz önünde bulundurulmalıdır (Saatçioğlu, 2015: 31). Dünya piyasalarında rekabetin hızla artması ve kar marjlarının azalmasıyla işletmeler müşterilerle ilişkilerini daha fazla geliştirme isteği içerisindedir. Müşteri gereksinimlerinin daha iyi anlaşılması, işlemlerin yerinde ve doğru yapılması, hizmetin somutlaştırılmasıyla işletmeler müşteri bağlılığı yaratacak ve böylelikle de lojistiğin başarısı da artacaktır (Özdemir, 2012: 15; İTO, 2006: 13).

2.8. DÜNYA'DA LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Ülkeler, coğrafi konumlarının ve nüfus yapılarının yanında siyasal, sosyal, kültürel, tarihsel geçmiş, ekonomik yapı ve gelişme bakımından farklılık göstermektedir. Bu farklılıklara rağmen birçok ülke ekonomilerini daha fazla geliştirmek, gereksinimlerini karşılamak, gelirlerini artırmak adına birbirleriyle ilişki içerisine girmektedir. Böylece ülkeler karşılıklı olarak birbirlerine bağımlılığını arttırmakta ve birbirleri ile ticarete bulunmaktadır. Ülkelerin ihtiyaçları olan mal ve hizmetleri tamamen kendilerinin üretmesi oldukça zordur. Bu bakımdan ülkeler ürettikleri mal ve hizmetleri sadece kendileri tüketmek yerine başka ülkelerin ihtiyaçları doğrultusunda satarak döviz geliri elde etmektedir. Ayrıca ülkelerin sadece etkin olduğu malları üretmesi ve bunların ihracatçısı olması ile pahalıya ürettiği malları yurt dışından sağlaması ulusal refah düzeyini yükseltmektedir. Dolayısıyla ülkeler dış ticaret yaparak kaynak verimliliğini de arttırmaktadır (Seyidoğlu, 2013: 2-4).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra meydana gelen dünya ticaretinin serbestleştirilme çabaları günümüzde de hızlı bir şekilde sürmektedir. Ulus sınırlarını aşan ticaret, küreselleşme kavramı olarak da bilinmektedir ve bu kavram özellikle 1980 sonları ve 1990 başlarından itibaren dünyada yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır (Seyidoğlu, 2013: 225-226). Küreselleşme sadece ekonomik anlamda bir kavram değil, sosyal, kültürel, siyasal olarak da çok yönlü bir gelişmedir. Ekonominin küreselleşmesiyle dünya düzeni tek pazar şeklini almış ve ülkeler bir karar alarak uluslararası ticarete uyulması gereken kuralları belirlemiştir. İlk adım Uruguay'da atılmıştır. Gümrük Tarifeleri ve Ticaret

Genel Anlaşması (The General Agreement on Tariffs and Trade, GATT) 150 ülke tarafından 1947 yılında imzalanmıştır. Bu anlaşmanın amacı, ticaretin belirli kurallar çerçevesinde gerçekleştirilmesini sağlamaktır. Gümrük tarifeler ve kotalar kaldırılarak uluslararası ticaret küresel boyutlarda serbestleştirilmeye çalışılmıştır. Ülkeler arasında iktisadi birleşmeler yaygınlık kazanmıştır. Bu birleşmeler, belirli bir coğrafi bölgede yerleşik ve yakın ekonomik ilişki içinde bulunan ülkeler arasında dış ticaretin serbestleştirilmesine dayanan iktisadi gruplardan meydana gelmektedir (Keskin, 2015: 346).

Uluslararası ticarete bulunan ülkelerin sınırlarındaki tarife ve kotaların azaltılması veya kaldırılması, daha büyük hacimli yüklerin daha hızlı ve güvenli bir şekilde ulaştırılması, saniyelerin söz konusu olduğu durumlarda çok büyük hacimli bilgi aktarımının sağlanması gibi faktörler içeren küresel ticaret, lojistik sektörünün de ölçeğinin büyümesi sonucunu doğurmuştur (Keskin, 2015: 346). Ekonomik birleşmeler, ülkeler arasındaki ticareti artırdığı ve kolaylaştırdığı için daha etkin bir lojistik sistemine ihtiyaç doğmuştur. Ayrıca uluslararası ticaretin artmasıyla teknolojiye ulaşımın kolaylaşması ve piyasada birbirine rakip işletmelerin benzer ürünler üretimindeki esnekliğin artması, müşteri ihtiyaçlarını daha hızlı ve hatasız karşılayan işletmeler arasında güçlü bir rekabetin doğmasına neden olmuştur (Kayabaşı, 2010: 30-32). Küreselleşmenin etkisiyle rekabetin yoğunlaşması lojistik faaliyetlerinin önemini arttırmış ve lojistiğin rekabet gücü unsuru olarak görülmesini sağlamıştır. Uygun kaynaklardan minimum maliyetle temel girdilerini sağlayan, ürettiği mal ve hizmeti tüketicilerine hızlı, güvenli ve düşük maliyetle ulaştıran tedarik zinciri içerisindeki işletmeler dünya piyasalarında başarılı olmaktadır (Küçükkaplan ve Bayhan, 2012: 72-73). Birbirleriyle rekabet içinde olan işletmeler ürettikleri ürünlerde benzer başarı gösterdikleri için bu işletmeler arasındaki fark mal ve hizmetin müşterinin istediği zamanda, istediği yerde ve arzulan biçimde sunulmasıyla ortaya çıkmaktadır. Bu hedef doğrultusunda bölgesel veya küresel işletmeler işbirliği ağını lojistik ve öteki hizmet sağlayıcılarını da içine alacak şekilde genişletmektedir (İTO, 2006: 27).

Dünyadaki ticaret hacmi, gittikçe artan ölçekte küresel ve verimli lojistik ağ altyapılarının var olduğu ülkeler arasında gelişmektedir. Dolayısıyla günümüzde lojistik sektörünün önemi giderek artmaktadır ve işletmeler tarafından rekabetçi üstünlük aracı olarak ele alındığında lojistik faaliyetlerin daha etkin ve verimli gerçekleştirilmesi zorunlu hale gelmektedir. Diğer yandan ülkelerin Gayri Safi Yurt İçi Hasılları (GSYİH) içindeki lojistik harcamalarının payı incelendiğinde, lojistik altyapılarının gelişmişlik haline göre %10 ile %30 arasında değişkenlik gösterdiği görülmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2014: 1). Lojistik altyapısı ilerledikçe üretim ve dış ticaret faaliyetlerinin verimliliği artmakta ve GSYİH içerisinde maliyetlerin oranı da düşmektedir. Bu oran, lojistik altyapısı baz alındığında en gelişmiş ülkelerden biri olarak görülen Almanya'da %10 iken, coğrafi şartlar nedeniyle lojistik altyapı ve verimsizliğinin bulunduğu Nepal, Irak, Sudan gibi ülkelerde %30'a

çıkabilmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2014: 1). 2016 yılı verilerine göre tüm dünyada GSMH'nin yaklaşık 73 trilyon dolar, 2017 yılında ise 75 trilyon dolar olduğu bilinmektedir (Nuhoğlu, 2017: 62). GSMH'nin %10'nun lojistik olduğu düşünüldüğünde lojistik sektörünün toplam büyüklüğü 7,5 trilyon dolar civarındadır (Nuhoğlu, 2017: 62). Dünya lojistik pazarının büyüklüğü göz önünde bulundurularak yeryüzünde üretilen her 1 dolarlık değer en az %25'i lojistik alanındaki faaliyetlerden sağlanmakta ve her geçen gün uluslararası ticaretin artmasına bağlı olarak da küresel lojistik sektör büyüklüğünün 2023 yılında 15,5 trilyon ABD dolarına ulaşacağı ön görülmektedir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2017: 10-28). Bu büyümede Asya Pasifik ve Kuzey Amerika'nın başı çektiği bilinmektedir (Başkol; 2010: 52).

Lojistik sektörünün durumu ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Bu bakımdan yararlanılan kaynakların üretkenliği konusunda çıktılar, müşteriye sağlanan hizmet hususundaki algılar, lojistik hizmetlerinin niteliğinin değerlendirilmesi ya da ürün ve hizmetlerin aktarma sürecinde meydana gelenler vb. bütün aşamalarda başarının belirlenmesi için performans ölçümüne ihtiyaç duyulmaktadır. Hem kurumsal işletmelerin, hem de bir ülkenin rekabet piyasasındaki konumunun saptanması için performans ölçümü bir gereklilik halini almaktadır (Yapraklı ve Ünalın, 2017: 593). İşletmeler lojistik alanındaki yeteneklerini geliştirerek rakiplerine karşı üstünlük sağlamaktadır. Dolayısıyla gerçekleştirilen işin verimliliğini ve kalitesini tespit etmek için performans ölçümünün yapılması şarttır (Baki ve Şimşek, 2004: 15).

Dünya Bankası, iş yaşamındaki profesyoneller ve akademik ortamdaki uzmanlarla ülkelerin birbirleriyle rekabetini değerlendirmek için Lojistik Performans Endeksi'ni oluşturmuştur. Bu endekisle operasyonların daha iyi anlaşılması sağlanmakta ve ülke içindeki önemli lojistik hizmetlerin kalitesi ve kullanılabilirliği gösterilmektedir (Başar ve Bozma, 2017: 451). Ülkelerin lojistik performanslarının belirlenmesi için Dünya Bankası 2000'li yıllarda bir program başlatmıştır. Lojistik Performans Endeksi (LPI) raporu ise ilk olarak 2007 yılında yayınlanmıştır. Dünya'da binden fazla lojistik uzmanıyla gerçekleştirilen anket çalışmasından sağlanan verilere dayandırılarak hazırlanan rapor, daha sonra iki yılda bir olmak üzere yayınlanmaya devam etmiştir. Ülkelerin Lojistik Performans Endeksi'nin, 2007 yılında yedi, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 yıllarında ise altı farklı lojistik kriter kullanılarak ölçümü yapılmıştır (Ener, 2010: 55). Lojistik Performans Endeksinin altı performans kriteri şu şekilde sıralanabilir (Tanyaş, 2014: 50; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017: 1).

- Gümrük işlemlerinin verimliliği (hız, uygulamaların öngörülebilirliği ve basitliği, sınır noktalarından geçiş kolaylığı vb.),
- Ulaştırma ve ticaret açısından lojistik altyapının kalitesi (karayolları, demiryolları, limanlar, bilgi teknolojileri vb.),

- Rekabetçi maliyetlerle sevkiyat gönderebilme kolaylığı,
- Lojistik hizmetlerinin yeterliliği ve kalitesi,
- Sevkiyatların izlenebilme ve takip kabiliyeti
- Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşma sıklığıdır.

Dünya Bankası 2007 yılında yayınladığı Lojistik Performans Endeksi'ne “yurtiçi lojistik maliyetler” kriterini ekleyerek değerlendirme yapmıştır. Ancak 2010 yılı ve sonrasında yayınladığı raporlarda bu kriteri baz almamıştır (Yapraklı ve Ünalın, 2017: 594).

LPI'da puanlamalar 5 tam puan üzerinden yapılmaktadır. Bu ölçümde 1 en düşük, 5 ise en yüksek puanı belirtmektedir. Ülke puanı, lojistik performansını ifade eden altı kriterin ağırlıklı ortalaması şeklinde hazırlanmaktadır. Söz konusu altı alandan bir tanesinin puanının düşük olması dahi lojistik performansını olumsuz etkilemektedir. LPI 2018 raporu 160'dan fazla ülkede ticari lojistik performansı hakkında bilgi vermektedir. Bu rapora göre ilk on sırada yer alan ülkeler Tablo 3' te gösterilmiştir.

Tablo 3. 2018 Lojistik Performans Endeksi Verilerine Göre Ülke Sıralaması (www.worldbank.org)

Sıra	Ülke	LPI Puan	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Nakliyat	Lojistik Kalitesi ve Yeterliliği	Takip ve İzleme	Zamanlama
1	Almanya	4,20	4,09	4,37	3,86	4,31	4,24	4,39
2	İsveç	4,05	4,05	4,24	3,92	3,98	3,88	4,28
3	Belçika	4,04	3,66	3,98	3,99	4,13	4,05	4,41
4	Avusturya	4,03	3,71	4,18	3,88	4,08	4,09	4,25
5	Japonya	4,03	3,99	4,25	3,59	4,09	4,05	4,25
6	Hollanda	4,02	3,92	4,21	3,68	4,09	4,02	4,25
7	Singapur	4,00	3,89	4,06	3,58	4,10	4,08	4,32
8	Danimarka	3,99	3,92	3,96	3,53	4,01	4,18	4,41
9	İngiltere	3,99	3,77	4,03	3,67	4,05	4,11	4,33
10	Finlandiya	3,97	3,82	4,00	3,56	3,89	4,32	4,28

160 ülke için hesaplanan endekse göre lojistik performansta en iyi ülkeler Avrupa ülkeleridir. Tablo 3' te görüldüğü üzere gelişmiş ve yüksek gelirli ülkeler LPI'da ilk sıralarda bulunmaktadır. İlk sıralarda yer alan ülkelerin birçoğu lojistik sektörde anahtar oyuncularlardır. Ayrıca bu ülkelerin bölgesel ve küresel tedarik zincirlerinde de kritik öneme sahip oldukları görülmektedir. LPI'nın genel puanlamasında 4,20 puanla en yüksek performansa sahip ülke Almanya'dır. İkinci sırada 4,05 puanla

İsveç, üçüncü sırada ise 4,04 puanla Belçika yer almaktadır. Bu üç ülkenin altı performans kriteri göz önüne alındığında en yüksek puanı sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşma sıklığından aldıkları görülmektedir. LPI'nın orta sıralarında yer alan ülkelerin ilk sıralara gelmesindeki en büyük engel olarak yetersiz altyapı ve bilgi teknolojisi yatırımları gösterilebilmektedir (Tanyaş, 2014: 51; Gülen, 2010: 70). Listenin sonlarında yer alan ülkeler incelendiğinde, bu ülkelerin düşük gelirli ve coğrafi olarak da genellikle Afrika kıtasında yer alan ülkeler olduğu tespit edilmiştir. Bu ülkelerde genel olarak silahlı çatışmalar, doğal afetler veya politik huzursuzluklar görülmektedir ve denize kıyısı olmayan bu ülkeler küresel tedarik zincirlerine bağlanmakta zorlanmaktadır (www.worldbank.org, 2018).

2.9. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Lojistik sektörü, dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi için de önemlidir. Türkiye'de ulusal ya da bölgesel kalkınma planlarının içerisinde bulunan sektörlerin başında lojistik sektörü gelmektedir (Erkan, 2014: 50). Lojistik sektörüyle alakalı kararların ülke ticaretini önemli boyutta etkilemesi ve sektörün Türkiye'de istihdam sağlama ve büyüme potansiyeli konusunda ön planda bulunması gibi nedenlerle lojistik sektörü hızla ilerlemektedir.

Lojistik sektörünün dünyadaki gelişme dönemleri incelendiğinde, Türkiye açısından bu zamanlar Cumhuriyet dönemine denk gelmektedir. 1923 yılı itibariyle Türkiye yeni bir dönem içerisine girmiştir. Bu dönemde sanayileşme ve büyüme yaşanarak her alanda ilerleme kaydedilmiştir. Türkiye'nin daha iyi seviyelere ulaşması açısından bu dönemlerde bir dizi uygulamalar gerçekleştirilmiştir. Bu uygulamaların hedefi milli bir sanayi yaratılması ve Türk sanayisinin geliştirilerek güçlü bir ekonomik yapı meydana getirilmesidir (Ateş ve Işık, 2010: 101). Hedefler doğrultusunda ilk olarak yapılan uygulamalardan bir tanesi ithal ikameci sanayileşme politikasıdır. Bu politika ile Türkiye, ithalatla karşılanan yurtiçi piyasa talebini koruyucu ve özendirici önlemler uygulayarak yerli üretimle ihtiyaçlarını karşılamıştır. Türkiye'nin bugünkü şeklini alması o yıllarda uygulanan ithal ikameci sanayileşme politikasına dayanmaktadır (Seyidoğlu, 2013: 540). Türkiye uzun süren savaşların izlerini silmek, yeni rejimi benimsemek ve Türkiye Cumhuriyeti'ni payidar kılabilmek için iyi bir ekonomik sistem kurmaya çalışmıştır. Bu yıllar içerisinde Türkiye devletin ve milletin gereksinimlerini yurtiçinde emek, yerli sermaye ve teknoloji ile sağlamayı hedeflemiştir (Acar ve Gürol, 2013: 290). Ancak ülke, uluslararası gelişmelere ve küresel sermaye hareketlerine daha fazla ilgisiz kalamamış ve açık ekonomiye geçmeye karar vermiştir (Işık, 2009: 43). Bu nedenle Türkiye, ithal ikameci sanayileşme anlayışını 24 Ocak 1980 İktisadi Kararları ile değiştirmiştir. Bu değişikliğin amacı uzun süre dış dünyadan soyutlanan Türkiye'nin yeniden dünya ekonomisiyle bütünleştirilmesidir. Bunun için de devlet müdahalesinden serbest piyasa mekanizmasına, ithal ikame

sanayileşme politikasından ihracata dayalı büyüme modeline geçilmiştir. Ekonomik faaliyetlerde devlet etkinliğinin azaltılması, gümrük tarife oranları düşürülerek dış ticaret rejiminin liberalleşmesi, esnek kur sistemine geçilmesi, faizlerin serbest bırakılması ve yabancı sermayeye teşvikler sağlanması gibi birçok yapısal değişim yeni düzenlemelerle sağlanmaya çalışılmıştır (Seyidoğlu, 2013: 553; Alptekin, 2009: 481). Türkiye bu gelişmelerle küreselleşme sürecine girmiş ve ihracata dayalı büyüme stratejisi ile dış ticaret hacmini arttırmıştır. Artan dış ticaret hacmiyle beraber Türk lojistik sektörü de önemli hale gelmiştir. İthal ya da ihraç edilen bütün eşyalar lojistik hizmetlerin konusunu oluşturmaktadır. Bu bakımdan dış ticaretin en önemli unsurlarından biri lojistik sektördür. Yeni düzenlemelerle sağlanan gelişmeler sonrasında Türk lojistik sektörü, kurumsal yapının eksikliğine ve altyapıdaki yetersizliklere rağmen potansiyel pazarlara hizmet sağlayabilecek seviyelere gelmiştir. Piyasalarda rekabet edebilmek için lojistik faaliyetlerin önemli bir unsur olduğunun fark edilmesiyle girişimciler tarafından lojistik sektörü cazip bir yatırım alanı olarak görülmüştür (Akiş, 2016: 4). Ulusal ve yerel birçok işletme lojistik hizmeti verebilmek için önemli hamlede bulunmuştur. Aynı zamanda uluslararası ve küresel işletmeler Türkiye piyasasına girmiş, satın alma, birleşme veya doğrudan sermaye yatırımlarıyla sektörde hareket etmeye başlamıştır. Lojistik sektörünün gelişimi Türk işletmelerine dış ticarete önemli bir rekabet gücü yaratmasının yanı sıra istihdam sorununa yönelik çözümlere de ciddi katkıda bulunmuştur (İTO, 2006: 48).

Lojistik sektörü, Türkiye’de 1980’li ve 1990’lı yıllar arasında kara, deniz, hava, demiryolu ve kombine taşımacılık türlerine yapılan yatırımlarla alt yapısını oluşturmuştur, 1990’lı yıllarda da ilerlemeye geçmiştir. Türkiye diğer ülkelerdeki uygulamalara benzer biçimde hizmetlerini çeşitlendirmiş ve uzmanlaştırmıştır. 2000’li yıllara gelindiğinde ilerleyen ekonomi ve küresel rekabet koşullarının zorlamasıyla lojistik sektörü, emekleme dönemini geride bırakmıştır. Bu yıllarda Türkiye’de lojistik sektörü, yerli ve uluslararası işletmelerle işbirliği içerisine giren, yurtdışında bürolar açan, sağladığı hizmetlerin kalitesini devamlı artıran, dinamik bir sektör durumuna gelmiştir (Babacan, 2003: 10). 2000 yılından itibaren Türkiye’de yük bazlı lojistik sektörünü gerçekleştiren 3PL (üçüncü parti lojistik) işletmeler kurulmuş ve bu işletmeler zaman içerisinde büyüme hızını artırmıştır (Tanyaş, 2017: 65). 2002 ile 2007 yılları arasında yapılan lojistik harcamalarının üç katına çıktığı ve lojistik dış kaynak kullanımının %5 arttığı gözlemlenmiştir (Erturgut, 2016: 274). Ülkemizde 2008 yılında lojistik hizmet pazarının büyüklüğü 59 milyar dolar, hizmet sağlayıcı (3PL) pazarın büyüklüğü ise 22 milyar dolara ulaşmıştır (Erturgut, 2016: 274). Günümüzde de Türk lojistik işletmeleri (3PL), lojistik hizmetlerini fazla çeşitlilikte ve geniş coğrafyalarda verebilmektedir. Aynı zamanda yabancı lojistik işletmelerle de ortaklık ve işbirliği içerisinde çalışmalar sürdürülmektedir (Tanyaş, 2017: 64). Son 10 yılda Türk lojistik sektörünün, yaklaşık 2 milyar dolar yabancı yatırım çektiği belirlenmiştir ve ülkemizde lojistik sektörünün GSYH içerisindeki payı ise yaklaşık %14’tür

(UTİKAD, 2018: 18). Lojistik sektöründeki hizmetlerin büyüklüğü de 150 milyar liraya ulaşmıştır (www.utikad.org.tr, 2018). 400 bin kişiye yatırım imkanı sağlayan lojistik sektörü aynı zamanda ülkemizde 1 milyon 200 bin kişiye de istihdam alanı yaratmaktadır (TÜİK, 2018). Lojistik sektörü, 50 bininin üzerinde araç filosu ve 80 milyar liralık iş hacmi ve bunu kısa zamanda üç katına arttırabilecek potansiyeli ile Türkiye'nin en önemli sektörleri içerisinde yer almaktadır (Erkan, 2014: 51). Ayrıca karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu modlarıyla ileriye dönük daha güçlü hedefler belirlenmektedir. Türkiye'nin 2023 yılı hedefleri arasında 2 trilyon 64 milyar dolar olarak belirtilen GSYH'nin gerçekleşmesi halinde Türkiye'nin lojistik pazarı büyüklüğünün 500 milyar dolara yaklaşacağı öngörüsünde bulunulmuştur (Keskin, 2015: 280).

Lojistik Performans Endeksi raporunda Türkiye'nin de lojistik performansı değerlendirilmektedir. Gümrük, altyapı, uluslararası nakliyat, lojistik hizmetlerinin kalitesi ve yeterliliği, gönderilerin takibi ve izlenebilirliği ve gönderilerin zamanında teslimi şeklindeki alt bileşenler ile Türkiye'nin 2007 ile 2018 yılları arasındaki LPI'nin sonuçları ve ülke sıralamasındaki yeri Tablo 4'te gösterilmiştir.

Tablo 4. Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi (2007-2018) (www.worldbank.org)

	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan
TÜRKİYE												
Lojistik Performans Endeksi	34	3,15	39	3,22	27	3,51	30	3,50	34	3,42	47	3,15
Gümrükler	33	3,00	46	2,82	32	3,16	34	3,23	36	3,18	58	2,71
Altyapı	39	2,94	39	3,08	25	3,62	27	3,53	31	3,49	33	3,21
Uluslararası Nakliyat	42	3,07	44	3,15	30	3,38	48	3,18	35	3,41	53	3,06
Lojistik Kalitesi ve Yeterliliği	30	3,29	37	3,23	26	3,52	22	3,64	36	3,31	51	3,05
Takip ve İzleme	34	3,27	56	3,09	29	3,54	19	3,77	43	3,39	42	3,23
Zamanlama	52	3,38	31	3,94	27	3,87	41	3,68	40	3,75	44	3,63

Dünya Bankası'nın 2007 yılından beri yayınladığı bütün raporlarda 2018 yılı hariç 160 ülkenin içinde Türkiye'nin 30 ve 39 bandında yer aldığı görülmektedir ve bu hafife alınmayacak bir derecedir. 2018 yılında ise Türkiye 47. sırada yerini almıştır. Önceki yıllarla kıyaslandığında Türkiye

2018 yılında en kötü performansını sergilemiştir. 2016 yılıyla karşılaştırıldığında takip ve izleme kriteri hariç diğer kriterlerin tümünün sıralamasında gerileme gözlemlenmektedir. 2007 yılında 34. sırada görülen Türkiye, 2010 yılında 39. sıraya düşmüştür. Ancak özellikle gümrük alanında gerçekleştirilen iyileştirmeler ile 2012 yılında LPI genel sıralamasında 27. sırada iyi bir başarı yakalayan Türkiye, 2014 LPI sıralamasında üç sıra gerilemiş ve 30. olmuştur. Bu yıldan itibaren Türkiye'nin istikrarlı olarak gerilediği gözlemlenmektedir. 2016 yılında dört sıra daha gerilemiş olan Türkiye; Macaristan, Malezya ve Polonya'nın ardında yer almıştır. Türkiye'nin 2016 yılında arkasında yer alan Portekiz, Tayland, Şili, Slovenya, Estonya, Panama, Vietnam, İzlanda, Yunanistan, Umman, Hindistan, Güney Kıbrıs Rum Kesimi ve Endonezya 2018 yılı verilerine göre Türkiye'nin önünde yer almaktadır (www.worldbank.org; www.utikad.org.tr; Yapraklı ve Ünalın, 2017: 597).

2018 yılında puan açısından en zayıf olunan alt bileşen gümrük işlemlerinin verimliliği kriteridir. Bu kriterde gümrük idaresini de kapsayan sınır kontrol kuruluşları tarafından gerçekleştirilen gümrük işlemlerinin verimlilik düzeyine bakılmaktadır. Türkiye'nin hem önemli oranda puanının düştüğü hem de 22 sıra gerilediği gözlemlenmektedir. Bu rapora göre puan açısından en iyi alt bileşen ise sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşma sıklığı kriteridir. Ancak zamanlama ölçütünde de 2016 yılına göre dört sıra gerileme söz konusudur. Sıralama açısından en iyi puana lojistik altyapının kalitesi kriteri sahiptir. 2016 yılında iyiye yakın bir ölçüt olarak değerlendirilen lojistik kalitesi ve yeterliliği kriteri, 2018 yılında 15 sıra gerilemiştir. Bir önceki rapora göre ilerleme kaydeden kriter ise sevkiyatların izlenebilme ve takip kabiliyetidir. Bir sıra öne geçilen bu kriter yine de Türkiye'nin lojistik sektöründe bilgi teknolojileri kullanımının zayıflığını göstermektedir. Bunun nedeni olarak Türkiye'de yoğun biçimde karayolu bazlı lojistik hizmetinin gerçekleştirilmesi ve demiryolu ile denizyolunun yeterince kullanılmaması gösterilebilmektedir (Tanyaş, 2017: 65; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017: 32; www.utikad.org.tr).

Özet olarak, 2016 yılında yayınlanan LPI raporu sonuçları değerlendirildiğinde Türkiye'nin gelişime açık birçok alanı bulunduğu ifade edilmiştir. 2018 LPI ile Türkiye'nin gelişime açık alanlarından önce yeniden yapılandırılmasına ihtiyaç duyduğu anlaşılmaktadır. Günümüzde lojistik performansı artırmanın yalnızca altyapı yatırımları ve ticaretin kolaylaştırılmasıyla sınırlı olmadığı görülmektedir. Lojistik sektöründeki hizmetlere yönelik kamu idaresinin sınırlayıcı ve tarife koyucu tavrı, lojistik sektörünün mevzuat ve ekonomik engeller ile güçleştirilmesi, mevzuat düzenlemesinde özel sektör ve kamu idaresinin iş birliği konusundaki eksiklikleri LPI 2018 sonuçlarına olumsuz olarak yansımıştır. Teknolojik gelişmeler, esneklik ve devamlılık gibi unsurlar kamu ve özel sektör paydaşlarının üzerinde durması gereken olgulardır (www.utikad.org.tr, 2018). Ülkemizde LPI'nin istenen seviyede gelişmemesinin diğer nedenleri olarak; liman ve demiryolu alt yapısındaki yetersizlikler, sektörün istenilen düzeyde kurumsallaşamaması, kayıt dışı ekonomiden dolayı haksız

rekabet şartları, eğitim, araştırma, yazılım, standardizasyon ve sertifikasyon eksikliği gösterilmektedir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2017: 11).

Lojistik sektörü açısından bir ülkenin var olduğu coğrafyanın siyasi ve fiziki çevresinin dinamikleri oldukça önem arz etmektedir. Coğrafi unsurların olumlu olması taşıma ağının oluşturulmasında ve lojistik hizmetlerin geliştirilmesinde yararlı olmaktadır. Dağlık alanlar ve bataklık sahalar karayolu taşımacılığının ilerlemesini güçleştirirken, lojistik hizmetlerin gelişmesine de engel yaratmaktadır. Denize kıyısı bulunan bir ülkenin, bulunmayan ülkelere göre lojistik bakımından daha avantajlı olduğu görülmektedir (Keskin, 2015: 281). Bunun gibi denizyolu, karayolu, demiryolu ve havayolu açısından yeterli gelişimi gösterememiş alanların lojistik hizmetlerinde yeterince gelişmesi beklenmemektedir. Dolayısıyla başarılı bir lojistik için coğrafi koşulların elverişli olmasının yanında alt yapı hizmetlerinin de yeterli seviyede yapılması gerekmektedir. Ayrıca bir ülkenin coğrafi koşullar nedeniyle barındırdığı iklim özellikleri, nüfus ve işgücü durumu, ulaşım uygunluğu, pazar niteliği, su ve enerji kaynakları da lojistik bakımından önemlidir (Şahin, 2014: 349).

Türkiye coğrafyası lojistik bakış açısıyla değerlendirildiğinde bölgenin önemli avantajlara sahip olduğu görülmektedir. Türkiye'nin batısında dünya ticaretinin %40'ının gerçekleştiği ve dünya nüfusunun %11'inin yaşadığı Avrupa, doğusunda ise, yine dünya ticaretinin %25'inin gerçekleştiği ve dünya nüfusunun %61'inin yaşadığı Asya bulunmaktadır (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013: 4). Coğrafi konumu sayesinde bir aktarma merkezi pozisyonunda olan Türkiye, Avrupa ve Asya arasında stratejik bir köprü durumundadır. Bu bakımdan lojistik ve taşımacılık olarak önemli bir potansiyele sahiptir. Türkiye lokasyon olarak bir köprü vazifesinde bulunmasından dolayı birçok otorite tarafından lojistik üssü olma iddiası veya ideali ile bilinmektedir (Babacan, 2003: 12). Türkiye, jeostratejik bakımdan Asya ve Avrupa'da bulunduğu gibi Karadeniz ve Akdeniz arasındaki kavşak olma özelliğiyle değer kazanmaktadır. Üç kıtanın kesişim alanındaki konumuyla ön plana çıkmaktadır. Dolayısıyla Türkiye; Avrupa, Asya, Karadeniz, Doğu Akdeniz ve Körfez için bir geçiş noktası yaratmaktadır. Bu yönüyle Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için dağıtım ve toplama noktası olabilme becerisine sahip uluslararası lojistik bakımından çok elverişli bir ülke konumuna da yerleşmektedir (Erturgut, 2016: 275). Türkiye'nin asırlardır stratejik önemini koruyan Boğazları kontrol etmesi, deniz yolunun kullanılarak ticaretin gerçekleştirilmesinde avantaj sağlamaktadır. Kara sınır komşularından fosil kaynaklar açısından zengin olan Irak ve İran'ın batı pazarlarına petrol ve doğal gaz satmak için oluşturduğu boru hattı projelerinde Türkiye ile işbirliği yapmak zorunda olmaları ülkenin lojistik değerini artırmaktadır. Diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de ticaretin ve sanayinin ilerlediği şehirler çoğunlukla gelişmiş lojistik alt yapıya sahiptir. Bu bakımdan Türkiye'de ilk aklı gelen İstanbul ve İzmir

şehirleridir (Keskin, 2015: 282). Türkiye sahip olduğu gerek coğrafi özellikleri gerekse genç-dinamik nüfusuyla dünyada lojistik sektörü bakımından önemli bir lojistik üs olabilecek konumdadır. Ancak Türkiye stratejik coğrafi konumu ve var olan karayolu ulaşım altyapısına rağmen lojistik sektörü kapasitenin çok altında çalıştığından ve mevcut potansiyelden tam olarak yararlanmadığından bu avantajları lojistik üs olma yolunda yeterince kullanamamaktadır (Akiş, 2016: 7). Bulduğu bölgedeki pazarlara dağıtımını gerçekleştirebilecek konumda olan Türkiye, var olan yasalardaki eksikliklerden, alt yapı yetersizliklerinden ve fırsatlardan olabildiğince iyi yararlanılamamasından dolayı da istenilen düzeyde başarıyı yakalayamamaktadır (Müsiad, 2013: 69).



3. LOJİSTİK EĞİTİMİ

Ülkelerin gelişmişlik düzeyi ne seviyede olursa olsun her sektörde olduğu gibi lojistik sektöründe de nitelikli insan gücüne ihtiyaç vardır. Rekabet gücü açısından da önemli bir unsur olan nitelikli işgücü gereksinimi, eğitim kavramını ön plana çıkartmaktadır. Eğitim ile birlikte mesleki bilgileri ve tecrübeyi elde eden insanlar eğitilmiş personeller olarak lojistik sektöründe istihdam edilmektedir. Kaliteli işgücünün işletmelerde yer alması da hem ülkelerin kalkınmasına hem de lojistik sektörüne katkı sağlamaktadır. Tezin bu bölümünde eğitimin tanımı, mesleki eğitim kavramı, dünyada ve Türkiye’de lojistik eğitimi konuları incelenmiştir.

3.1. Eğitimin Tanımı

Tarihin her döneminde üretmeye ve yaşamaya yönelik değerler ortaya koyan, toplum olarak kalkınmanın esasını oluşturan, ülkelerin gelişmişlik seviyesini belirleyen başlıca faktörlerden biri eğitimidir. Eğitim doğrudan bireye yapılan bir yatırımdır. Eğitim, bireyle beraber bireylerden meydana gelen toplumun da yaşam düzeyini yükselttiği için gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler eğitime giderek daha fazla önem vermektedir.

İnsanlık tarihinin en eski faaliyet biçiminin eğitim olduğu belirtilmektedir (Akyüz, 1991: 13). Bilim olarak eğitimin gelişmesi, onun tarihsel olarak ilerlemesiyle eş zamanlıdır. Birçok bilim insanının ve düşünürün katkısıyla eğitimin bir bilim alanı olarak gelişmesi sağlanmıştır. Antik Yunan’da üst seviyede eğitimin üzerinde durulmasını öneren Aristo ve Platon eğitimi, erdemle bir tutmuş ve eğitimin asillere mahsus bir uğraş olduğunu belirtmişlerdir (Karip, 2009: 59). Rönesans’a kadar devam eden bu anlayış, bilim ve sanat alanındaki gelişmelerle değişmiştir. Bu gelişmelerle eğitime yüklenen anlamlar farklılaşmış ve eğitim artık sıradan vatandaşlara da verilen bir hizmet biçimine dönüşmüştür (Güven, 2014: 2; Fidan ve Erden, 1998: 16).

Eğitim sözcüğü, biri beslenmek anlamına gelen educare, diğeri dışardan çekmek, ...e yöneltmek, beslemek ve yetiştirmek vb. anlamlara gelen educere olmak üzere latince kökenli iki sözcükten türemiştir (Mialaret, 2005: 5). Türkiye Türkçesinde eğitim sözcüğü, 1940’lardan beri kullanılan bir terimdir (Başaran, 1991: 14). Bu tarihlerden önce eğitim sözcüğü yerine Arapça kökenli bir sözcük olan ve artmak, düzeltmek, ıslah etmek, çocuk yetiştirmek anlamına gelen terbiye sözcüğü kullanılmıştır. Günümüzde ise terbiye kelimesi ahlak eğitimi anlamında kullanılmaktadır (Şişman, 2008: 5).

Eğitim kavramı incelediğinde, bu kavram üzerine yazılmış birçok tanıma rastlamak mümkündür. Başaran (1991: 16-17), eğitim tanımlarını içerik ve süreç olmak üzere iki grupta

toplamaştır. İçerik tanımında; eğitimi, yeni kuşakların, toplum yaşayışında yerlerini almak için hazırlanırken gereken bilgi, beceri ve anlayışlar elde etmelerine ve kişiliklerini geliştirmelerine yardım etme etkinliği şeklinde ele almıştır. Süreç tanımını ise; eğitimin bireyin davranışında yaşantı itibarıyla ve kasıtlı olarak istenilen değişimi meydana getirme sürecine dayandırmıştır. Fidan ve Erden'e (1998: 2) göre eğitim, en genel anlamıyla, insanları belli amaçlara göre yetiştirme sürecidir. Ayhan (1995: 16) ise eğitimi, yetişkin neslin bir plan ve gayeye göre yetişmekte olan nesillerin gelişimini sağlamak için yaptığı çalışmalar biçiminde tanımlamaktadır. Son yıllarda öne çıkan bir başka tanımda ise eğitim, insanın doğuştan sahip olduğu gizli güçlerini ortaya çıkarma ve bunları yeteneğe dönüştürme aşaması olarak ele alınmaktadır (Özsoy, 2007: 43). Bu tanımda her insanın sadece kendine özgü ve çok özel bir yönünün olduğu vurgulanmaktadır. Dolayısıyla da insanın değerinin buradan geldiği ve bu nedenle eğitilmesi gerektiği öne sürülmektedir (Karlı, 2003: 11).

Eğitim kavramına yönelik filozofların da değişik görüşleri bulunmaktadır. Örneğin Aristo, eğitimi insanın ahlaki davranışlar edinme aracı şeklinde görürken, Çiçero, insan aklının disipline edilmesi; Descartes, aklın doğru bir biçimde kullanılmasının öğrenilmesi; Rousseau, doğuştan insanda var olmayan ve yetişkin bireyler tarafından kazandırılan her şey olarak tanımlamıştır (Şişman, 2008: 6).

Eğitim kavramının birçok tanımı bulunmasına rağmen eğitim temelinde şu özellikleri barındırmaktadır (Sönmez, 2009: 37):

- İnsanın nesne (obje) olarak alınması,
- Nesnenin o anki vaziyetinin yetersiz kabul edilmesi,
- Nesnenin istenilen çerçevede değiştirilmesi,
- Bu iş için etkin araç ve gereç stratejisi, yöntem, teknik vb. etkenlerin gözönünde bulundurulmasıyla çevrenin ayarlanması,
- Nesnenin istenilen amaçları elde edip etmediğinin yoklanması.

Eğitim zaman ve mekan açısından sınırlı değildir. İnsan, yaşamı boyunca eğitimle iç içedir (Ayhan, 2011: 14). İnsanda davranış değiştirme süreci olarak da nitelendirilen eğitim ile kişi amaçlarını, bilgilerini, tavırlarını, davranışlarını ve ahlak ölçülerini farklılaştırmaktadır (Özsoy, 2007: 42). Eğitim toplumun en geniş ve çok yönlü faaliyet alanlarından biridir. Bir toplum halihazırdaki medeniyet seviyesine bakmadan kendi devamlılığı için insanları yetiştirmek zorundadır. Bu devamlı var oluş içerisinde eğitimle insanlar yetiştirilerek onların sağlıklı bir hayatta kavgasız ve mutlu olarak yaşaması planlanmaktadır (Akyüz, 1991: 29).

3.2. Eğitimin Amaçları

Eğitim bir veya birden fazla amaca ulaşmak için gerçekleştirilmektedir. Bu amaçlar doğrultusunda eğitim sürecine giren bireyin kişiliğinde ve davranışlarında oluşması istenen değişimler belirlenmektedir (Fidan ve Erden, 1998: 9). Dolayısıyla eğitimin amacı, bireyleri bulunduğu toplumun ve toplumun bağlı olduğu çağdaş dünyanın uyumlu bir üyesi haline getirerek bireyleri çağın gerektirdiği bilgi ve becerilerle donatmaktır (Karip, 2009: 28).

Eğitimin amaçları konusunda farklı görüşler vardır. Bu görüşler zamana, toplumlara, ülkelerin yönetim ve eğitim felsefelerine göre değişim göstermektedir. Örneğin eğitimin temel amacı, Eski Yunan'da ve Roma'da siyasi otoriteye bağlı bireyler yetiştirmek olarak bilinirken, Ortaçağ'da tümüyle dini bir amaç benimsenmiş, Rönesans'tan sonra ise eğitim laik ve dünyevi bir özellik kazanarak birey için mutlu bir hayat hazırlamak şeklinde düşünülmüştür (Şişman, 2008: 21). Buna göre toplumdaki siyasi, endüstriyel, sosyal, kültürel değişmelere yönelik olarak eğitim, birçok amaç ve faaliyetleri yürütebilmek için bir araç olarak görülmektedir. Genel anlamda eğitimin amaçları şu şekilde sıralanmıştır:

- Bireyin duygu, düşünce, ihtiyaç ve problemlerini çeşitli araçlarla anlatabilmesi için ona iletişim yeterliliği kazandırmak (Başaran, 1991: 20).
- Bireylerin kendi kendini disipline etmesini, bilgi ve becerilerinin artmasını, düşünce ufğunun genişlemesini sağlamak (Özsoy, 2007: 44).
- Farklı kültürlerle karşı duyarlılığı teşvik etmek, farklı inanç, değer, norm ve geleneklerin varlığını kabullenmek, evrensel bir kültürün oluşumuna destek vermek (Şişman, 2008: 28).
- Bireyin toplumsal yaşama ayak uydurması ve toplumun bireyden beklediği bütün önemli davranışları edinmesini hedeflemek (Fidan ve Erden, 1998: 9).
- Giderek uluslararası rekabetin artması, teknoloji, bilgi değişimi gibi nedenlerden dolayı gerekli üstün nitelikli insan gücü yetiştirerek meslek sahibi ve üretken bir birey meydana getirmek (Şişman, 2008: 30).

Bütün eğitim amaçları bireylerin eğitim sürecinde ne öğreneceği ve bilgilerin nasıl öğretileceği hakkında eğitimcilere rehberlik etmeyi kapsamaktadır. Bu bakımdan amaçlar, eğitim faaliyetlerinin dayanağıdır. Belirlenen amaçlar doğrultusunda dersler ve derslerin konuları eğitimin türüne göre değişebilmektedir. Eğitim hangi türde olursa olsun eğitimin etkililiğinin göstergesi amaçların gerçekleştirilme derecesidir. Sonuç olarak, insanların yeteneklerini arttırarak toplumda daha değerli görülmesi ve ülkenin kültürel, toplumsal ve ekonomik anlamda kalkınması için eğitimin

amaçlarına bağlı olarak doğru bir şekilde yapılması gerekmektedir (Başaran, 1991: 21- 24; Fidan ve Erden, 1998: 9).

3.3. Mesleki Eğitim

Teknolojinin gelişmesiyle birlikte mesleklerdeki çeşitlilik artmış ve mevcut meslekler nitelik ve nicelik bakımından değişmiştir. Dolayısıyla iş hayatında mesleğe dair bilgi ve becerilere sahip olmak için meslek öncesi eğitim ön plana çıkmıştır. Gelişen teknolojinin sonucunda bilginin fazlaşması, çok bilgi öğrenmek yerine bilgi üretmeyi ve fonksiyonel bilgi edinmeyi değerli hale getirmiştir. Bu noktada mesleki eğitim önem kazanmıştır (Sarı, 2007: 7).

Alkan, Doğan ve Sezgin (2001: 3) mesleki eğitimi, bireysel ve toplumsal yaşam için zorunlu olan belirli bir mesleğin gerektirdiği bilgi, beceri ve pratik uygulama yeteneklerini kazandırarak bireyi zihinsel, duygusal, sosyal, ekonomik ve kişisel yönleriyle dengeli biçimde geliştirme süreci olarak tanımlamıştır. Başka bir tanımda mesleki eğitim, farklı ekonomik sektörlerde ve sosyal hayattaki mesleklerle ilgili genel eğitimi, teknolojileri ve ilgili bilimleri, uygulamalı becerileri, meslekle ilgili tutumları ve bilgileri içeren eğitim şeklinde açıklanmaktadır (Tunçalp, 2013: 6). Toplumdaki bireylerin bir meslek sahibi olabilmesi için mesleğe uygun bilgi ve becerilerin verildiği bir eğitim süreci olan mesleki eğitimin, gerçek ortamda öğrenme ve uygulama durumunun birleştirilmesi ile verilmesi gerekmektedir. Çünkü bu birleşme, mesleki eğitim sistemini daha başarılı kılmaktadır (Üzümcü ve Alyakut, 2017: 809). Mesleki eğitim, nitelikli insan gücü yetiştirmek için hem okullarda teorik bilgiyi, hem de iş başı eğitimde sahip olunacak mesleki becerileri öğretmeyi hedeflemektedir (Karaca ve Çakır, 2014: 215).

Mesleki eğitim kapsamında bireye iş bulabilmek ve işle ilgili beceriyi geliştirmek amacıyla ortaöğretim, yükseköğretim ve yetişkinler eğitimi seviyesinde değişik öğretim programları yapılmaktadır (Orhaner ve Tunç, 2003: 199). Avrupa Birliği tarafından desteklenen "Mesleki Eğitim Öğretim: Geleceğin Anahtarı Raporu" (2004: 13), mesleki eğitimin, işyerinde ve işyeri dışında bilgi, beceri ve ustalık gibi biçimsel vasıfları sağlayan az ya da çok örgütlenmiş veya yapılandırılmış faaliyetlerden oluştuğunu belirtmektedir. Bireylerin belli bir düzen ve program yoluyla gelişmesi için sistematığe dökülen mesleki eğitimin özellikleri şunlardır (Alkan, Doğan ve Sezgin, 2001: 11):

- "Yaparak öğrenmeyi esas alan mesleki eğitim, alışkanlık psikolojisine dayalıdır.
- Mesleki eğitim, ucuz maliyet ile etkili eğitimin gerçekleştirilmesinde sosyal verimlilik aracıdır.

- Mesleki eğitimin iş dünyasındaki gelişmelere göre programlarını değiştirerek ortama uyması temel kuraldır.
- Programlar çalışma yaşamına giren çalışanların genelini kapsamaktadır.
- İstihdam ihtiyaçlarına göre hazırlanmış programların yürütülmesine öncelik verilmektedir.
- Mesleki eğitimde öğrenme-öğretme ortamı iş hayatının kendisi ya da benzeridir.
- Mesleki eğitim bireyi hayata hazırlayıcı nitelikte olup bireyin bir işte üretici gücünü geliştirinceye kadar devam etmektedir. "

Tarihin her döneminde ve her ülkede genel eğitim politika ve uygulamalarında mesleki eğitime yer verilmiştir (Özsoy, 2007: 111). Çünkü ekonomik ve sosyal açıdan kalkınmayı amaçlayan her ülke, insan gücünü en verimli biçimde kullanmak ve ondan en uygun faydayı sağlamak zorundadır. Bugün gelişmiş ülkelerin çoğunluğunda mesleki eğitim, genel eğitim sistemi içerisinde ağırlıklı bir yapıya sahiptir. Bu bakımdan mesleki eğitim sistemi, iş gücüne yapılan bir yatırım olduğu için ülke ekonomisine doğrudan katkı yapmaktadır (Yıldırım ve Şahin, 2015: 78). Ekonomik kalkınmanın hızlandırıcısı olarak görülen mesleki eğitimin ekonomik anlamdaki faydaları; işsizliğin azalması, üretimde verimlilik ve kalite artışı, istikrarlı bir iktisadi kalkınmanın elde edilmesi, işgücü piyasasının ihtiyaçlarının karşılanması, doğal kaynaklardan daha etkili yararlanmak şeklinde sıralanabilir (Yörük, Dikici ve Uysal, 2002: 304; Özsoy, 2007: 112). Küresel ekonominin ve teknolojinin gereksinimi olan becerilere hakim bireylerin olması günümüzde giderek önem kazandığı için nitelikli insan gücünün yetiştirilmesi eğitim sisteminin esas sorumlulukları arasında yerini almaktadır (Gülegül ve Uygur, 2011: 5).

3.4. Lojistik Eğitimi

Günümüzde küresel rekabetin yoğun yaşandığı iş dünyasında tüm sektörlerdeki işletmeler rekabeti fırsata dönüştürebilecek adımlar atmak zorundadır. İşletmeler açısından altyapı ya da teknoloji kolayca taklit edilebilen özelliklerdir. Ama teknolojiyi ve donanımı etkili ve verimli kullanabilen insan kaynağı kolay taklit edilememektedir. Bu yönden bakıldığında işletmeler kalifiye insan gücü yetiştirmek için eğitim faaliyetlerine önem vererek sürdürülebilir rekabetçi avantajı elde etmektedir (Küçüksoğak, 2006: 31). Lojistik sektörü de teknoloji ve emek yoğun bir hizmet sektörü olduğu için diğer sektörlerden farklıdır. Bu sektörün etkinliği, teknolojik gelişmelerle lojistik aşamaların planlanmasında yararlanılan yazılımlara, yeni yöntem ve sistemlere, araç ve ekipmanların bu sistemlere uyumlu olmasına bağlıdır. Diğer yandan hizmet sektörü olması sebebiyle, yoğun işgücüne gereksinim duyulmaktadır. Lojistik sektöründe bulunan işletme sayısının fazlaşması, var olan işletmelerin hizmet kapsamını genişletmesi bu gereksinimin artmasında rol oynamaktadır (Koban ve Kesen, 2013: 33). İşletmelerin ihtiyacı olan nitelikli insan kaynağı rekabet gücü üzerinde de etkiye

sahip olduğu için işgücüne hizmet içi eğitimler sağlamaktan öte üniversite bazında eğitimlerin verilmesi gerekmektedir. Çünkü sektörün ilerlemesi ve gelişmesi bakımından eğitilmiş çalışanlara daha fazla ihtiyaç duyulmaktadır (Bozyiğit, 2016: 134).

Van Hoek, Chatham ve Wilding (2002: 120), tedarik zincirinin yeniden yapılandırılması gerektiğinde nitelikli işgücünün bulunabilirliğinin çok önemli bir unsur olduğunu ifade etmektedir. Çünkü lojistik sektöründe nitelikli işgücü işletmelere yönetimde verimlilik, piyasa şartlarını ve tüketici isteklerini daha rahat karşılama, hizmet düzeyinde yükselme, stoklarda azalma, kalite anlayışında gelişme, maliyetlerde düşme ve rekabet gücünde artış gibi birçok konudaki amaçları gerçekleştirme olanağı sağlamaktadır (Keser, 2011: 240).

1980'li yıllarda lojistik faaliyetlerin bütünleşmesiyle birlikte eğitim kurumları işletmelerin ihtiyacı olan nitelikli işgücünü karşılayabilmek için konuya teorik ve uygulama bakımından yaklaşmışlardır (Emanet ve Kaynak, 2014: 162). Bu yıllarda lojistik kendi başına gelişen bir disiplin olarak gözlemlenmiştir (Naim vd., 2000:65). Daha sonra lojistik sadece taşıma faaliyeti yapan bir görüş olmaktan çıkarak çeşitli disiplinleri bünyesinde birleştirmiştir. Dolayısıyla bu süreçte lojistik disiplini büyük oranda değişim göstermiş ve çoklu bir disiplin halini almıştır (Porasmaa ve Kotonen, 2013: 1). Lojistik yönetiminin çoklu bir disiplin anlayışı kazanması sebebiyle, sektörde istihdam edilecek işgücünün lojistik eğitiminin de farklı disiplinlerden oluşması zorunluluğu doğmuştur. İşletme faaliyetlerinin tümünü kapsayan bu disiplinler lojistik eğitimiyle ilişkili olarak değerlendirildiğinde hukuk, işletme, muhasebe, mühendislik, pazarlama gibi birçok alanın lojistik eğitiminde bulunduğu görülmektedir (Çakaloz, 2008: 10-11).

Lojistik yönetimi devamlı gelişen ve değişen yapısıyla çoklu disiplin anlayışına sahip olduğu için çalışanlarının sektöre dair belirli donanımlarının olması beklenmektedir (Akkoca, 2012: 80). Çünkü işletmelerin rekabet gücünde kritik bir nokta olan lojistik faaliyetlerin verimliliği ve sektördeki işgücünün niteliği doğru orantılıdır. Çalışanların sektöre yönelik doğru ve gerekli bilgileri bilmesi ve mevcut becerilerini ilerletmeleri ya da farkına varmadıkları becerilerini ortaya çıkarmaları son derece önemlidir. Özellikle doğru bilgiyi ve beceriyi elde etmiş çalışanların bunları tutuma dönüştürmeleri istenmektedir. Lojistik işletmelerinin işgücünde olmasını beklediği donanımlar bilgi, beceri ve tutum şeklinde ifade edilmektedir (Myers, Griffith, Daugherty ve Lusch, 2004: 213; Çaçamer, 2015: 3). Bu bakımdan lojistik eğitimi öğrencilere mesleki bilgiler çerçevesinde lojistik yönetimi için gerekli yetenekleri kazandırmalı ve bunları alışkanlığa çevirerek tutum şeklini aldırmalıdır.

Lojistik sektöründeki gelişmeler doğrultusunda lojistik eğitimi gittikçe önem kazanmaktadır. Dünyada ve Türkiye'de lojistik eğitimi ön lisans, lisans ve lisansüstü düzeyinde üniversitelerin meslek

yüksekokullarında, dört yıllık yüksekokullarda, fakültelerde ve enstitülerde verilmektedir (Emanet ve Kaynak, 2014: 162). Meslek yüksekokulları çoğunlukla sektörde çalışacak lojistikçileri yetiştirirken, dört yıllık yüksekokullar ve fakülteler ise planlayıcı, yönetici veya uygulayıcıları yetiştirmektedir (Çalışkan ve Öztürkoğlu, 2014: 148). Lojistik eğitiminde çoğunlukla ön lisans ve lisans düzeyine odaklanılmıştır. Bu eğitimin lisansüstü seviyesi de vardır ve bu programın hedefi genellikle alanda yer alacak yöneticileri, idarecileri ya da alan uzmanlarını yetiştirmek, lojistikle ilgili sorunlara çözüm yolu bulmak ve lojistik alanında öğretim elemanı yetiştirmektir. Son yıllarda dünyada ve Türkiye’de lojistikle ilgili lisansüstü programlarının artan bir ivmeyle açılmaya başlandığı görülmektedir (Bali, Enisoğlu ve Sezer, 2016: 25).

Lojistik eğitimi, hizmetler dahil olmak üzere malların etkili ve verimli bir biçimde taşınması ve depolanması için işlemlerin planlanması, yürütülmesi ve kontrol edilmesiyle müşterinin gereksinimlerine göre üretim noktasından tüketim noktasına ilişkin bilgi sürecini kapsamaktadır (Tunç, Kırbaş ve Kaya, 2017: 347). Lojistik yönetimi yaklaşık 20 yıldır işletme eğitimi veren okullar içerisinde farklı bölümler olarak kendine yer bulmuştur. Bu eğitimlerin müfredatının herhangi bir disiplinin eğitiminden çok daha değişik dağılımda olduğu ve bunun sonucunda yükseköğretim seviyesindeki lojistik eğitimlerin standart bir yapısının olmadığı belirtilmektedir (Petersen ve Autry, 2014: 37). Lojistik programları üniversitelerde kurulurken geleneksel olarak ayrı bir bölüm veya başka bir fakülte grubunun parçası olarak düzenlenememesinin birçok nedeni bulunmaktadır. Bu nedenler şu şekilde sıralanmıştır (Lancioni, Forman ve Smith 2000: 55-56):

- Lojistik alanının göreceli olarak yeniliği
- Genel işletme fakültesinin nispeten yeni bir dersi öğretmek için yeni bir bölüm kurmaya karşı direncinin olması
- Ayrı bir lojistik bölümü kurmak için eğitim kurumlarının mali kaynak eksikliğinin bulunması
- Önemli bir kaynak harcamadan evvel yeni bir alanda öğrenci ilgisinin izlenme ihtiyacı
- Fakültelerin diğer bölümlerde lojistiğin ayrı bir çalışma alanı olarak değerlendirilmesine karşı koyması
- Lojistik programlarına dekan ve merkezi yönetimden destek yetersizliği
- Lojistik yönetiminin lisans ve lisansüstü programlarının öz müfredatına uymasında genel bir eksikliğin varlığı
- Lojistik bölümünün varlığına yönelik öğrencilerin ilgisinin ya da bilgisinin olmaması
- Lojistik yönetiminde öğrenciler açısından iş fırsatlarının az olması

Lojistik eğitiminin mevcut durumunu etkileyen dört temel makro faktör olduğu belirlenmiştir (Gravier ve Farris, 2008: 233). Bu faktörler; lojistik eğitim programlarının sayısının artması, fakülte

ve akademisyen sayısının yetersiz olması, sektörün işgücü beklentilerinin eğitime yansıtılma gereksinimi ve eğitim içeriğinin gözden geçirilme ihtiyacı şeklindedir (Gravier ve Farris, 2008: 233). Lojistik sektörü tarafından eğitilmiş lojistikçi talebi arttıkça lojistik programlarının sayısında da bir artış olmuştur. Bazı programlar Tedarik Zinciri Yönetimi adı altında eğitim verirken, bazıları da Lojistik, Uluslararası Ticaret ve Lojistik, Taşımacılık Yönetimi gibi çeşitli adlar ile eğitim vermektedir (Erturgut, 2016: 209). Lojistik programlarının sayısının artmasıyla birlikte yeni öğretim ve uygulama gereçlerinin denendiği görülmekte ve bu bağlamda uzaktan eğitim uygulamalarından yararlanılma düzeyi artmaktadır (Zudor, Macchi, Monostori ve Scotti, 2008: 82). Ayrıca mevcut bölüm ve programlarda uzman akademisyen sayısı yetersiz olduğu için yönetim, pazarlama, üretim yönetimi gibi farklı alanlardan misafir akademisyenler görev alarak ihtiyaçlar giderilmeye çalışılmaktadır (Erturgut, 2016: 210). Lojistik sektörünün insan kaynaklarından bir takım isteklerinin olması ve bu isteklerin lojistik eğitimiyle karşılanması gerekmektedir. Lojistik eğitiminin odak noktası teknik yeteneklerden ziyade lojistik yönetimi ve lojistik strateji yeteneklerinin geliştirilmesi olmalı ve bu gelişim için eğitim müfredatları yeniden yapılandırılmalıdır (Poist, Scheraga ve Semejin, 2001: 501-502). Lojistik sektöründeki birçok yönetici çağdaş bir ortamda daha etkin bir şekilde rekabet etmelerine yardımcı olacak işgücüne sahip olmayı arzulamaktadır. Bu kapsamda da yöneticilerin üniversitelerden isteği operasyon ve işletme yönetimi özellikleri ile yetişmiş işgücünü elde etmektir (Keolanui ve Wood, 1998: 252). Lojistik eğitimlerinin amaçları benzer olmasına rağmen kullanılan materyaller ile eğitim müfredatları birbirinden farklıdır. Örneğin aynı ülkede olmasına karşın University of Texas ile University of South Florida'nın lojistik eğitimleri içerik olarak birbirinden ayrı olduğu için eğitim müfredatlarının da gözden geçirilme ihtiyacı ortaya çıkmaktadır (Erturgut, 2016: 210).

Lojistik eğitiminin akademik öğretim dünyasında üç nedenden dolayı zorluğu bulunmaktadır (Van Hoek, 2001: 505-506). Bunlar;

- "Lojistik eğitiminin içeriğinin saptanması; bilgi, iletişim ve ulaşım teknolojilerinin gelişimi, uluslararası ticaret hacminin artması, ulaşım maliyetlerinin düşmesiyle küresel lojistik akışlarının çoğalması ve temel taşımacılığın uluslararası lojistiğe uzanması gibi nedenlerden dolayı zorlaşmıştır.
- Farklı disiplinlerden oluşan lojistik eğitiminin müfredatı farklı disiplinlerin birleştirilmesini gerektirmektedir. Bu aşamada da zorluklar meydana gelmektedir.
- Geleneksel işletme araştırması ve matematiksel araçların dışında araştırma kabiliyetlerinin geliştirilmesi, eğitim için pazarlama, sosyal bilimler ve ekonomik temelli daha geniş ve zorlu bir akademik araştırma yapılmasını gerektirmektedir."

Lojistik eğitimi, iş dünyası, öğrenciler ve akademisyenler tarafından bazı konularda eleştirilmektedir (Van Hoek, 2001: 507). Eleştirilerden ilki eğitimcilerin uygulamadaki yeniliklere aşına olmamasından dolayı güncel odaklı uygulamaların yetersizliğidir. İkinci eleştiri öğrencilerin pratik ve mesleki beceri geliştirme eksikliğidir. Yani ders kitaplarında bulunan bilgi ile sektörde var olan durumlar farklı olduğu için eğitim kurumları pratikte öğrencilerin zorlanmaması için mesleki becerilerini geliştirmesini desteklemelidir (Van Hoek, 2001: 507). Aynı zamanda lojistik eğitimindeki programların geliştirilmesinin önünde bir takım engeller vardır. En büyük engel fakülte, öğrenci ve üniversitelerle ilgili kaynak eksikliği nedeniyle ortaya çıkmaktadır. Bu engeller lojistik derslerini geliştirmek ve öğretmek için gerekli olan lojistik eğitimi fakülte eksikliğinden, lojistik problemlerin çözümü için bilgisayarların yeni uygulamalarını öğretecek bilgisayar sistemi yokluğuna kadar uzanmaktadır (Lancioni, Forman ve Smith 2001: 734).

3.5. Dünya’da Lojistik Eğitimi

Lojistik eğitimi akademik olarak 1920’li yıllarda Kuzey Amerika’da bulunan Michigan State Üniversitesi öncülüğünde başlamıştır (Çakaloz, 2008: 50). Aynı eğitim İngiltere’de ise 1960’lı yılların ortasına kadar gelişmiş bir lisans programı şekilde düşünülmemiştir. ABD ve İngiltere’de lojistik eğitimiyle alakalı çalışmalar 1960’lı yıllarının ortalarından sonra hız kazanmıştır (Çakaloz, 2008: 50). Özellikle lojistik, 1970’lerde Fiziksel Dağıtım Yönetim Konseyi ile Lojistik Mühendisleri Derneği gibi iki profesyonel yönetim kuruluşunun oluşturulmasıyla üniversitelerde popüler bir çalışma alanı olarak görülmüştür (Lancioni, Forman ve Smith, 2001: 733). 1990’lı yıllara gelindiğinde ise üniversitelerdeki lojistik programları daha fazla öğrenciye eğitim verebilecek kadar kayda değer bir biçimde ilerlemiştir (Çakaloz, 2008: 51).

Eğitim konusunda küresel anlamda ilk iki sırada yer alan ve eğitimi endüstri haline getirmiş ABD ve Birleşik Krallık’taki lojistik eğitimi incelendiğinde, ABD’de 70’e yakın üniversitede lojistik lisans, yüksek lisans ve doktora eğitiminin olduğu görülmektedir. ABD, 48 farklı üniversitede lojistik lisans eğitimi, 26 üniversitede yüksek lisans programı ve 6 üniversitede daha fazla uzmanlık gerektiren doktora eğitimi verirken, Birleşik Krallık ise 45 lojistik lisans, 33 yüksek lisans ve 2 adet doktora programına sahiptir (Keskin, 2015: 62-63). Birleşik Krallık lojistik yüksek lisans eğitimiyle ABD’yi geride bırakmaktadır. Tablo 5’te ABD’de, Tablo 6’da ise Birleşik Krallık’ta lojistik eğitimi veren bazı üniversiteler yer almaktadır. Bu tablolar oluşturulurken Keskin (2015)’in çalışmasından yararlanılmış ancak Tablolar 2018 yılına göre güncellenerek tabloya yeni üniversiteler eklenmiştir.

Tablo 5. ABD’de Lojistik Eğitimi Veren Bazı Üniversiteler (Keskin, 2015: 62, 2018 yılına güncelleştirilmiştir.)

Üniversite	Lisans	Yüksek Lisans	Doktora
University of Houston	+	+	+
University of Arkansas	+	+	+
University of Tennessee	+	+	+
Iowa State University	+	-	-
Georgia Institute of Technology	+	+	-
Auburn University	+	-	-
Colorado Technical University	+	+	-
Albany State University	+	-	-
Michigan State University	-	+	+
University of Maryland	-	+	+

Tablo 6. Birleşik Krallık’ta Lojistik Eğitimi Veren Bazı Üniversiteler (Keskin, 2015: 63, 2018 yılına güncelleştirilmiştir.)

Üniversite	Lisans	Yüksek Lisans	Doktora
Thames Valley University	+	-	-
Liverpool John Moores University	+	-	-
University of Plymouth	+	+	-
University of Portsmouth	+	-	-
University of Northampton	+	-	-
University of Greenwich	+	+	-
London Metropolitan University	+	+	+
Lancaster University	-	+	-
Newcastle University	-	+	-
Cranfield University	-	+	-

Lojistik sektörünün boyutu ve önemi arttıkça nitelikli işgücüne olan ihtiyaç da artmaktadır. Nitelikli işgücünün temelini eğitim altyapısı oluşturduğu için lojistik üniversite programlarında yer almaktadır. Lojistiğin pazarlamanın dört temel ilkesi olan fiyat, ürün, promosyon ve dağıtım konuları ile ilişkisi tartışılırken aynı zamanda taşıma konusu ekonomi içerisinde de ele alınmıştır (Küçüksolak,

2006: 55). Bu bağlamda ulusal ve uluslararası seviyedeki lojistik lisans eğitimlerinin işletme ve ekonomi eğitimi veren fakülteler altında toplandığı dikkat çekmektedir. Örneğin ABD’de lojistik bölümleri işletme okulları altında kurulmaktadır (Zinn ve Goldsby, 2004: 26). Ancak lojistik yönetimi dar kapsamlı değerlendirildiği için bu iş dünyası tarafından istenmemektedir. Geleneksel işletme eğitiminin yanında bazı konularda mühendislik yaklaşımı arzu edilmektedir. Dolayısıyla birçok işletme programının ders içeriklerinde zamanla değişme görülmüştür (Akkoca ve Gülmez, 2012: 228).

Hayward ve Omurtag (2003), lojistik eğitiminde benzer ders gruplarının farklı dağılımlarıyla oluşturulan “işletme” ve “mühendislik” modellerinden meydana gelen iki ekol bulunduğunu belirtmektedir (aktaran, Küçüksolak, 2006: 2). Mühendislik modelinde, mühendislik ve lojistik derslerine ağırlık verilirken, bu dersler özellikle yönetsel bakımdan yarar sağlayacak işletme dersleriyle desteklenmektedir. İşletme modelinde ise, işletme bilimi ile lojistik derslerinin ağırlıklı olduğu görülmektedir. İşletme modelindeki dersler, sistem yaklaşımı, simülasyon, karar alma ve analiz hususlarında faydalı olacak mühendislik derslerine dayandırılmaktadır (Erturgut, 2016: 208).

Lancioni, Forman ve Smith (2001: 56), konuya değişik bir açıdan bakarak üniversitelerde lojistik programlarının bölümler içerisinde “dikey” ve “çapraz fonksiyonlu” yapılanma olarak iki farklı dağılım gösterdiğini ifade etmektedirler. Buna göre üniversitelerde departmanlar dikey yapıda olmakta ve dikey yapıda her birimin fakültesi, ders programı, ekipmanı, akademik ve idari personeli gibi kendi varlık kümeleri bulunmaktadır. Dikey yapıda bölümler için amaçların en verimli ve uygun maliyetli şekilde elde edilmesi vurgulanmaktadır. Dikey yapıya karşıt görüş olarak da çapraz fonksiyonlu yapı geliştirilmiştir. Bu yapı ise lojistiğin çeşitli disiplinleri içeren bölümler arasında öğretilebilecek çok disiplinli bir konu olduğunu varsaymaktadır. Çapraz fonksiyonlu yapıda dersler ve eğitimci gereksinimi aynı veya genellikle farklı fakültelerden karşılanmaktadır (Lancioni, Forman ve Smith, 2001: 56-57).

Lojistiğin büyüyen bir sektör olması sebebiyle üretim merkezlerinin lojistik mezunlarına olan talebi her yıl artmaktadır. Lojistik eğitiminde bir üniversitenin rolü öğrencilerine hayatta başarılı olmaları için lojistik alanına ait en iyi kariyer eğitimini sağlamaktır (Lancioni, Forman ve Smith 2001: 744). Lojistik eğitimi üzerine yapılan bazı araştırmalarda lojistik yetenekleri ve eğitime yönelik farklı bölgelerde farklı yaklaşımların olduğu görülmektedir. Avrupa Birliği’nde bulunan lojistik yöneticilerinin, ABD’dekilere oranla kültürel ve dilsel ayrılıkların çeşitliliğine bürünmüş, farklı müşteri ihtiyaçlarına rastlayacak olan daha fazla yetenekli insanlar olması beklenmektedir (Çakaloz, 2008: 51). Dolayısıyla böyle değişik gereksinimler yerel talebin isteklerini karşılayan uygun bir lojistik programı gerektirebilmektedir (Çakaloz, 2008: 51). Ruppenhal (1998) tarafından gerçekleştirilen ABD ve Kanada arasındaki kıyaslamada, Kanada’da sağlanan lojistik eğitiminin

ABD'dekine kıyasla önemli ölçüde farklılıklar gösterdiği saptanmıştır (aktaran, Akkoca ve Gülmez, 2012: 229).

Lojistik eğitiminde modellerin ve yapıların ötesinde lojistik alanında en çok eğitim alınan altı konu şöyle sıralanmıştır (Mangan, Gregory ve Lalwani, 2001: 323):

- Bilgisayar ve Bilgi Teknolojileri
- Güvenlik, Çevre Yönetimi ve Hukuk Eğitimi
- Personel Yönetimi
- Genel Yönetim
- Müşteri Hizmetleri
- Envanter Yönetimi

Lojistik çeşitli disiplinleri barındırdığı ve üniversitenin bölümleri içerisinde bu disiplinlerin birleştirilmeyip taşımacılık, yönetim, mühendislik ve işletme gibi bölümlerde eğitim verildiği için lojistik eğitiminde bazı ortak temel alanlar oluşturulmaya karar verilmiştir. Bu düşünce 1994 yılında Eindhoven Teknoloji Üniversitesi'nde akademik ortaklardan oluşan bir çalışma grubu kurularak harekete geçirilmiştir (Küçüksolak, 2006: 57). Grubun temel fikri, lojistik programlarının bulunduğu üniversitelerle iş birliği esasına dayanarak birbirlerinin bilgi ve uzmanlıklarından yararlanabilmektir. Ayrıca yeni bölümler ve uzmanlık alanları meydana getirmek içinde Avrupa Lojistik Üniversitesi Ağı (EUNIL) kurulmuştur. EUNIL birçok farklı disiplini bir araya getirerek lojistik alanında şu üniversitelerle işbirliği sağlamıştır (Naim, vd., 2000: 65-66-76):

- Cardiff Üniversitesi, İngiltere
- Dortmund Üniversitesi, Almanya
- Eindhoven Teknoloji Üniversitesi, Hollanda
- Lausanne Federal Teknik Üniversitesi, İsviçre
- Linköping Üniversitesi, İsveç

EUNIL, lojistik eğitimi için bir dizi alt kümesi olan finans, organizasyon, teknoloji ve insan ilişkileri adında dört ana fonksiyondan bir program yapısı belirlemiştir. Bu program yapısı ile lojistik alanına ait gerekli bilgi ve becerilerin elde edilmesinde yardımcı olmayı planlamaktadır (Naim, vd., 2000: 72).

Wu (2007) yaptığı araştırmada, Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika bölgelerinde bulunan Çin, İngiltere, ABD'deki üniversitelerin lojistik programının müfredatlarını kıyaslamıştır. Bu ülkelerde yer

alan üniversitelerin ders programlarında birtakım değişikliklerle karşılaşmıştır. ABD’de bulunan üniversitenin müfredatında ön plana çıkan alanların birincisi lojistik, ikincisi diğerleri olarak adlandırılan seminer, staj, hukuk, strateji dersleri, üçüncüsü ise bilgi teknolojileridir. İngiltere’de önemli alanlar lojistik, taşımacılık, operasyon yönetimi olarak sıralanırken, bu durumun Çin’de lojistik, diğerleri ve finans şeklinde dizildiği görülmektedir (Wu, 2007: 511-512).

Daud ve Ahmad (2011), Malezya’da nitel bir çalışma olarak gerçekleştirdikleri araştırmalarında yükseköğretim kurumları tarafından sunulan lojistik programlarındaki derslerin lojistik ve lojistik harici bilgilerden oluşması gerektiğini ifade etmişlerdir. Lojistik programları için ihtiyaç duyulan bilgi, yetenek ve deneyimlerin niteliksel analizi ile tedarik zinciri yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi, pazarlama, yabancı dil ve uluslararası ticaret güvenliği alanları lojistik eğitiminde öncelikli dersler olarak gösterilmiştir (Daud ve Ahmad, 2011: 58).

Mangan ve Gregory (2001), İrlanda’daki lojistik sektörünün mevcut eğitim ve öğretimine yönelik yaptıkları çalışmalarında, ülkenin lojistik gelişimi ile ekonomik kalkınmasını ve ekonomik başarısını sürdürebilmesi için lojistik müfredatındaki derslerin düzenlenmesi gerektiğini tespit etmişlerdir. Araştırmada fayda sağlamada öne çıkan alanlar, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi, bilgi teknolojisi ve bilgisayar, depo yönetimi, dağıtım ve taşıma yönetimi dersleri olarak belirlenmiştir (Mangan ve Gregory, 2001: 20-21).

3.6. Türkiye’de Lojistik Eğitimi

Lojistik Türkiye’de en önemli sektörlerden biridir. Özellikle üç kıtayı buluşturan Türkiye’nin coğrafi konumu lojistik sektörünün daha çok gelişmesine neden olmaktadır. Sektörün gelişmesiyle birlikte talep edilen işgücünden beklentiler artmaktadır. Sektörün beklentilerinin karşılanmasının etkili yolu da bu alandaki eğitimin iyi bir şekilde verilmesinden geçmektedir. Ancak Türkiye’deki lojistik sektöründe faaliyet gösteren kamu ve özel sektör işletmeleri nitelikli insan kaynağı bulmakta sıkıntı çekmektedir. Son yıllarda Türkiye’de meslek yüksekokullarındaki lojistik ön lisans programları ve fakülte ve yüksekokullar bünyesinde açılan lisans programları ile lojistik alanında ülkede gerekli olan nitelikli işgücü açığının kapatılması hedeflenmektedir. Aynı zamanda sektörün yönetici ihtiyacını da karşılamak için lojistik lisansüstü programları da açılmaktadır. Lisans ve ön lisans programlarının sayısının hızla artması eğitimlerin kalitesini ön plana çıkarmaktadır. Türkiye, lojistik sektöründe istenen ilerlemeyi yaratabilmek için şüphesiz lojistik eğitiminde bütünleşmiş planlama yapmak zorundadır (Erturgut, 2016: 215, Akkoca, 2012: 77).

Lojistik alanında ilk yükseköğretim programı 1988 yılında Dokuz Eylül Üniversite Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu bünyesinde açılmıştır (Küçüksolak, 2006: 58). Sonrasında Türkiye’de birçok üniversite lojistik alanında ön lisans, lisans ve lisansüstü programlarına yer vermeye başlamıştır. Mesleki eğitim konusunda ön lisans düzeyinde iki yıl süreli eğitim veren meslek yüksekokulları teknik eğitimin en üst kademesi şeklinde kabul edilmektedir (Keskin, 2015: 50). Mesleki ve Teknik Eğitimin yükseköğretim aşamasındaki en önemli kurumu olan Meslek Yüksekokulları (MYO), belirli mesleklere yönelik ara insan gücü yetiştirmeyi amaçlayan dört yarıyılık eğitim öğretim sürdüren bir yükseköğretim kurumu olarak tanımlanmıştır (Çetinkaya, 2014: 175). Meslek Yüksekokulları sektörün ihtiyaç duyduğu ara elemanları yetiştiren okullar olmakla birlikte çok geniş bir çalışma alanına da sahiptir (Akkoca, 2012: 101). İlerleyen teknolojinin endüstriye uygulanmasından, teknik ve sosyal bir takım özelliğe sahip ara eleman ihtiyacı meydana gelmiştir. Bu ihtiyacın taşımacılık ve lojistik sektörü açısından karşılığı “Lojistik Teknikeri” dir. Lojistik teknikerleri, üretim, hizmet veya enerji sektöründe işçilerle mühendisler ve yöneticiler arasında ara eleman olarak her safhada çok önemli yerler almaktadırlar. Üretimde insan faktörü ile üretim olanaklarının doğru zamanda bir araya getirilmesi ve üretimi yapılan ürünlerin son kullanıcıya ulaştırılması işlemleri içerisinde, bu program mezunları çok geniş iş imkanları elde etmektedir (Erturgut, 2016: 215).

Türkiye’de 2018-2019 eğitim ve öğretim yılında toplam 70 üniversite tarafından verilen 93 ön lisans lojistik programında 5639 öğrenci kontenjanı bulunmaktadır (www.osym.gov.tr). Tablo 7’de açık öğretim hariç Türkiye’de ön lisans düzeyinde lojistik eğitimi veren üniversiteler gösterilmiştir.

Tablo 7. Türkiye’de 2018-2019 Eğitim Öğretim Yılında Lojistik Ön Lisans Programı Bulunan Üniversiteler (2018-2019 ÖSYS Yükseköğretim Programları ve Kontenjanları Kılavuzu (www.osym.gov.tr))

Üniversite Adı	Meslek Yüksekokulu	Bölüm Adı	Öğrenci Kontenjanı
Abant İzzet Baysal Üniversitesi (Bolu)	Yeniçağa Yaşar Çelik Meslek Yüksekokulu	Lojistik	60
Ataşehir Adıgüzel Meslek Yüksekokulu (İstanbul)	Ataşehir Adıgüzel Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
Adıyaman Üniversitesi	Gölbaşı Meslek Yüksekokulu	Lojistik	35
Adnan Menderes Üniversitesi (Aydın)	Köşk Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	90 50
	Nazilli Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	70 55
Ahi Evran Üniversitesi (Kırşehir)	Mucur Meslek Yüksekokulu	Lojistik	35
Artvin Çoruh Üniversitesi	Hopa Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
Atatürk Üniversitesi (Erzurum)	Aşkale Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
Avrasya Üniversitesi (Trabzon)	Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
Balıkesir Üniversitesi	Bigadiç Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	60 40
Başkent Üniversitesi (Ankara)	Kazan Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
Bayburt Üniversitesi	Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
Beykent Üniversitesi (İstanbul)	Meslek Yüksekokulu	Lojistik	110
Beykoz Üniversitesi (İstanbul)	Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu	Lojistik	80
Bitlis Eren Üniversitesi	Hizan Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
Bülent Ecevit Üniversitesi (Zonguldak)	Zonguldak Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	60 40
Cumhuriyet Üniversitesi (Sivas)	Divriği Nuri Demirağ Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi	Çan Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	55 40
	Yenice Meslek Yüksekokulu	Lojistik	50

Tablo 7. Devamı

Üniversite Adı	Meslek Yüksekokulu	Bölüm Adı	Öğrenci Kontenjanı
Dumlupınar Üniversitesi (Kütahya)	Kütahya Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	55 40
	Domaniç Hayme Ana Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
	Gediz Meslek Yüksekokulu	Lojistik	50
	Hisarcık Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
	Simav Meslek Yüksekokulu	Lojistik	35
	Tavşanlı Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
Düzce Üniversitesi	Kaynaşlı Meslek Yüksekokulu	Lojistik	35
Eskişehir Teknik Üniversitesi	Ulaştırma Meslek Yüksekokulu	Lojistik	65
Erzincan Üniversitesi	Meslek Yüksekokulu	Lojistik	55
Gaziantep Üniversitesi	İslahiye Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
	Naci Topçuoğlu Meslek Yüksekokulu	Lojistik	45
	Oğuzeli Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	40 40
Gaziosmanpaşa Üniversitesi (Tokat)	Zile Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
Gümüşhane Üniversitesi	İrfan Can Köse Meslek Yüksekokulu	Lojistik	20
Hakkari Üniversitesi	Yüksekova Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
Haliç Üniversitesi (İstanbul)	Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
Hitit Üniversitesi (Çorum)	Osmancık Ömer Derindere Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
Iğdır Üniversitesi	Iğdır Meslek Yüksekokulu	Lojistik	35
Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi	Isparta Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	110 80
	Senirkent Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
	Sütçüler Prof.Dr.Hasan Gürbüz Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
İskenderun Teknik Üniversitesi (Hatay)	Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Lojistik	45
İstanbul Arel Üniversitesi	Meslek Yüksekokulu	Lojistik	44
İstanbul Aydın Üniversitesi	Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu	Lojistik	110

Tablo 7. Devamı

Üniversite Adı	Meslek Yüksekokulu	Bölüm Adı	Öğrenci Kontenjanı
İstanbul Esenyurt Üniversitesi	Meslek Yüksekokulu	Lojistik	50
İstanbul Gelişim Üniversitesi	İstanbul Gelişim Meslek Yüksekokulu	Lojistik	100
İstanbul Kültür Üniversitesi	İşletmecilik Meslek Yüksekokulu	Lojistik	60
İstanbul Medipol Üniversitesi	Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
İstanbul Yeni Yüzyıl Üniversitesi	Meslek Yüksekokulu	Lojistik	91
İzmir Kavram Meslek Yüksekokulu Üniversitesi	İzmir Kavram Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
Kafkas Üniversitesi (Kars)	Sarıkamış Meslek Yüksekokulu	Lojistik	45
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi	Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	60
	Türkoğlu Meslek Yüksekokulu	Lojistik (İ.Ö.)	30
Karadeniz Teknik Üniversitesi (Trabzon)	Araçlı Meslek Yüksekokulu	Lojistik	45
Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi (Karaman)	Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	50
Kastamonu Üniversitesi	Küre Meslek Yüksekokulu	Lojistik	45
Kayseri Üniversitesi	Develi Hüseyin Şahin Meslek Yüksekokulu	Lojistik	35
Kırklareli Üniversitesi	Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	50
	Vize Meslek Yüksekokulu	Lojistik	45
Kocaeli Üniversitesi	Hereke Ömer İsmet Uzunyol Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
Manisa Celâl Bayar Üniversitesi	Kırkağaç Meslek Yüksekokulu	Lojistik	70
Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi (Burdur)	Bucak Hikmet Tolunay Meslek Yüksekokulu	Lojistik	90
		Lojistik	40

Tablo 7. Devamı

Üniversite Adı	Meslek Yüksekokulu	Bölüm Adı	Öğrenci Kontenjanı
Mersin Üniversitesi	Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	70 70
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	Dalaman Meslek Yüksekokulu	Lojistik	50
Mustafa Kemal Üniversitesi (Hatay)	Antakya Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	50 35
	Reyhanlı Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	50
	Yayladağı Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	35
Namık Kemal Üniversitesi (Tekirdağ)	Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik Lojistik (İ.Ö.)	60 60
	Çerkezköy Meslek Yüksekokulu	Lojistik	60
Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi	Gülşehir Meslek Yüksekokulu	Lojistik	45
Nişantaşı Üniversitesi (İstanbul)	Nişantaşı Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
		Lojistik (İ.Ö.)	30
Okan Üniversitesi (İstanbul)	Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
OnDokuz Mayıs Üniversitesi (Samsun)	Alaçam Meslek Yüksekokulu	Lojistik	70
		Lojistik (İ.Ö.)	40
Ordu Üniversitesi	Ünye Meslek Yüksekokulu	Lojistik	55
		Lojistik (İ.Ö.)	40
Pamukkale Üniversitesi (Denizli)	Honaz Meslek Yüksekokulu	Lojistik	55
		Lojistik (İ.Ö.)	30
Piri Reis Üniversitesi (İstanbul)	Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi (Rize)	Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	55
Sakarya Üniversitesi	Sakarya Meslek Yüksekokulu	Lojistik	55
		Lojistik (İ.Ö.)	55

Tablo 7. Devamı

Üniversite Adı	Meslek Yüksekokulu	Bölüm Adı	Öğrenci Kontenjanı
Selçuk Üniversitesi (Konya)	Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	100
	Akören Ali Rıza Ercan Meslek Yüksekokulu	Lojistik (İ.Ö.)	50
	Beyşehir Ali Akkanat Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
	Doğanhisar Meslek Yüksekokulu	Lojistik	50
	Kadınhanı Faik İçil Meslek Yüksekokulu	Lojistik	45
	Yüksekokulu	Lojistik	30
Sinop Üniversitesi	Ayancık Meslek Yüksekokulu	Lojistik	45
		Lojistik (İ.Ö.)	40
Şırnak Üniversitesi	Silopi Meslek Yüksekokulu	Lojistik	30
Toros Üniversitesi (Mersin)	Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
Trakya Üniversitesi (Edirne)	Edirne Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	70
		Lojistik (İ.Ö.)	45
		Lojistik	70
		Lojistik	40
Uludağ Üniversitesi (Bursa)	Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik	60
		Lojistik (İ.Ö.)	60
Uşak Üniversitesi	Eşme Meslek Yüksekokulu	Lojistik	20
	Karahallı Meslek Yüksekokulu	Lojistik	40
Yalova Üniversitesi	Armutlu Meslek Yüksekokulu	Lojistik	60
Yaşar Üniversitesi (İzmir)	Meslek Yüksekokulu	Lojistik	54

Tablo 7'ye göre ön lisans seviyesinde lojistik eğitimi sağlayan 70 üniversitenin 19 tanesi özel üniversitedir. Ayrıca 21 üniversitede lojistik eğitimi ikinci öğretim şeklinde de verilmektedir. Adnan Menderes Üniversitesi, Dumlupınar Üniversitesi, Selçuk Üniversitesi ve Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi en fazla öğrenci kontenjanına sahip olan üniversitelerdir. Dumlupınar Üniversitesi, Gaziantep Üniversitesi, Mustafa Kemal Üniversitesi, Selçuk Üniversitesi, Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi ve Trakya Üniversitesi ikiden fazla meslek yüksekokulunda lojistik eğitimi vermektedir.

Lojistik alanında günümüzün ihtiyaç duyduğu bilgi ve beceriyi öğrencilere kazandırmak üzere hazırlanmış olan dersler üniversitelerde teorik ve uygulamalı olarak öğrencilere sunulmaktadır (Akkoca, 2012: 101). Lojistik ön lisans eğitimi veren üniversitelerin programları temel dersler ve alan derslerinden oluşmakta olup birbirlerine benzemektedir (Akkoca ve Gülmez, 2012: 235). Üniversitelerde bulunan lojistik programlarının amacı; bu programda eğitim görecektir olan öğrencilere, lojistiğin temel kavramlarını, problemlerini anlatmak ve bu mevzulardaki çözüm yöntemlerini öğretmek; taşımacılık, stoklama, ulaştırma gibi lojistik konularına, bilimsel açıdan bakabilen ve problem çözme tekniklerini bilen sektöre faydalı olacak lojistikçiler yetiştirmektir (Çetinkaya, 2014: 175).

Erturgut (2011), Türkiye'deki meslek yüksekokullarında mesleki ve teknik eğitim alanı olarak, lojistik ön lisans programlarını içerik analizine tabi tuttuğu çalışmasında elde ettiği tespitleri şu şekilde sıralamıştır:

- “Lojistik ön lisans eğitimlerinin içeriği; işletmelerin gereksinimi olan tedarik zinciri odaklı bir düşüncede ve uluslararası seviyede bilgi ve beceri ile donatılmış işgücü oluşmasına yönelik olarak tasarlanmıştır. Küresel rekabet piyasasındaki gelişmeleri gözlemleyerek sektörel faaliyetlerde yenilikçi bir bakış açısı meydana getiren insan kaynağını yaratmak da amaçlanmıştır.
- Uygulamalı eğitimler vasıtasıyla kendilerini geliştiren öğrencilerin, gerçekleştirdikleri mesleği öğrenen değil, öğrendikleri mesleği gerçekleştiren insanlar olarak yetiştirilmesi hedeflenmiştir.
- Üniversitelerin lojistik eğitimi veren meslek yüksekokullarından mezun olan öğrenciler; dağıtım, depolama, gümrükleme, uluslararası taşımacılık sektörlerinde istihdam edilebilmektedirler.
- Lojistik ön lisans eğitimi alan öğrenciler, bütün işletme disiplinleriyle ilgili bilgilerin yanında Uluslararası Lojistik programı konularına ait temel bilgileri de almaktadır. Dolayısıyla öğrencilerin kendilerini geliştirmelerine endeksli olarak daha üst kademe yöneticiliğe yükselme olanakları da vardır.”

Keskin (2015), Türkiye'deki ön lisans lojistik programlarının sayıca yeterli gibi görünse de öğrencilerin okuldan alması gereken bilgi ve deneyimlerden yoksun kaldığını belirtmiştir. Bu durumu ders içeriklerinin uygun olmaması, öğretim elemanlarının sayıca eksik olması ve derslere giren öğretim elemanlarının büyük bölümünün lisans mezunu olması gibi nedenlerle açıklamıştır.

Günümüzün lojistik sektöründe daha fazla uzmanlık ve bilgi teknolojisi gerektiği için dört yıl süren lisans programları da önemli hale gelmiştir. Üniversitelerdeki lojistik lisans programları; işletme, iktisat, hukuk, maliye, sayısal yöntemler ile endüstri ve bilgisayar mühendisliği gibi hem sosyal hem de mühendislik tabanlı çeşitli disiplinlerden beslenmektedir (Erturgut, 2016: 217). Türkiye’de 2018-2019 eğitim ve öğretim yılında toplam 62 üniversite tarafından sağlanan lojistik lisans programında 4542 öğrenci kontenjanı bulunmaktadır (www.osym.gov.tr). Lojistikle ilgili lisans programlarının adları üniversitelere göre değişiklik göstermektedir. Lisans programlarının adları şöyledir:

- Uluslararası Ticaret ve Lojistik
- Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık
- Lojistik Yönetimi
- Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi
- Uluslararası Lojistik Yönetimi
- Lojistik
- Uluslararası Lojistik
- Ulaştırma ve Lojistik
- Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi
- Lojistik ve Taşımacılık

Tablo 8. Türkiye’de 2018-2019 Eğitim Öğretim Yılında Lojistik Lisans Programı Bulunan Üniversiteler (2018-2019 ÖSYS Yükseköğretim Programları ve Kontenjanları Kılavuzu (www.osym.gov.tr))

Üniversite Adı	Fakülte Adı	Bölüm adı	Öğrenci kontenjanı
Abant İzzet Baysal Üniversitesi (Bolu)	Gerede Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	60
Adnan Menderes Üniversitesi (Aydın)	Söke İşletme Fakültesi	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık	70
Afyon Kocatepe Üniversitesi (Afyonkarahisar)	Bolvadin Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Lojistik Yönetimi	60
		Lojistik Yönetimi (İ.Ö.)	60
Akdeniz Üniversitesi (Antalya)	Uygulamalı Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	50
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	50
Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi	Şereflikoçhisar Uygulamalı Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi	50
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi (İ.Ö.)	50
Altınbaş (İstanbul Kemerburgaz) Üniversitesi	İşletme Fakültesi	Uluslararası Lojistik Yönetimi	15
Atılım Üniversitesi (Ankara)	İşletme Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	40
Bahçeşehir Üniversitesi (İstanbul)	İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi	Lojistik Yönetimi	44
Balıkesir Üniversitesi	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	60
Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi (Balıkesir)	Ömer Seyfettin Uygulamalı Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	60
Bartın Üniversitesi	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	40
Beykent Üniversitesi (İstanbul)	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık	50

Tablo 8. Devamı

Üniversite Adı	Fakülte Adı	Bölüm adı	Öğrenci kontenjanı
Beykoz Üniversitesi (İstanbul)	İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi	Lojistik Yönetimi	40
Bursa Teknik Üniversitesi	İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
Cumhuriyet Üniversitesi (Sivas)	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	60 60
Çağ Üniversitesi (Mersin)	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	90
Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi	Biga Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	60 60
Dokuz Eylül Üniversitesi (İzmir)	Denizcilik Fakültesi	Lojistik Yönetimi	40
Gaziantep Üniversitesi	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	70
Gaziosmanpaşa Üniversitesi (Tokat)	Turhal Uygulamalı Teknoloji ve İşletmecilik Yüksekokulu	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	50
Giresun Üniversitesi	Bulancak Kadir Karabaş Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık (İ.Ö.)	80 60
Harran Üniversitesi (Şanlıurfa)	Siverek Uygulamalı Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	40
Hasan Kalyoncu Üniversitesi (Gaziantep)	İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	26
Hitit Üniversitesi (Çorum)	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi	50
Işık Üniversitesi (İstanbul)	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Lojistik Yönetimi	30
İstanbul Arel Üniversitesi	Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık	44
İstanbul Bilgi Üniversitesi	Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık	56

Tablo 8. Devamı

Üniversite Adı	Fakülte Adı	Bölüm adı	Öğrenci kontenjanı
İstanbul Gelişim Üniversitesi	İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Lojistik	90 50
İstanbul Kent Üniversitesi	İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	15
İstanbul Medipol Üniversitesi	İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi	Uluslararası Lojistik Yönetimi	120
İstanbul Okan Üniversitesi	İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık	30
İstanbul Ticaret Üniversitesi	İşletme Fakültesi	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık	30
İstanbul Üniversitesi	Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi	Ulaştırma ve Lojistik	72
İstanbul Yeni Yüzyıl Üniversitesi	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	38
İzmir Ekonomi Üniversitesi	İşletme Fakültesi	Lojistik Yönetimi	31
Kadir Has Üniversitesi (İstanbul)	Uygulamalı Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	40
Kafkas Üniversitesi (Kars)	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi (Karaman)	Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi	60
Kastamonu Üniversitesi	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi (İ.Ö.)	40
Kayseri Üniversitesi	Uygulamalı Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	60

Tablo 8. Devamı

Üniversite Adı	Fakülte Adı	Bölüm adı	Öğrenci kontenjanı
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
Kırklareli Üniversitesi	Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	60
KTO Karatay Üniversitesi (Konya)	İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi	Lojistik Yönetimi	70
Kilis 7 Aralık Üniversitesi	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	50
Maltepe Üniversitesi (İstanbul)	İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	83
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	Fethiye İşletme Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	60
Necmettin Erbakan Üniversitesi (Konya)	Uygulamalı Bilimler Fakültesi	Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi	60
		Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi (İ.Ö.)	40
Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	40
Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi (İ.Ö.)	40
Nişantaşı Üniversitesi (İstanbul)	İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	50
		Lojistik	45
Ondokuz Mayıs Üniversitesi (Samsun)	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	40

Tablo 8: Devamı

Pamukkale Üniversitesi (Denizli)	Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
		Uluslararası Ticaret ve Lojistik (İ.Ö.)	60
Piri Reis Üniversitesi (İstanbul)	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık	20
Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi (Rize)	Fındıklı Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	80
Sakarya Üniversitesi	Kaynarca Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
Tarsus Üniversitesi	Uygulamalı Teknoloji ve İşletmecilik Yüksekokulu	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	60
Toros Üniversitesi (Mersin)	İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	40
Türk Hava Kurumu Üniversitesi (Ankara)	İşletme Fakültesi	Lojistik Yönetimi	50
Uşak Üniversitesi	Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık	70
		Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık(İ.Ö.)	70
Yaşar Üniversitesi (İzmir)	İşletme Fakültesi	Uluslararası Lojistik Yönetimi	44
Yeditepe Üniversitesi (İstanbul)	Ticari Bilimler Fakültesi	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık	39

Tablo 8’de Türkiye’de lisans düzeyinde açık öğretim hariç lojistik eğitimi veren üniversiteler gösterilmiştir. Lisans seviyesinde lojistik eğitimi sağlayan 62 üniversitenin 26 tanesi özel üniversitedir. Lojistik eğitimi ikinci öğretim şeklinde devlet üniversitelerinde verilmektedir. İstanbul Gelişim Üniversitesi ile Uşak üniversitesi en fazla öğrenci kontenjanına sahip olan üniversitelerdir. Tablo 8’de görüldüğü üzere lojistik lisans eğitimi, bazı üniversitelerde aynı anda hem fakültede hem de yüksekokulda verildiği için 62 üniversitede 64 lojistik lisans programı vardır. Nişantaşı Üniversitesi ve İstanbul Gelişim Üniversitesi hem İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi’nde hem de Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu’nda lojistik lisans eğitimi sağlamaktadır.

Lojistikle ilgili bölümlerin amacı; ulusal ve uluslararası faaliyet gösteren bütün kuruluşların; üretim, depolama, ulaştırma, pazarlama departmanlarında, kargo işletmelerinde, dış ticaretin fazla olduğu büyük şehirlerde kamu sektörünün, gümrük, liman işletmeciliği bölümlerinde yöneticilik yapma özelliğine sahip insan kaynaklarını oluşturmaktır. Ayrıca kamu ve özel sektör işletmelerinde ithalat-ihracat uzmanı, dış ticaret ile ulaştırma koordinatörü, satış temsilcisi ve pazarlama yetkilisi olarak çalışacak yöneticiler yetiştirmek de hedeflenmektedir (Erturgut, 2016: 218). Bu vasıfları elde etmiş işgücünü meydana getirebilmek için üniversitelerin lojistik lisans programlarındaki eğitimin niteliği çok önemlidir. Ancak Keskin (2015), Türkiye’de lisans programlarının içerik kalitesinin artırılması gerektiğini, üniversitelere göre programların içeriği değiştiği için belli bir standartta olmadığını, bazı üniversitelerde işletme bazılarında ise endüstri mühendisliği ağırlıklı ders programı olduğunu belirtmiştir.

Çalışkan ve Öztürkoğlu (2014), yaptıkları çalışmada ders programlarını temel dersler ve mesleki dersler şeklinde ikiye ayırarak incelemiş ve temel derslerin genellikle işletme temelli bilgi ve becerileri iletmeye yönelik dersler olduğunu, yöneticilik bilgi ve becerilerini geliştirmeye yönelik derslerde yetersizlik olduğunu belirtmişlerdir. Mesleki derslerde ise özellikle endüstri mühendisliği temelli sayısal derslerin revaçta olduğu görülmüştür (Çalışkan ve Öztürkoğlu, 2014: 153). Bozyiğit (2016), araştırmasında lojistikle ilgili bölümlerde yer alan hocaların çoğunun doktorasının işletmenin alt dalları olmasından dolayı ders programlarının da işletme ağırlıklı olduğu sonucuna varmıştır. Emanet ve Kaynak (2016), lojistik programlarının eğitim müfredatını değerlendirdiğinde lojistik eğitim programının temel derslerinin yönetim, mühendislik ve hukuk gibi üç temel disiplinden oluşması gerektiğini ve bu üç disiplinden birinin noksan olmasının lojistik eğitimi aksatacağını ve dolayısıyla lojistik organizasyonlarını güçsüz kılacağını savunmuştur. Erturgut (2016), lojistik lisans eğitimlerinden mezun olacak öğrencilerin, hem uluslararası lojistik ve dış ticaret konularında hem de ulusal organizasyonların tedarik zinciri yönetimi, tersine lojistik ve sürdürülebilir lojistik gibi dünyada global bir bilincin ve gelecek için anlamlı bir eğilimin olduğu konularda, gerekli kuramsal bilgiye sahip olmaları gerektiği konusuna vurgu yapmaktadır.

Lojistik alanında bireylerin uzmanlaşması, orta ve üst düzey yönetici, idarecilik gibi vasıflara sahip olabilmesi için lisansüstü programlarda eğitim görmeleri önem taşımaktadır. Çünkü lojistik organizasyonlarının yönetimi önemli bir uzmanlık alanıdır. Ayrıca yasal bir düzenlemeyle taşıma ve lojistik uygulamalarını gerçekleştiren işletmelerin "ihtisas diplomalı yöneticiler" tarafından yönetilmeleri zorunluluk arz ettiği için lisansüstü programlar daha önemli hale gelmiştir (Akkoca ve Gülmez, 2012: 234). Bu bakımdan lisansüstü programlarda, öğrencilere uluslararası lojistik ve ulaştırmayla alakalı terminoloji ile birlikte işletmeciliğin temel bilgileri de verilmektedir. Aynı zamanda lisansüstü programların akademik alanda lojistik üzerine yapılan çalışmaların ve bu alanda

çalışacak bilim insanlarının sayısını arttırması beklenmektedir. Türkiye’de lojistikle ilgili lisansüstü programların hedefi, lojistik sektörünün yapısal ilkelerine, stratejilerine ve tekniklerine hakim; analitik düşünme, problem çözme ve karar verme yetenekleri ile donatılmış yönetici adayları ve akademisyenler yetiştirmektir. Son yıllarda Türkiye’de lojistikle ilgili lisansüstü programların sayısı artmaya başlamıştır (Bali, Enisoğlu ve Sezer, 2016: 25; Erturgut, 2016, 219).

Tablo 9. Türkiye’de Lojistik Yüksek Lisans Eğitimi Veren Üniversiteler

Üniversite adı	Enstitü adı	Program adı
Akdeniz Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik (Tezli-Tezsiz)
Atılım Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik (Tezli-Tezsiz)
Bahçeşehir Üniversitesi	Sosyal Bilimleri	Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi (Tezli-Tezsiz)
Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi	Sosyal Bilimleri	Uluslararası Ticaret ve Lojistik (Tezli-Tezsiz)
Beykoz Üniversitesi	Lisansüstü Programlar	Uluslararası Ticaret ve Lojistik (Tezli-Tezsiz)
Çankaya Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik (Tezli-Tezsiz)
Dokuz Eylül Üniversitesi	Fen Bilimleri Sosyal Bilimler Sosyal Bilimler	Lojistik Mühendisliği (Tezli-Tezsiz) Lojistik ve Deniz Ulaştırması (Tezli-Tezsiz) Lojistik Yönetimi (Tezli)
Ege Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Lojistik Yönetimi (Uzaktan Eğitim)
Galatasaray Üniversitesi	Fen Bilimleri Sosyal Bilimler	Lojistik ve Finansman Yönetimi (Tezli) Pazarlama ve Lojistik Yönetimi (Tezsiz)
Gaziantep Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik (Tezli)
Hasan Kalyoncu Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik (Tezli-Tezsiz)
İstanbul Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Tedarik Zinciri Yönetimi (Tezli-Tezsiz) Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi (Tezli) Uluslararası Lojistik Yönetimi (Tezsiz)
İstanbul Arel Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik (Tezli)

Tablo 9. Devamı

Üniversite adı	Enstitü adı	Program adı
İstanbul Esenyurt Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Lojistik Yönetimi (Tezli-Tezsiz)
İstanbul Gelişim Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık (Tezsiz)
İstanbul Kemerburgaz Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi (Tezli-Tezsiz)
İstanbul Ticaret Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Lojistik Yönetimi (Tezli)
İzmir Ekonomi Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Lojistik Yönetimi (Tezli-Tezsiz)
Maltepe Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi (Tezli-Tezsiz-Uzaktan Eğitim)
MEF Üniversitesi (İstanbul)	Fen Bilimleri	Tedarik Zinciri Yönetimi (Tezli-Tezsiz)
Mersin Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi (Uzaktan Eğitim)
Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi (Tezli)
Okan Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Lojistik Yönetimi (Tezli-Uzaktan Eğitim)
Piri Reis Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi (Tezli-Tezsiz)
Tarsus Üniversitesi	Lisansüstü Eğitim Enstitüsü	Uluslararası Ticaret ve Lojistik (Tezli)
Toros Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik (Tezli-Tezsiz)
Yaşar Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Lojistik Yönetimi (Tezli-Tezsiz)
Yeditepe Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi (Tezli-Tezsiz)

Tablo 9’da 2018-2019 yılına göre Türkiye’deki üniversitelerde bulunan lojistik ile ilgili yüksek lisans programları sunulmuştur. Bu tablo Türkiye’deki tüm üniversitelerin web siteleri incelenerek araştırmacı tarafından oluşturulmuştur. Türkiye’de yüksek lisans düzeyinde eğitim sağlayan 18 tane özel, 8 tane devlet üniversitesi bulunmaktadır. Yüksek lisans lojistik eğitiminin 24 tanesi sosyal bilimler enstitüsü, 3 tanesi fen bilimleri enstitüsü, 1 tanesi lisansüstü programlar, 1 tanesi de lisansüstü eğitim enstitüsü adı altında verilmektedir. Dokuz Eylül Üniversitesi ve Galatasaray

Üniversitesi yüksek lisans lojistik eğitimi için hem fen bilimleri enstitüsüne hem de sosyal bilimler enstitüsüne öğrenci kabul etmektedir. Tablo 9'a bakıldığında birçok üniversitenin yüksek lisans programlarını tezli, tezsiz ve uzaktan eğitim şeklinde öğrencilere sunduğu görülmektedir. Uzaktan eğitim tezsiz yüksek lisans programlarını Maltepe Üniversitesi ve Okan Üniversitesi'nin yanı sıra Ege Üniversitesi Lojistik Yönetimi ve Mersin Üniversitesi ise Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi adı altında vermektedir. Lojistik program isimleri üniversiteye göre farklılık göstermektedir. Yüksek lisans lojistik programlarının isimleri şöyledir:

- Uluslararası Ticaret ve Lojistik
- Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi
- Lojistik Mühendisliği
- Lojistik ve Deniz Ulaştırması
- Lojistik Yönetimi
- Lojistik ve Finansman Yönetimi
- Pazarlama ve Lojistik Yönetimi
- Tedarik Zinciri Yönetimi
- Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi
- Uluslararası Lojistik Yönetimi
- Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık
- Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi
- Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi

Türkiye' de lojistik eğitimine yönelik doktora programları da mevcuttur. Doktora programı olan üniversiteler Tablo 10' da gösterilmiştir.

Tablo 10. Türkiye’de Lojistik Doktora Eğitimi Veren Üniversiteler

Üniversite Adı	Enstitü Adı	Program Adı
Akdeniz Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Doğuş Üniversitesi	Fen Bilimleri	Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi
Gaziantep Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Hasan Kalyoncu Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Maltepe Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi
Yeditepe Üniversitesi	Sosyal Bilimler	Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi

Doktora programlarının 4 tanesi özel üniversitelerde, 2 tanesi de devlet üniversitelerinde bulunmaktadır. Gaziantep Üniversitesi ile Hasan Kalyoncu Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik doktora programını ortak bir şekilde yürütmektedir. Doktora programlarının isimleri Uluslararası Ticaret ve Lojistik, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi ile Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi şeklindedir. Ayrıca programların 5 tanesi sosyal bilimler enstitüsünde, 1 tanesi de fen bilimleri enstitüsünde verilmektedir.

Türkiye’de lojistik eğitimi veren üniversitelerin lojistik sektörünün ihtiyacı olan nitelikli işgücünü karşılamaktan uzak olduğu görülmektedir (Hocaoğlu, Güner ve Çoşkun, 2015: 777). Türkiye, avantajı olan genç ve dinamik nüfusunu iyi değerlendirmeli ve üniversite-özel sektör arasındaki işbirliklerini artırarak sektörün gereksinimine yönelik projeler geliştirmelidir. Üniversitelerin bünyesinde lojistik araştırma merkezleri açılmalı, öğrenciler staj ve kurslar vasıtasıyla sektöre ait bilgilerini çoğaltmalıdır (Yapraklı ve Ünalın, 2016: 323). Sonuç olarak lojistik sektörü gelecek vaat eden bir sektör olduğu için lojistiğin geneline hakim olmakla beraber belli lojistik alanında uzmanlaşmış bireylerin yetiştirilmesi Türkiye’nin ileride bu sektörde hak ettiği yerde olmasını sağlayacaktır (Keskin, 2015: 64).

4. STAJ KAVRAMI

Lojistik eğitiminin kaliteli olması lojistik sektöründe çalışacak nitelikli işgücü sayısı ile doğrudan ilişkilidir. Bu bakımdan öğrencilerin teorik olarak edindikleri mesleki bilgi ve becerilerini aktif iş yaşamına geçmeden önce pratik eğitimle beraber uygulamaya koymaları gerekmektedir. Öğrenciler açısından önemli bir süreç olan pratik eğitimi staj oluşturmaktadır. Mesleki tecrübe kazandıran staj, öğrencilerin yararına olan birçok unsuru barındırmaktadır. Tezin bu bölümünde staj kavramının tanımı, amacı, önemi ve stajla ilgili yapılan çalışmalar incelenmiştir.

4.1. Stajın Tanımı

Mesleki eğitim deneyimini geliştirmek için okulların ve işletmelerin ortaklaşa hareket etmesi yıllar öncesine dayanmaktadır. İlk staj programı 1906 yılında ABD’de Cincinnati Üniversitesi’nde gerçekleştirilmiştir (Zopiatis, 2007: 65). Bu staj programı ilk resmi üniversite onaylı olmasından dolayı önemlidir (Yiu ve Law, 2012: 378).

Staj en temel anlamıyla, herhangi bir mesleği yapacak olan öğrencilerin geçirdiği kısa süreli uygulamalı öğrenme dönemi olarak tanımlanmıştır (Zopiatis, 2007: 65). Başka bir tanımda staj, öğrenci, işveren ve eğitimciler arasında işbirliğini gerekli kılan iş odaklı eğitim deneyimi şeklinde ifade edilmektedir (Olçay, Çıkmaz, Özekici ve İnce, 2017: 66). Diğer bir tanıma göre staj, kuramsal meslek bilgisini edinmiş bireylerin, aldıkları akademik bilgileri gerçek hayatta kullanma ve deneme, diğer bir deyişle, edindiği bilgileri yaparak ve yaşayarak davranışa dönüştürme deneyimi biçiminde açıklanmaktadır (Çetin, 2005: 154). Staj, bir meslek veya sanat dalı ile ilgili alınan eğitimi uygulamak ve deneyim kazanmak amacıyla yürütülen etkinliktir ve bu etkinliği bir ücret önkoşulu olmaksızın yerine getiren kişilere de stajyer denilmektedir (Kaşlı, İlban ve Aydemir, 2010: 276).

Staj programı, işletmeler ile potansiyel işçilerin iletişimde ilk buluşma noktası olduğu için oldukça önemlidir. Ayrıca staj programları, öğrencilerin kişisel kariyerlerini tasarlamaya başladıkları ilk adımdır. Kişisel kariyer tasarlama, bireyin kendi iş hayatıyla alakalı olarak yaptığı planları kapsamaktadır. Birey iş hayatına dair karar vermeden evvel kendini irdelemekte işin, ihtiyaç ve isteklerini karşılayıp karşılayamayacağını sorgulamaktadır. Birey, kendini kontrol ettiği ve iş alanının özelliklerini anladığı bu ortama, eğitim gördüğü okulun sağladığı ve işletmelerin destek verdiği staj programları sayesinde öğrencilik hayatı bitmeden katılmış olmaktadır. Bu açıdan staj, iş üstünde öğrenmenin bir şeklidir (Çaylan, Akpınarlı ve Devenci, 2016: 243).

Öğrencilerin eğitimini aldıkları dallara ait yenilikler ile teknolojik ve endüstriyel gelişmelere hakim olarak bilimsel çağdaş yöntemleri kullanabilen nitelikli bir işgücü olmaları verimli bir staj uygulamasıyla daha mümkün hale gelmektedir. Uygulamalı eğitimin en etkili aracı olan staj, öğrencilerin birinci ağızdan bilgi almalarını ve daha eğitim aşamasındayken kariyer imkanlarını tespit etmelerini sağlamaktadır. Ayrıca staj, öğrencileri iş dünyasına bire bir dahil ederek öğrencilerin tecrübe elde etmesine, özgeçmişinde bu tecrübeyi belirtmesine, kuram ve uygulama arasındaki boşluğu gidermesine yardımcı olmaktadır. Stajın başarılı olmasını; stajın iyi planlanması, staj yapılan meslek üyesinin yol göstermesi, meslek üyesi ile meslek odası arasındaki iletişim, staj boyunca sürekli eğitim gibi konular etkilemektedir (Dolmacı ve Duran, 2017: 255-256).

Birçok ülkede olduğu gibi Türkiye’de de meslek yüksekokulları ve uygulamalı bilimler yüksekokullarından mezun olmanın şartlarından biri staj programını tamamlamaktır. Örgünde okuyan MYO öğrencileri staj çalışmalarını en az otuz iş günü olmak üzere II. veya IV. dönemde yaz tatilinde yerine getirmektedir. Stajın sonucunda öğrenciden sektörü tanınması, iş hayatına dair geniş bir tecrübe ve mesleki bilgi elde etmesi beklenmektedir (Karacan ve Karacan, 2004: 169).

4.2. Stajın Amacı ve Önemi

İş hayatının ihtiyacı olan nitelikli insan kaynağının sadece okul koşullarında sağlanması zordur. Bu bakımdan staj programları, öğrencilerin teorik alt yapılarının somutlaştırılması yönüyle büyük önem taşımaktadır (Olçay, Çıkmaz, Özekici ve İnce, 2017: 67). Öğrencilerin eğitim aşamasında işletmelerde yapmış oldukları staj uygulamaları, mesleki eğitimin problemlerinden biri olan geçmiş bilgilerin güncellemesine olanak tanımaktadır. Öğrencilerin okudukları bölümleri sevmelerinde ve benimsemelerinde stajların çok önemli bir işlevi bulunmaktadır (Arpat, Kalfa, Akşit ve Çamurdan, 2017: 78). Okuldaki ders programlarının da çok değerli bir parçası olan stajın genel amaçları şöyle sıralanmıştır (Dolmacı ve Duran, 2017: 257):

- “Öğrencilere staj yaptıkları işletmelerde mesleklerini yakından tanıtmak,
- Okullardaki öğrenim süreleri boyunca edinilen bilgi ve tecrübeleri pekiştirmek,
- Öğrencilere öğrenimleri esnasında öğrendikleri teorik bilgilerden yararlanma ve uygulamaya geçirme yeteneği kazandırmak,
- Çalışma disiplini, işletmedeki görevler, organizasyon yapısı, işletme ilişkileri, meslek elemanlarının işlevleri gibi konularda gözlem ve uygulama ile mesleki bilgi ve görgülerini çoğaltmak,

- Stajlarını gerçekleştirdikleri işyerlerinde çalışanlar ve müşterilerle iletişim kurabilme alışkanlığı elde etmek,
- Sektörde yaşanan gelişmeleri ve teknolojik ilerlemeleri izleyerek tanınmalarını sağlamak,
- İş dünyasına atıldıkları zaman adaptasyon sorununu azaltmak” şeklindedir.

Stajın amaçları doğrultusunda staj programlarının yararları ise şöyle özetlenebilmektedir (Busby ve Gibson, 2010: 5):

- Göreve uygun şekilde tutum gösterme, görevleri tamamlama, sorumluluk alma ve çalışanları yönlendirebilme konularında tecrübe sahibi olmak,
- İşletmelerde meydana gelen sorunların tanı ve çözümlerine dahil olmak,
- Bireylere daha fazla olgunluk ve özgüven kazandırmak,
- Kariyer hedeflerine uygun davranışlar geliştirmek.

Öğrenciler açısından stajın ders dönemindeki en belirgin faydası, müfredatlarda geçen konuların ve örneklerin öğrencinin aklında çok daha hızlı somutlaşması ve öğrenciye yorumlama beceri sağlayabilmesidir. Stajın öğretim kurumları yönünden faydası da sanayi, özel sektör ve devlet kurumlarıyla daha sıkı bir ilişki yaratarak stajlar vasıtasıyla üniversitelerin araştırma ve diğer etkinlikleri için finansman bulmalarını kolaylaştırmasıdır. İşletmelerin stajdan gördüğü faydalar ise staj programları sayesinde yeni fikirleri olan genç, hevesli ve yenilikçi işgücüne ulaşmak, tanışılan öğrencilerle kalıcı istihdamın kaynağını oluşturmak ve mevcut işgücüne takviye sağlamaktadır (Çaylan, Akpınarlı ve Deveci, 2016: 244-245-246). Bu süreçte işletmelere düşen en büyük görev staj süresince stajyerlere işin zorluklarını ve inceliklerini öğretmeye ek olarak staj süresi sonunda stajyerlere başarılı oldukları alanlar yanında yanlışlarını ve eksiklerini de söylemektir (Emir, Pelit ve Arslan, 2010: 145).

Öğrencilerin bütün bu kazanımları edinmeleri için öncelikle staj hakkında bilinçlendirilmeleri gerekmektedir. Stajın bir zorunluluk değil, kendilerine yönelik çok fazla yararı olan bir program olduğunu bilmeleri bu noktada önem taşımaktadır. Çünkü aksi halde staj programı bir şartı yerine getirmekten öteye geçmeyecektir (Demir, 2015: 77).

4.3. Stajla İlgili Yapılan Çalışmalar

Staj kavramına ait literatür incelendiğinde konuya ilişkin sağlık, turizm, muhasebe, büro yönetimi, denizcilik ve elektrik-elektronik teknolojileri alanlarında birçok çalışma yapılmış olduğu ve

konunun çeşitli yönleriyle ele alındığı görülmüştür. Staj faaliyetleri ile ilgili gerçekleşmiş bazı çalışmalara aşağıda özet halinde yer verilmiştir.

Akoğlan ve Okumuş (1991), stajyer öğrenci sorunlarına yönelik bir çalışma yapmış ve işletmelerin stajyerleri ucuz işgücü olarak algıladıklarını, onların yetiştirilmesinde bütün görevin okula ait olduğu kabul edildiği için stajyer öğrencilerden verim sağlanamadığını ortaya koymuşlardır. Staj süresinin de hem öğrenciler hem de işletmeler tarafından yetersiz bulunduğu da çalışmada ifade edilmiştir.

Karacan ve Karacan (2004), meslek yüksekokullarında staj uygulamalarına ilişkin yaptıkları araştırmalarında staj yapılan işyerlerinin özel sektör olduğu, öğrencilere staj yerlerinde yeterli seviyede bilgi verilmediği, genelde staj yapılan yerlerin öğrencilerin ikamet ettiği yerlere yakın olduğu gibi sonuçlar elde etmişlerdir.

Nayır (2006), çalışmasında öğrencilerin staj programından neler bekledikleri, beklentilerinin karşılanma seviyeleri ve staj eğitiminde rastlanılan sorunları ele almıştır. Çalışmada öğrencilerin özel sektörde staj yapma oranının fazla olduğunu ve öğrencilerin yarısından fazlasına staj yaptıkları yerlerde araç ve gereçleri kullanma izninin verildiğini belirlemiştir. Araştırmaya göre öğrenciler staj programından kendilerine yeni bilgi ve beceriler kazandırmasını ve staj sonrası iş bulmalarına yardımcı olmasını beklemektedirler.

Emir, Pelit ve Arslan (2010), çalışmalarında ön lisans eğitimi alan öğrencilerin staj öncesi ve sonrası görüşlerinin karşılaştırılmasını yapmışlardır. Öğrencilerin staja gitmeden ve staj yaptıktan sonraki değerlendirmelerinde benzer sonuçlara ulaşılmıştır. Öğrencilerin çoğunluğu stajlara yönelik olumsuz bir tutum ortaya koymuş, özellikle bu olumsuzluk stajı tamamladıktan sonra daha da artmıştır. Öğrencilerin staj sonrası ifadelerinin, staj öncesi ifadelerine oranla daha olumlu olduğu hususlar; stajın süresi, stajın iş bölümü ve koordinasyonlu çalışma hakkında deneyim kazandırması ve değişik kültürlerden insanları ve yaşam şekillerini tanıma fırsatı yaratmasıdır.

Kaşlı, İlban ve Aydemir (2010), üniversite öğrencilerinin staj sırasında yaşadıkları sorunlar ve stajdan sonra mesleğe bakış açılarını ölçmeye yönelik bir araştırma gerçekleştirmiştir. Bu çalışmada işletmelerin stajyerleri teorik bilgileri geliştirmeye çalışan bireyler olarak görmek yerine stajyerlere bir iş gören gibi davrandığı tespit edilmiştir. Bu nedenden dolayı işletmelerde öğrencilerin edindiği teorik bilgileri staj sırasında uygulama imkanı bulamadıkları ortaya çıkmıştır. Ayrıca öğrencilerin işletmeler tarafından iş gören olarak görüldüğü halde iş görenlere sunulan olanakların stajyerlere sunulmadığı, öğrencilerin staj yeri bulma konusunda sıkıntı yaşadığı da ifade edilmiştir.

Gülegül ve Uygur (2011), işletmelerde mesleki eğitim ile staj uygulamalarını değerlendirdikleri çalışmalarında, işletmelerde öğrencilerin eğitim, giyinme ve dinlenme yapacakları ortamın temin edilmediği, iş, proje vb. işlevler için ihtiyaç olan malzemelerin yeterince sağlanmadığı, öğrencilere işletmenin değişik departmanlarında mesleki deneyim kazanma olanağının yeterli seviyede sunulmadığı, bazı işletmelerin öğrencilere ücret ödemediği tespit edilmiştir.

Demir (2015), araştırmasında staj döneminde karşılaşılan sorunlar ve staj döneminin başarılı geçmesi için yapılması gerekenler üzerinde durmuştur. Araştırmada stajın gerçekleştiği işletmede işlerin yoğun olması, stajyere geçici çalışan mantığıyla bakılması gibi nedenlerin staj döneminin verimli geçmesinde ciddi bir engel olduğunu, staj yapılacak işletmede stajyerden sorumlu eğitici personel bulunmasının gerektiğini, üniversite-sanayi işbirliği sağlanırsa stajın öğrenciye ve işletmeye sağladığı katkıların daha da artacağını belirtmiştir.

Mankan (2015), üniversitelerin ön lisans eğitimi veren meslek yüksekokullarının müfredatlarındaki zorunlu staj uygulamalarını değerlendirmek, öğrencilerin staj çalışmalarına yönelik bakış açılarını irdelemek ve stajın öğrencilerin kariyer hedeflerine etkisini ölçmek için bir araştırma yapmıştır. Bu çalışmada birçok öğrencinin okulda aldığı derslerin becerileri ve staj programı için yeterli olduğu belirtilmiştir. Aynı zamanda çalışmada stajın mesleki gelişime yararlı olduğu ve staj programının öğrencilerin geleceğe bakışlarında da etkisinin olduğu tespit edilmiştir.

Karacan, Çeliker ve Karacan (2015), staj eğitimini inceledikleri çalışmalarında, özel sektörde staj yapan öğrencilerin, kamu sektöründe staj yapan öğrencilere göre işletme çalışanları ile daha fazla sorun yaşadıkları ve alan dışı işlerde çalıştırıldıkları sonucuna varmışlardır.

Tektaş, Yayla, Sarıkay, Polat, Tektaş ve Ceviz (2016), araştırmalarında ön lisans öğrencilerinin staj programlarında karşılaştıkları sorunları incelemişlerdir. Araştırmada öğrencilerin staj yaptıkları işletmelerde ucuz işgücü olarak görüldükleri, çalışma süresinin uzun olduğu, öğrencilerin gereksiz işlerde çalıştırıldıkları ve üniversitede aldıkları eğitime paralel bir staj eğitimi almadıkları, staj gördükleri departmandaki kalma sürelerinin yetersiz olduğu belirlenmiştir.

Kesoğlu, Ergin ve Buran (2016), zorunlu staj eğitiminin mesleki yeterliliği olan katkısını ortaya çıkartmak için yaptıkları araştırmalarında öğrencilerin staj eğitimini mesleği yakından tanıma olarak değerlendirip yaptıkları stajdan genel olarak memnun olduklarını ifade etmişlerdir. Ancak staj eğitimi sırasında kurum denetimi yapılmasının daha etkili sonuçlar vereceği ve stajın ücretli yapılmasının öğrenciyi teşvik edeceği öngörülmüştür.

Aydemir (2016) çalışmasında sağlık sektöründe staj yapan öğrencilerin çoğunun kamuda staj yaptığını, öğrencilere staj yapılan kurumlar tarafından sadece yemek imkanının tanındığını, maaş imkanının ise çok az kurum tarafından verildiğini tespit etmiştir.

4.4. Lojistik Eğitiminde Staj

Doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere optimum fiyat düzeyinde ulaştırmak ve iş dünyasında rekabet sağlamak için lojistik sektörünün ve lojistik eğitiminin gelişmesi gerekmektedir. Lojistik sektörü geliştikçe daha karmaşık bir hal almakta, bu nedenle de sektörde uzman işgücüne ihtiyaç artmaktadır (Tunç, Kırbaş ve Kaya, 2017: 349). Sektörde uzman elemanların varlığını çoğaltabilmek için lojistik eğitimi önemli bir yer tutmaktadır. Bu bakımdan Türkiye’ de 2014-2018 dönemini kapsayan Onuncu Kalkınma Planı’nda lojistik eğitimi konusuna yer verilmiştir. Kalkınma Planı’nda lojistikle ilgili akademik uzmanlık alanının yetersiz olmasının önemli sıkıntılar yarattığı belirtilmektedir. Ayrıca lojistikle ilgili okulların sektörle iç içe planlamalar yapması, üniversite seviyesinde yeni açılacak bölümlerin ya da mevcut bölümlerin belirli dönemlerde bir danışma kurullarından yardım alarak süreçlerini değerlendirilmesi gerektiği açıklanmaktadır. Bu sayede sektörün lojistik eğitiminden beklentileri bilinen ders içerikleri ve birçok konu işin içine dahil edilebilmektedir. Sadece üniversitelerin verdiği teorik lojistik eğitimiyle sektörün istediği işgücünün sağlanamayacağı ön görülmektedir. Dolayısıyla Kalkınma Planı’nda bu eksikliği gidermenin yolu olarak öğrencilerin en az bir dönem sektörde bulunması önerilmektedir. Böylece staj yoluyla öğrenciler teorik bilgilerini pratikte eyleme dönüştürebilmekte ve sektörde yeni uygulamalarla tanışabilmektedir. Lojistik eğitiminde stajın önemini belirten çalışmalardan bazıları aşağıda sunulmuştur.

Küçüksolak (2006), çalışmasında öğrencilere staj olanaklarının sağlanmasının endüstriye fakülte eğitimi hakkında bilgi verdiğini, ayrıca öğrencilerden gelecek olan geri bildirim ile de endüstri ihtiyaçlarına cevap verebilecek programların geliştirebileceğini belirtmiştir.

Çekerol ve Kurnaz (2011), çalışmalarında eğitilmiş işgücünün tecrübe kazanmasına fırsat tanınması gerektiğini, işletmelerin bu alanda eğitim alan öğrencilere staj imkânı tanınmasının sektöre de katkı sağlayacağını ifade etmişlerdir.

Akdemir (2011), araştırmasında sektördeki işletmelerin lojistik eğitimi alan öğrencileri stajyer olarak kabul etmelerinin staj sonrası istihdam imkanını arttırdığını ve bu stajların daha verimli olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca çalışmada üniversite ve sektördeki işletmelerin işbirliği yaparak işletmelerin stajyer kabul etmeleri konusunda daha fazla teşvik edilmesi gerektiğini de dile getirmiştir.

Daud ve Ahmad (2011), lojistik eğitiminin ihtiyaçlarını inceledikleri araştırmalarında staj programının önemini lojistik eğitiminde yükseköğrenim kurumları ve lojistik staj hizmeti veren işletmeler için giderek arttığını tespit etmişlerdir.

Pei, Daud ve Jonathan (2012), lojistikte yetenek geliştirme konusunda stajın kilit rol oynadığını savunan çalışmalarında, staj programının yararlı olması için yükseköğrenim kurumları ile lojistik işletmelerinin iş birliği içerisinde çalışması gerektiğinin altı çizmişlerdir. İşbirliği sayesinde lojistik eğitiminin müfredatının geliştirileceği dolayısıyla da lojistik işletmelerinin potansiyel işgücünden beklentilerinin karşılanacağı vurgulanmıştır.

Lojistik eğitiminde staj ne kadar gerekli olsa da asıl önemli olan stajın nasıl yapılması gerektiğidir. Bu bağlamda da yurtiçi ve yurtdışında yapılan bazı çalışmalar bu konuyu irdeleyerek stajla ilgili problemleri ve staj sonrası oluşan olumlu ve olumsuz görüşleri açığa çıkartmışlardır. Bu çalışmalardan bazıları da şöyledir:

Knemeyer ve Murphy (2002), staj yapan öğrencilerden ve lojistik işletmelerinden gelen görüşleri inceledikleri araştırmalarında, öğrencilerin staj konularına daha önem verdiklerini, stajın iş becerilerini geliştirmede yardımcı olduğunu, stajın öğrencilerin kariyeri hakkında bilgi edinmek için daha fazla fırsat sağladığını tespit etmişlerdir. Lojistik işletmeleri ise öğrencilerin teorik bilgilerini çalışma ortamında uygulamadığını savunmuştur. Araştırmada, bunun çözümü olarak lojistik eğitim müfredatının sektörün istediğine göre tasarlanması gerektiği dile getirilmiştir.

Nuhoğlu (2013), lojistik eğitim-öğretim alanında var olan sorunları sıraladığı çalışmasında, sektörün ihtiyaç duyduğu personelin yetişmemesi, sektörel öğretimde standartın olmayışı, sektörde uzmanlaşma yetersizliği ve staj olanaklarının sınırlı ve yetersiz olması gibi sorunlardan bahsetmektedir.

Hocaoğlu, Güner ve Coşkun (2015) araştırmalarında, Türkiye’de lojistik eğitimi veren üniversitelerin lojistik sektörünün beklentilerini karşılayıp karşılamadığını belirlemeyi amaçlamışlardır. Araştırmanın sonucunda ise lojistik eğitimi veren üniversiteler ile lojistik sektörü arasında işbirliğinin çok sınırlı olduğu kanısına varılmıştır. Araştırmada, lojistik mezunlarının teorik bilgilere sahip olmalarına rağmen uygulama yönlerinin zayıf olmasından dolayı sektörün üniversitelerin verdiği lojistik eğitiminden memnun olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca araştırmada sektörün beklentilerine daha iyi yanıt verebilmek için lojistik eğitiminin ve öğrencilerinin yabancı dil eğitimine ve staja daha fazla önem vermeleri gerektiği ifade edilmektedir.

Yücekaya, Gürol ve Kara (2016), lojistik bölümü öğrencilerinin staj yeri seçimindeki eğilimlerini tespit etmek, doğru alanda staj eğitimi yaparak stajı daha verimli geçirmelerine yardımcı olmak için en ideal staj yerlerinin sırasıyla Atık Yönetimi ve Geri Dönüşüm kuruluş ve firmaları, Taşımacılık, Depolama ve Depo Yönetim Kurumları ve İşletmelerin Lojistik-Dış Ticaret Departmanları ile Lojistik Üsler olduğunu belirlemiştir.

İnce, Bozyiğit ve Çelenk (2016), lojistik sektöründeki yetkililerin görüşlerine yer verdikleri çalışmalarında, lojistik mezunlarının en büyük eksikliğini tecrübesizlik olduğunu, öğrencilerin öğrenme konusunda isteksiz olmasından dolayı stajda öğretilenlerin de yetersiz kaldığını ifade etmişlerdir. Çalışmada, lojistik bölümünde okuyan öğrencilerin kendilerini geliştirebilmeleri için üniversite-sektör işbirliğinin artırılması gereği vurgulanmıştır.

Dolmacı ve Duran (2017), araştırmalarında ön lisans düzeyindeki öğrencilerin zorunlu staj uygulamasına ilişkin görüşlerine başvurmuşlardır. Araştırmada, öğrencilerin staja yönelik olumlu görüşleri, staj uygulamasının gerekli olduğu ve stajın kariyer hedeflerine olumlu etkisinin bulunduğu şeklinde belirlenmiştir. Ancak öğrencilerden staj esnasında işletmelerde yeterli bilgi ve beceriye ulaşamaması, ulaşım ve yemek gibi maddi imkanların sağlanmaması gibi olumsuz görüşler de elde edilmiştir.

Kadlubek, Krzywda ve Krzywda (2017), lojistik eğitimi alan öğrencilerin staj algılarını değerlendirdikleri çalışmalarında, öğrencilerin üçte birinin işletmelerdeki yetkililer sayesinde pratik becerilerini geliştirdiklerini ve faydalı deneyimler kazandıklarını ortaya koymuşlardır. Çalışmada geriye kalan öğrencilerin stajın kalitesiyle ilgili olarak staj programlarını tatmin edici bulmadıkları bu nedenle de staj programlarında belirlenen hedeflere ulaşamadıkları da tespit edilmiştir. Ayrıca çalışmada, öğrenciler tarafından stajın yanlış anlaşıldığı ve sadece staj programını tamamlamak için staj yapıldığı ifade edilmiştir.

5. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ

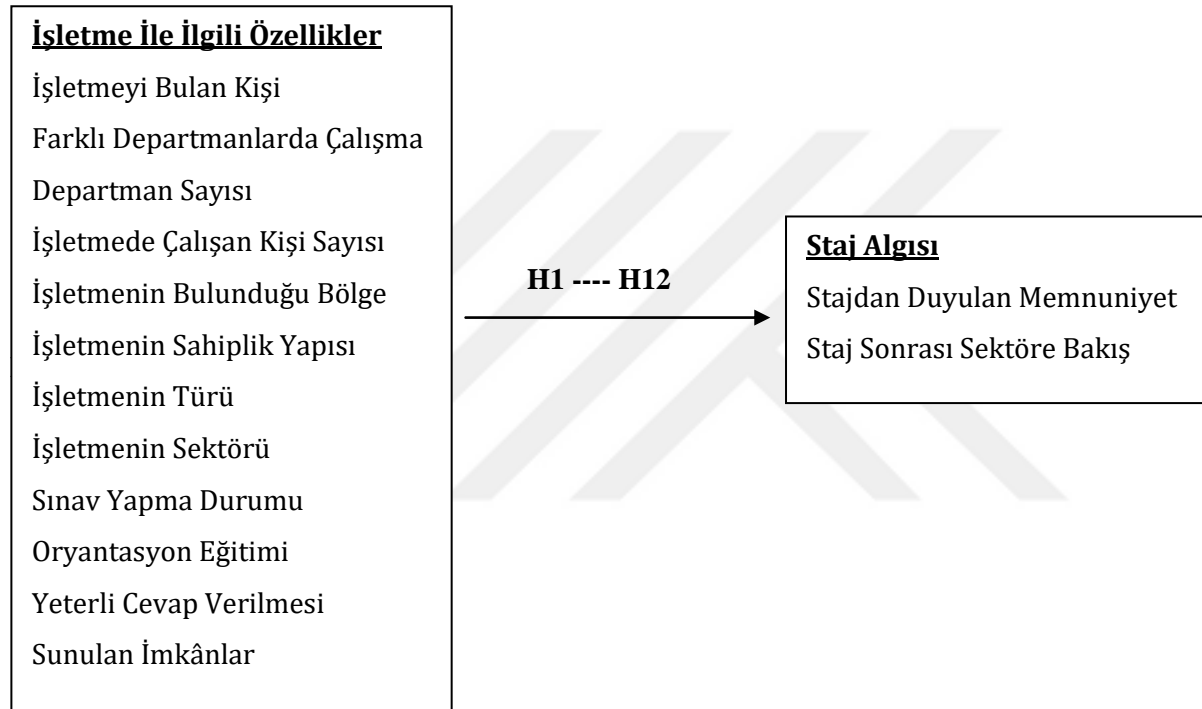
5.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Dünyada ticaretin artmasıyla meydana gelen gelişmeler ürünlerin piyasaya ulaştırılma hızı ve maliyeti üzerinde etkili olmuştur. İşletmelerin rekabet avantajı yaratarak mal ve hizmetleri üretim noktasından tüketim noktasına kadar hızlı, güvenli ve minimum maliyetle taşıma çabası lojistik sektörünü ön plana çıkartmıştır. Lojistik sektörü birçok alanda faaliyet gösterdiği için istihdama katkı sağlamakta ve dolayısıyla ülkelerin ekonomik kalkınmasında yararlı olmaktadır. Emek yoğun bir özelliğe sahip olan lojistik sektörünün, ülkelerin refahına daha fazla fayda sağlayabilmesi için bünyesindeki insan kaynağının nitelikli olması gerekmektedir. Nitelikli insan kaynağını elde etmenin en temel yolu da eğitimden geçmektedir. Lojistik eğitimiyle bireylere sağlanan mesleki bilgi ve beceriler doğrultusunda işletmeler daha kaliteli hizmet sunmaktadır. Birçok üniversite lojistik eğitimi verirken öğrencilerin teorik bilgilerini pratiğe dökmesi ve mezun olduktan sonra kariyer planlamasında yardımcı olması için staj programını şart koşturmaktadır. Öğrenciler staj programı sayesinde mesleki tecrübeler edinmekte ve bu tecrübelerin ışığında da iş hayatlarına yön vermektedirler. Staj yapılan işletmeler öğrencilerin ileride yapacakları meslekleri hakkında fikir sahibi olmalarına yardımcı olmaktadır. Bu bakımdan öğrencilerin staj süresi boyunca işletmelerde karşılaştıkları olumlu veya olumsuz durumlar onların sektöre yönelik algılarını etkilemektedir.

Alanyazın incelendiğinde lojistik eğitimi hakkında Türkiye’ de ve diğer ülkelerde birçok çalışmanın (Tunç, Kırbaş ve Kaya, 2017; Özdemir ve Gökmen, 2016; Akandere, 2016; Bozyiğit, 2016; Bali, Enisoğlu ve Sezer, 2016; Çaçamer, 2015; Hocaoglu, Güner ve Coşkun, 2015; Çetinkaya, 2014; Emanet ve Kaynak, 2014; Çalışkan ve Öztürkoğlu, 2014; Akkoca, 2012; Mangan, Gregory ve Lalwani, 2010; Wu, 2007; Küçüksoğak, 2006; Hoek, 2001) olduğu görülmüştür. Aynı şekilde staj kavramı üzerine de çeşitli araştırmalar (Çaylan, Akpınarlı ve Deveci, 2016; Demir, 2015; Mankan, 2015; Türkseven, 2012; Akomaning, Voogt ve Pieters, 2011; Alpert, Heaney ve Kuhn, 2009; Taşkın, 2006; Çetin, 2005; Aydoğan, 2002) yapılmıştır. Ancak lojistik eğitiminde stajı inceleyen sınırlı sayıda çalışmanın (Dolmacı ve Duran, 2017; Kadlubek, Krzywda ve Krzywda, 2017; Kynemer ve Murphy, 2002) olduğu dikkat çekmiştir. Bu çalışmalarda da işletme kaynaklı problemlere detaylı olarak değinilmediği göze çarpmıştır. Dolayısıyla bu araştırmanın temel amacı, lojistik eğitimi alan ve stajlarını yapmış olan öğrencilerin staja yönelik algılarının işletmelerin sahip olduğu özelliklere göre farklılık gösterip göstermediğini ortaya koymaktır.

Araştırmanın öğrencilerin sektöre bakış açısını ve memnuniyet düzeylerini etkileyen işletme kaynaklı faktörlerin neler olduğunu ortaya koymasına bakımından hem staj imkânı sunan işletmelere hem de staj yerinin belirlenmesinde yetkili olan kişilere ve staj yerini kendi belirleyecek olan öğrencilere bilgi sunacağı düşünülmektedir. Ayrıca lojistik eğitimi alan öğrencilerin staja yönelik algılarının incelenerek daha önceden çok çalışılmamış bir konu hakkında tespitlerde bulunulduğu için araştırmanın alanyazına da katkı sağlayacağı umulmaktadır.

5.2. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri



Şekil 3. Araştırmanın Modeli

Alanyazın kısmında aktarılan bilgiler ışığında araştırmanın modeli Şekil 3'teki gibi kurulmuş ve bu model doğrultusunda da araştırmayla ilgili aşağıdaki hipotezler oluşturulmuştur.

H1: Staj algısı staj yapılan işletmeyi kimin bulduğuna göre farklılık göstermektedir.

H1a: Stajdan duyulan memnuniyet staj yapılan işletmeyi kimin bulduğuna göre farklılık göstermektedir.

H1b: Staj sonrası sektöre bakış staj yapılan işletmeyi kimin bulduğuna göre farklılık göstermektedir.

H2: Staj algısı staj süresince farklı departmanda çalışma durumuna göre farklılık göstermektedir.

H2a: Stajdan duyulan memnuniyet staj süresince farklı departmanda çalışma durumuna göre farklılık göstermektedir.

H2b: Staj sonrası sektöre bakış staj süresince farklı departmanda çalışma durumuna göre farklılık göstermektedir.

H3: Staj algısı staj sırasında çalışılan departman sayısına göre farklılık göstermektedir.

H3a: Stajdan duyulan memnuniyet staj sırasında çalışılan departman sayısına göre farklılık göstermektedir.

H3b: Staj sonrası sektöre bakış staj sırasında çalışılan departman sayısına göre farklılık göstermektedir.

H4: Staj algısı işletmede çalışan kişi sayısına göre farklılık göstermektedir.

H4a: Stajdan duyulan memnuniyet işletmede çalışan kişi sayısına göre farklılık göstermektedir.

H4b: Staj sonrası sektöre bakış işletmede çalışan kişi sayısına göre farklılık göstermektedir.

H5: Staj algısı staj yapılan işletmenin bulunduğu bölgeye göre farklılık göstermektedir.

H5a: Stajdan duyulan memnuniyet staj yapılan işletmenin bulunduğu bölgeye göre farklılık göstermektedir.

H5b: Staj sonrası sektöre bakış staj yapılan işletmenin bulunduğu bölgeye göre farklılık göstermektedir.

H6: Staj algısı staj yapılan işletmenin sahiplik yapısına göre farklılık göstermektedir.

H6a: Stajdan duyulan memnuniyet staj yapılan işletmenin sahiplik yapısına göre farklılık göstermektedir.

H6b: Staj sonrası sektöre bakış staj yapılan işletmenin sahiplik yapısına göre farklılık göstermektedir.

H7: Staj algısı staj yapılan işletmenin türüne göre farklılık göstermektedir.

H7a: Stajdan duyulan memnuniyet staj yapılan işletmenin türüne göre farklılık göstermektedir.

H7b: Staj sonrası sektöre bakış staj yapılan işletmenin türüne göre farklılık göstermektedir.

H8: Staj algısı staj yapılan işletmenin bulunduğu sektöre göre farklılık göstermektedir.

H8a: Stajdan duyulan memnuniyet staj yapılan işletmenin bulunduğu sektöre göre farklılık göstermektedir.

H8b: Staj sonrası sektöre bakış staj yapılan işletmenin bulunduğu sektöre göre farklılık göstermektedir.

H9: Staj algısı işletmenin staj öncesinde veya sırasında sınav yapma durumuna göre farklılık göstermektedir.

H9a: Stajdan duyulan memnuniyet işletmenin staj öncesinde veya sırasında sınav yapma durumuna göre farklılık göstermektedir.

H9b: Staj sonrası sektöre bakış işletmenin staj öncesinde veya sırasında sınav yapma durumuna göre farklılık göstermektedir.

H10: Staj algısı oryantasyon eğitimi verilme durumuna göre farklılık göstermektedir.

H10a: Stajdan duyulan memnuniyet oryantasyon eğitimi verilme durumuna göre farklılık göstermektedir.

H10b: Staj sonrası sektöre bakış oryantasyon eğitimi verilme durumuna göre farklılık göstermektedir.

H11: Staj algısı sorulara yetkililer tarafından yeterli cevap verilme durumuna göre farklılık göstermektedir.

H11a: Stajdan duyulan memnuniyet sorulara yetkililer tarafından yeterli cevap verilme durumuna göre farklılık göstermektedir.

H11b: Staj sonrası sektöre bakış sorulara yetkililer tarafından yeterli cevap verilme durumuna göre farklılık göstermektedir.

H12: Staj algısı staj yapılan işletmenin sunduğu imkanlara göre farklılık göstermektedir.

H12a: Stajdan duyulan memnuniyet staj yapılan işletmenin sunduğu imkanlara göre farklılık göstermektedir.

H12b: Staj sonrası sektöre bakış staj yapılan işletmenin sunduğu imkanlara göre farklılık göstermektedir.

5.3. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Araştırmanın evrenini 2017-2018 ve 2018-2019 eğitim ve öğretim yılında Mersin, Gaziantep, Hatay ve Konya'da bünyesinde ön lisans veya lisans düzeyinde lojistik eğitimi veren devlet ve/veya vakıf üniversitelerinde okuyan, stajını tamamlamış öğrenciler oluşturmaktadır. Evren, araştırmacının araştırma bulgularını genellediği ve içerisinde araştırma örneklemini seçtiği büyük grup olarak adlandırıldığı için ortak özellikleri olan her türlü öge evren içerisinde değerlendirilebilmekte ve evren araştırmacının amacına göre farklı özellikler kullanılarak sınırlandırılabilir (Karasar, 1999: 109). Gürbüz ve Şahin (2017: 125) de, araştırmacının yaptığı sınırlandırmalara göre evren büyüklüklerinin değişebileceğini, evrenin sınırlandırılması halinde evrene ulaşmanın ve genelleme yapmanın daha kolay hale geleceğini vurgulamaktadır. Bu çalışmada da evren sınırlandırılmış, genel evren değil de, araştırma evreni kullanılmıştır.

Türkiye konumu itibarıyla lojistik açısından çok fazla üstünlüklere sahip illeri olan bir ülkedir. Yapılan incelemeler sonucunda, uluslararası lojistik merkezi olma potansiyeli taşıyan iller içerisinde Mersin'in, bölgesel lojistik merkezi potansiyeli taşıyan iller arasında da Konya, Hatay ve Gaziantep'in öne çıktığı görülmektedir (Baki, 2016: 157-158). Türkiye'nin birçok ilinde kombine taşımacılığın ilerlemesi bakımından karayolu, denizyolu ve demiryolu erişimini sağlamak amacıyla ulusal ve uluslararası yük taşımacılığı, dağıtımı, depolaması ve diğer tüm lojistik hizmetlerin

sunulacağı lojistik köylerin inşa edilmesi planlanmaktadır. Bu lojistik köyler içerisinde Mersin ve Konya ili de bulunmaktadır (Karataş, 2017: 13). Uluslararası ticaret ile ulaştırma ve lojistiğin iç içe geçtiği bir bölge olarak bilinen Mersin ili Türkiye’de lojistik merkez olma yönünden önem taşımaktadır. Ülkenin en büyük limanlarından birini bulundurması, ilk serbest bölgeye sahip olması ve iki deniz ticaret odasından birisinin bu ilde olması Mersin’i lojistik anlamda son derece önemli kılmaktadır (Koçak ve Kişi, 2015: 259). Hinterlandı, zengin ürün ve mamul çeşitleri ve coğrafik konumu ile lojistik köyün Konya iline kurulması da Türkiye açısından önemli bir yatırım olarak görülmektedir (Akandere, 2016: 182). Türkiye’nin en önemli sanayi ve ticaret merkezlerinden biri olan Gaziantep de lojistik anlamda kendini geliştirmiş bir il olarak dikkat çekmektedir. Gelişmiş karayolu ağına sahip olması ve ticaret yolları üzerinde bulunmasıyla Gaziantep bölgenin en avantajlı ili haline gelmiştir (Ulusoy ve Turan, 2016: 147-148). Türkiye’deki lojistik merkezlerin yeri nitel ve nicel kriterler açısından değerlendirildiğinde dikkat çeken diğer bir il de Hatay’dır (Uysal ve Gülmez, 2014: 89). Hatay’da İskenderun Limanı da dahil olmak üzere toplam on adet liman ve Ortadoğu’ya açılan Cilvegözü ve Yayladağı Sınır Kapıları bulunmakta, İskenderun’dan ulusal demiryolu ağına bağlanılmaktadır. Ayrıca "İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Merkezleri Mastır Planı" ile bölgenin bir lojistik merkezi olması yönünde çalışmalar başlatılmıştır. Dolayısıyla lojistik sektörü açısından birçok avantaja ve öneme sahip olan bu illerdeki lojistik eğitimi veren üniversitelerde okuyan stajını tamamlamış öğrenciler araştırmanın evreni olarak belirlenmiştir. Mersin, Konya, Hatay ve Gaziantep’teki devlet ve/veya vakıf üniversitelerinde 2017-2018 ve 2018-2019 eğitim ve öğretim yılında lojistikle ilgili ön lisans ve lisans bölümlerinde stajını tamamlamış öğrenci sayısının bilgisine ulaşılamamıştır, ancak bu bölümlerde toplam 1255 öğrencinin bulunduğu tespit edilmiştir (2018-2019 ÖSYS Yükseköğretim Programları ve Kontenjanları Kılavuzu, 2018)

Evrenin tamamına ulaşmak maliyet ve zaman kısıtlarından dolayı mümkün olmadığından dolayı araştırmada, örneklem belirleme yoluna gidilmiştir. Örneklem, araştırma için seçildiği evreni temsil edebilecek şekilde, grup içerisindeki belli sayıda elemandan oluşan bir alt gruptur (Bal, 2001: 110). Örneklem kararı verildikten sonra örnekleme kaç kişinin dahil edileceğine karar verilmiştir. Sosyal bilim araştırmalarında araştırma evreninin özelliği ve kullanılacak analizler çok özel bir örneklem belirlemeyi gerektirmiyorsa ideal örneklem büyüklükleri evren sayısı da hesaba katılarak belirlenmiştir (Gürbüz ve Şahin, 2017: 130). Coşkun, Altunışık, Bayraktaroğlu ve Yıldırım (2015), belirli evrenler için kabul edilebilir örneklem büyüklükleri olduğunu, evren büyüklüğünün 1200 ve üstü olduğu durumlar için 291 örneklem büyüklüğünün yeterli olduğunu ifade etmektedirler. Araştırmada da analize dahil edilen anket sayısı 407 olduğu için gerekli örneklem büyüklüğüne ulaşıldığı düşünülmektedir.

Araştırmada örnekleme tekniklerinden olasılığa dayalı olmayan kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Kolayda örnekleme tekniğinde araştırmacı, çalışması için ihtiyaç duyduğu büyüklükteki örnekleme ulaşınca kadar en kolay ve ulaşılabilir katılımcılardan veri toplamaya çalışmaktadır (Gürbüz ve Şahin, 2017: 131-132). Kolayda örnekleme, diğer örnekleme tekniklerinin çoğuna göre yapılması daha kolay, ucuz ve hızlıdır. Kolay uygulanabilen bu teknikle elde edilen verilerin ana kütleyi temsil yeteneğinin zayıf olması ile bilgilerin sadece verilerin toplandığı grubu temsil etmesi bir dezavantaj yaratmaktadır (Haşiloğlu, Baran ve Aydın, 2015: 20).

5.4. Araştırmanın Veri Toplama Yöntemi

Araştırma nicel bir araştırma olarak tasarlanmıştır. Nicel araştırma, sosyal gerçekliğin gözlemlenebilir, ölçülebilir ve sayılarla ifade edilebilir olgularından oluşmaktadır. Bu tür araştırmalarda genellikle sayısal veriler toplandığı için istatistiksel ve matematiksel yöntemler kullanılarak analizler gerçekleştirilmektedir. Araştırmanın veri toplama aracı olarak anket yöntemi kullanılmıştır. Anket yöntemi, katılımcılardan bilgi toplamak için daha önce biçimlendirilmiş bir sırada ve yapıdaki sorulardan oluşan veri formlarıdır (Nakip ve Yaraş, 2017:163). Anket yöntemi bilgiye hızlı ve kolay ulaşım sağlaması, geniş örnekleme grubuna erişimi basitleştirmesi, katılımcıların tümüne aynı soruların yöneltilmesiyle bir örneklemin edinilmesi ve bu yolla elde edilen verinin istatistiksel ve matematiksel analizlerden geçirilme kolaylığı gibi özelliklerinden dolayı tercih edilmiştir (Gürbüz ve Şahin, 2017: 175). Ayrıca anket yönteminde kullanılan Likert ölçeğiyle de tutumlar daha pratik ve doğrudan ölçülebilmektedir. Likert tipi ölçek sorularında katılım seviyesini saptamak amacıyla iki aşırı uç arasında bulunan birden çok seçenek sunulmaktadır. Bu seçenekler “en yüksekten en düşüğe” ya da “en iyiden en kötüye” doğru dereceli bir biçimde sıralanmaktadır (Turan, Şimşek ve Aslan, 2015: 188). Bu araştırmada da tutumlar beşli Likert ölçeği (1:Kesinlikle Katılmıyorum.....5: Kesinlikle Katılıyorum) kullanılarak ölçülmüştür.

Araştırmada lojistik eğitimi alan öğrencilerin staj algılarını etkileyen işletme faktörlerini belirlemek amacıyla konuyla ilgili alanyazın taranarak araştırmacı ve danışmanı tarafından anket formu hazırlanmıştır. Anket formu hazırlanmadan önce Kırılı'nın (2006), Taşkın'ın (2006), Sarı'nın (2007), Pehlivan'ın (2007), Kaşlı, İlban ve Aydemir'in (2010) ve Türkseven'in (2012) çalışmalarında kullandıkları ölçekler incelenmiştir. Ancak Kırılı'nın (2006) çalışmasında turizm öğrencilerine uyguladığı geçerliliği ve güvenilirliği oldukça yüksek çıkan, memnuniyet ve sektöre bakışı ölçen ve 21 ifadeden oluşan “Staj Algısı Ölçeği”nin daha uygun olduğu düşünülerek araştırmada bu ölçeğe yer verilmiştir. Bu ölçeğe ankette yer verilmeden önce ölçek lojistik ön lisans öğrencilerine uygun olacak şekilde uyarlanmış ve turizm öğrencilerine uyan ancak lojistik öğrencilerine uymayan (stajda ücret

alınması gibi) 4 ifade ölçekten çıkartılmıştır. İkinci bölümde ise öğrencilerin demografik bilgilerine ilişkin; yaş, cinsiyet, eğitim durumu, okunan üniversite ve staj yapılan işletmeyi kimin bulduğuna dair sorular ile staj yapılan işletmenin özelliklerini belirlemeye yönelik çalışılan departman, işletmede çalışan kişi sayısı, işletmenin bulunduğu şehir, sahiplik yapısı, işletmenin türü, işletmenin bulunduğu sektör, öğrencilere sınav yapılıp yapılmadığı, oryantasyon eğitimi verilip verilmediği, işletmenin sunduğu imkanlar ve işletmelerin yetkililerinin sorulan sorulara cevap verme durumları hakkında toplam 18 tane soru sorulmuştur. Bu soruların bir kısmı iki seçenekli, bir kısmı kategorik, bir kısmı da açık uçlu soru şeklinde hazırlanmıştır.

Mersin’de ve Konya’da, anketler öğrencilere yüz yüze anket yöntemi kullanılarak uygulanırken, Gaziantep’te ve Hatay’da hocaların öğrencilerini yönlendirmesi vasıtasıyla internet üzerinden anketler doldurulmuştur. Anketler 15 Mayıs -1 Ekim 2018 tarihleri arasında yapılmıştır. 513 anket dağıtılmış, bu anketlerden 45 tanesi geri dönmediği, geri dönen anketlerin de 35 tanesi eksik doldurulduğu için araştırmadan çıkartılmış ve sonuçta 433 anket analiz yapılmak üzere istatistiki paket programına girilmiştir.

5.5. Araştırmanın Veri Analizi

Araştırmada anket yoluyla elde edilen veriler analiz edilirken İstatistik Paket Programı kullanılmıştır. Anketle toplanan ham veriler belirli kontrollere tabi tutulmadan ve gerekli düzeltmeler yapılmadan analiz için uygun olmayabilmektedir. Gerekli kontroller, düzenlemeler ve değişiklikler yapılmadan analize tabi tutulan ham veriler elde edilecek sonuçların hatalı olma olasılığını arttırmaktadır (Coşkun ve diğerleri, 2015:148). Bu nedenle anketler toplandıktan sonra ilk olarak analiz öncesinde anket verileri yapılacak olan analizler için kontrol edilmiştir. Bu süreçte, kayıp veriler ve uç değerlerle ilgili değerlendirmeler yapılmıştır. Yanlış ve eksik doldurulan anketler tespit edilmiş, bunların kayıp düzeyine bakılmıştır. Kayıp değeri çok fazla olan beş anket tamamen analizden çıkartılmıştır. Kayıp değeri az olan anketlerde ise sadece ölçekteki değişkenler için “ortalama değer atama” yöntemi kullanılmıştır. Daha sonra uç değerler “Mahalonabis Uzaklıkları” kullanarak incelenmiştir. Uç değer incelemesi sonucu da 21 anket analizden çıkartılmıştır. Yapılan tüm incelemeler sonucu 26 anket daha analiz dışı bırakılmış ve yapılacak olan tüm analizler 407 anket üzerinden gerçekleştirilmiştir.

Fark analizleri yapılmadan önce verilerin normal dağılıma sahip olup olmadığı da kontrol edilmiş ve verilerin normal dağıldığı tespit edilmiştir. Katılımcıların demografik özellikleri ve staj yapılan işletmelerle ilgili elde edilen bilgiler doğrultusunda ilk olarak frekans analizi yapılmış,

bulunan sonuçlar sıklık ve yüzde değerleri verilerek tablolaştırılmıştır. Daha sonra araştırmanın yapı geçerliliğini saptamak ve ölçeğin alt faktörlerini belirlemek için faktör analizine başvurulmuştur. Faktör analizi, “aralarında ilişki bulunduğu düşünülen çok sayıdaki değişken arasındaki ilişkilerin anlaşılmasını ve yorumlanmasını kolaylaştırmak için değişkenleri daha az sayıdaki temel boyuta indirmek veya özetlemek amacıyla taşıyan bir grup çok değişkenli analiz tekniğine verilen genel bir isimdir” (Coşkun vd., 2015:264). Faktör analizinden sonra staj algısının işletmeyle ilgili faktörlere göre fark gösterip göstermediğini saptayabilmek için T testi ve ANOVA yapılmıştır.

T testi, inceleme konusu değişken açısından iki grup arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olup olmadığının tespitinde kullanılmıştır (Coşkun vd., 2015: 183). ANOVA ise, grup ortalamaları ve bunlara bağlı olan işlemleri analiz etmek için kullanılan testtir ve ikiden fazla grubun ortalamalarının birbirine eşit olup olmadığını sınamak için yapılmaktadır (Gürbüz ve Şahin, 2017: 236). Araştırmaya katılan öğrencilerin staj algısı ile işletmenin sunduğu imkanlar, işletmenin bulunduğu sektör, işletmenin bulunduğu bölge, işletmede çalışan kişi sayısı, çalışılan departman sayısı ve staj yapılan işletmeyi kimin bulduğu ile ilgili sorular için ANOVA yapılmıştır. Bazı değişkenlerde ANOVA yapmadan önce veri kategorileri birleştirilmiş ve ondan sonra ANOVA yapılmıştır. Öğrencilerin staja yönelik algısıyla farklı departmanlarda çalışma, işletmenin sahiplik yapısı, işletmenin türü, işletmenin staj öncesi ve sırasında yaptığı sınav, staj sırasında alınan oryantasyon eğitimi ve sorulan sorulara yetkililer tarafından yeterli cevaplar verilmesi ile ilgili sonuçlara ulaşmak için de T testi uygulanmıştır.

5.6. Araştırmanın Geçerlik ve Güvenirliği

Araştırmaların inandırıcı olması önem arz etmektedir. Bu nedenle bir araştırmada, toplanan verilerin doğru analiz edilmesinin yanı sıra bu verilerin elde edilmesini sağlayan ölçme araçlarının niteliği de çok önemlidir (Toy ve Tosunoğlu, 2007: 8). İyi bir ölçme ve ölçmeyi gerçekleştiren ölçme aracında aranan temel nitelikler; güvenirlilik ve geçerliliktir (Karasar, 1999: 147). Araştırmalarda güvenirlilik ve geçerlilik analizleri yapılmadan herhangi bir araştırmanın analiz sonuçlarını tablo haline getirmek, bir hipotezi kabul veya reddetmek, araştırmaya dair yorum yapmak doğru değildir (Şencan, 2005: 1). Güvenirlilik ve geçerlilik birbiriyle ilişkili olan iki kavramdır. Güvenirlilik geçerliliğin ön koşuludur. Bir ölçümün geçerli olabilmesi için güvenilir olması gerekmektedir. Ancak ölçüm güvenilir değilse geçerliliğe de sahip olmayabilmektedir (Bal, 2001: 133).

Güvenirlilik, bir araştırmada kullanılan veri toplama yöntemlerinin aynı konuda bir başka zaman ve mekânda yapılan bir başka araştırmada aynı veya benzer sonuçları vermesi özelliğidir. Yani

bir ölçme aracının farklı ölçümlerde kararlı sonuçlar elde etme yeteneğidir (Bal, 2001: 133). Bir ölçeğin güvenilirliğini ölçmede çeşitli yaklaşımlar kullanılmaktadır. Bunlardan ilki test-yeniden test tekniği olarak bilinen herhangi bir şeyin aynı koşullar altında ve belli bir zaman aralığı geçtikten sonra ölçülmesi sonucu elde edilen veri grupları arasındaki ilişkiyi ölçen yöntemdir. Burada önceki ve sonraki ölçmeler arasındaki korelasyon katsayısı önemlidir (Karasar, 1999: 148). İkincisi aynı amaca yönelik birbirine benzer sorular içeren iki ayrı form hazırlanarak ayrı zamanlarda katılımcıların farklı ifadelerle aynı cevabı verip vermediğini tespit etmek için kullanılan alternatif form tekniğidir. Üçüncüsü ise içsel tutarlılık analizidir. İçsel tutarlılık analizi, ölçme aracında yer alan maddelerin kendi aralarında tutarlılık gösterip göstermediğini test etmek amacıyla uygulanmaktadır. İçsel tutarlılığı ölçmede en çok kullanılan yöntem Cronbach Alfa olarak da bilinen alfa katsayıdır. Likert ölçekli sorularda kullanılan alfa katsayısı 0 ile 1 arasında değer almakta ve kabul edilebilir bir değer için en az 0,70 olması istenmektedir (Coşkun vd., 2015: 126; Nakip ve Yaraş, 2017:195).

Araştırmanın güvenilirliği test etmek için alfa katsayısı yöntemi kullanılmış, öncelikle ölçek faktör analizine tabi tutulmadan önce ölçeğin tüm maddelerine ve daha sonra da ölçek rastgele ikiye ayrıldıktan sonraki haline güvenilirlik analizi yapılmıştır. Ölçeğin faktör analizi yapıldıktan sonraki haline de iki tür güvenilirlik analizi uygulanmıştır. Çıkan tüm sonuçlar Tablo 11’de görülmektedir. Tablo 11’deki sonuçlara göre ölçeğin oldukça güvenilir olduğu ifade edilebilmektedir.

Tablo 11. Ölçekte Yer Alan Maddelerin Güvenilirliği

İfadeler	Ölçeğin Tüm İfadeleri	Ölçeğin Araştırmada Kullanılan İfadeleri
Ölçeğin ilk yarısı için	,768	,915
Ölçeğin ikinci yarısı için	,943	,938
Tüm ifadeler için	,921	,956

Geçerlilik, bir ölçme aracının ölçmeyi amaçladığı özelliği, başka herhangi bir özelliklerle karıştırmadan, doğru ölçebilme derecesi olarak tanımlanmaktadır (Ercan ve Kan, 2004: 2014). Farklı geçerlilik testleri bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi içerik geçerliliğidir. İçerik geçerliliği, ölçme aracında bulunan soruların ölçme aracına uygun olup olmadığı, ölçülmek istenen alanı temsil edip etmediği ile ilgili olup uzman görüşüne dayanmaktadır (Karasar, 1999: 151). Diğer yöntem ise görünüş geçerliğidir. Görünüş geçerliği ölçeğin gerçekten ne ölçtüğü ile ilgili olmayıp onun ne ölçüyor görüldüğü ile alakalıdır. Bir diğer geçerlik türü ise yapı geçerliliğidir. Yapı geçerliği, bir teoriye dayalı olarak geliştirilmiş bir ölçeğin o teoride yer alan yapıları ne derecede ölçebildiğidir (Toy ve Tosunoğlu, 2007: 9). Önceden kabul edilen olası neden-sonuç ilişkileri ile ilgili olan yapı geçerliliğinde, kuramsal geçerlilik faktör analizi vasıtasıyla test edilmektedir. Araştırmada içerik

geçerliğini sağlamak için oluşturulan anket formu alanında uzman iki akademisyene gösterilmiş, görünüş geçerliği için 32 öğrenci ile ön test yapılmıştır. Akademisyenlerden ve öğrencilerden alınan geri bildirimler doğrultusunda gerekli düzeltmeler yapılmış ve ankete son şekli verilmiştir. Son olarak yapı geçerliğini test etmek için de faktör analizinden yararlanılmıştır.

5.7. Araştırmanın Sınırlılıkları

Araştırmanın ilk kısıtı, örneklemin sadece stajını tamamlamış olan lojistik öğrencilerinden oluşmasıdır. Daha sonra yapılacak olan araştırmalar öğrencilere ek olarak staj yapılan işletmelerin görüşlerine de yer vererek stajla ilgili konuları iki farklı pencereden sunabilirler. İkinci olarak araştırmada sadece belirli şehirlerde yer alan üniversitelerdeki lojistik öğrencilerine anket uygulanmıştır. Daha sonraki araştırmalar farklı üniversiteleri örneklemlerine dahil edebilirler. Üçüncü olarak örnekleme ulaşabilmek için zaman ve maliyet avantajı sağlayan ancak tesadüfi olmayan kolayda örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Bu konuda çalışmak isteyen araştırmacılar tesadüfi örnekleme yöntemlerinden birini tercih edebilirler. Son olarak da araştırmada sadece anket yöntemi kullanılmıştır. Sonraki araştırmalar anket yöntemine ek olarak başka yöntemleri kullanıp bulunan sonuçların nedenlerini daha derinlemesine sorgulayabilirler.

6. BULGULAR ve TARTIŞMA

Tezin bu bölümünde verilerin analiz edilmesi sonucu ulaşılan bulgulara yer verilmiştir. İlk olarak demografik özellikler ve staj yapılan işletme ile bilgiler, daha sonra da faktör analizi, T testi ve ANOVA sonuçları tablolar halinde sunulmuştur.

6.1. Katılımcıların Demografik Özellikleri ve Staj Yapılan İşletmeler İle İlgili Bilgiler

Tablo 12. Katılımcıların Cinsiyeti

Cinsiyet	Sıklık	Yüzde
Kadın	172	42,3
Erkek	235	57,7
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların yüzde 42,3'ü kadın, yüzde 57,7'si ise erkektir.

Tablo 13. Katılımcıların Yaşı

Yaş	Sıklık	Yüzde
19 ve altı	17	4,2
20-24	361	88,7
25-29	29	7,1
Toplam	407	100

Tablo 13'ten araştırmaya katılanların yüzde 4,2'sinin 19 yaş ve altında, yüzde 88,7'sinin 20-24 yaşında, yüzde 7,1'inin ise 25-29 yaşında olduğu görülmektedir.

Tablo 14. Katılımcıların Eğitim Durumu

Eğitim Durumu	Sıklık	Yüzde
Ön lisans	317	77,9
Lisans	90	22,1
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların yüzde 77,9'u ön lisans, yüzde 22,1'i ise lisans bölümünde okumaktadır.

Tablo 15. Katılımcıların Okuduğu Üniversiteler

Okunan Üniversitenin Bulunduğu İl	Sıklık	Yüzde
Mersin	206	50,7
Gaziantep	28	6,8
Hatay	41	10
Konya	132	32,5
Toplam	407	100

Tablo 15'den araştırmaya katılanların yüzde 50,7'sinin Mersin'de, yüzde 32,5'inin Konya'da, yüzde 10'unun Hatay'da ve yüzde 6,8'inin ise Gaziantep'te bulunan devlet ve/veya vakıf üniversitelerinde okuyan lojistik bölümü öğrencilerinden oluştuğu anlaşılmaktadır.

Tablo 16. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmeyi Kimin Bulduğu

İşletmeyi Kimin Bulduğu	Sıklık	Yüzde
Okul	30	7,3
Arkadaşlar	34	8,4
Kendisi	92	22,6
Tanıdıklar	147	36,1
Akrabalar	104	25,6
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların staj yaptığı işletmeyi kimin vasıtasıyla buldukları Tablo 16'da sunulmuştur. Tablo 16'da katılımcıların yüzde 7,3'ünün okul, yüzde 8,4'ünün arkadaşlar, yüzde 36,1'inin tanıdıklar, yüzde 25,6'sının akrabalar tarafından yönlendirildiği, yüzde 22,6'sının ise staj yerini kendisinin bulduğu görülmektedir.

Tablo 17. Katılımcıların Staj Süresince Farklı Departmanlarda Çalışma Durumu

Farklı Departmanda Çalışma Durumu	Sıklık	Yüzde
Evet	116	28,5
Hayır	291	71,5
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların 28,5'i staj süresince farklı departmanlarda çalışıp çalışmadığı sorusuna evet, yüzde 71,5'i de hayır yanıtını vermiştir.

Tablo 18. Katılımcıların Kaç Farklı Departmanda Çalıştığı

Kaç Departmanda Çalıştığı	Sıklık	Yüzde
1	291	71,5
2	80	19,7
3	32	7,9
4 ve fazlası	4	1
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların kaç farklı departmanda çalıştığı Tablo 18’de gösterilmiştir. Tabloya göre araştırmaya katılanların yüzde 71,5’i sadece 1 departmanda çalışmıştır. Katılımcıların yüzde 19,7’si 2, yüzde 7,9’u 3, yüzde 1’i ise 4 ve daha fazla departmanda görev almıştır.

Tablo 19. Katılımcıların Çalıştığı Departmanlar

Departmanlar	Sıklık	Yüzde
Gümrük	30	5,88
Depolama	34	6,67
Dış Ticaret	34	6,67
Operasyon	81	15,88
Lojistik	145	28,43
Evrak Takibi	39	7,65
Muhasebe	67	13,14
İnsan Kaynakları	15	2,94
Satış Pazarlama	31	6,08
Diğer	11	2,16
Cevap yok	23	4,50
Toplam	510	100

Araştırmaya katılanların çalıştığı departmanlar Tablo 19’da gösterilmiştir. Lojistik sürecinin içerisinde yar alan bazı işler işletmelerin bir kısmında ayrı bir departmanda yer almaktadır. Daha küçük işletmelerde ise birkaç departman lojistik departmanı adı altında toplanmıştır. Bu nedenle tablodaki departman isimlerinde hem lojistik hem de alt departmanlar ayrı ayrı belirtilmiştir. Tablo 19’a göre katılımcıların yüzde 28,43’ü lojistik, yüzde 15,88’i operasyon, yüzde 13,14’ü muhasebe, yüzde 7,65’i evrak takibi, yüzde 6,67’si depolama ve dış ticaret, yüzde 6,08’i satış pazarlama, yüzde 5,88’i gümrük, yüzde 2,94’ü insan kaynakları departmanlarında çalışmıştır. Katılımcıların yüzde 2,16’sı diğer departmanlarda çalışırken yüzde 4,5’i ise çalıştığı departmanı belirtmemiştir.

Tablo 20. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmede Çalışan Kişi Sayısı

İşletmede Çalışan Kişi Sayısı	Sıklık	Yüzde
50 kişi ve altı	249	61,2
51-100 kişi	59	14,5
101-150 kişi	29	7,1
151-200 kişi	12	2,9
201 kişi ve üstü	58	14,3
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların staj yaptığı işletmelerin yüzde 61,2'sinde 50 kişi ve altı istihdam edilirken, yüzde 14,5'inde 51-100 kişi, yüzde 7,1'inde 101-150 kişi, yüzde 2,9'unda 151-200 kişi, yüzde 14,3'ünde ise 201 kişi ve üstü çalışan bulunmaktadır.

Tablo 21. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmelerin Bulunduğu Şehirler

İşletmelerin Bulunduğu Şehirler	Sıklık	Yüzde
Adana	17	4,2
Ankara	12	2,9
Antalya	7	1,7
Balıkesir	1	,2
Bursa	4	1
Çankırı	1	,2
Denizli	3	,7
Düzce	1	,2
Elâzığ	1	,2
Eskişehir	2	,5
Gaziantep	24	5,9
Hatay	25	6,1
İstanbul	7	1,7
İzmir	9	2,2
Kahramanmaraş	3	,7
Karaman	3	,7
Kıbrıs	1	,2
Kocaeli	6	1,5
Konya	74	18,2
Kütahya	1	,2
Mardin	4	1
Mersin	191	46,9
Muğla	1	,2
Osmaniye	2	,5
Samsun	5	1,2
Tokat	1	,2
Trabzon	1	,2
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların staj yaptığı işletmelerin bulunduğu şehirlere Tablo 21’de yer verilmiştir. Tabloya göre işletmelerin yüzde 46,9’u Mersin’de, yüzde 18,2’si Konya’da, yüzde 6,1’i Hatay’da ve 5,9’u Gaziantep’te bulunmaktadır.

Tablo 22. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmenin Sahiplik Yapısı

İşletmenin Sahiplik Yapısı	Sıklık	Yüzde
Aile İşletmesi	126	31
Kurumsal İşletme	281	69
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların staj yaptığı işletmelerin sahiplik yapısı değerlendirildiğinde, işletmelerin yüzde 31’inin aile işletmesi, yüzde 69’unun ise kurumsal işletme olduğu görülmektedir.

Tablo 23. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmenin Türü

İşletmenin Türü	Sıklık	Yüzde
Devlet	45	11,1
Özel	362	88,9
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların staj yaptığı işletmelerin yüzde 11,1’i devlet kurumu, yüzde 88,9’u ise özel kuruluş statüsündedir.

Tablo 24. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmenin Bulunduğu Sektör

İşletmenin Bulunduğu Sektör	Sıklık	Yüzde
Lojistik	337	82,8
Dış ticaret	11	2,7
Lojistik Dışı Hizmet Sektörü	14	3,4
Gıda	15	3,7
Gıda dışı	30	7,4
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların staj yaptığı işletmenin bulunduğu sektör Tablo 24’te sunulmuştur. Tablo 24’e göre işletmelerin yüzde 82,8’i lojistik, yüzde 2,7’si dış ticaret, yüzde 3,4’ü bankacılık, eğitim gibi sektörleri içeren hizmet, yüzde 3,7’si gıda ve yüzde 7,4’ü ise gıda dışı sektördendir.

Tablo 25. Staj Yapılan İşletmenin Sınav Yapma Durumu

Sınav Yapma Durumu	Sıklık	Yüzde
Evet	88	21,6
Hayır	319	78,4
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların staj yaptığı işletmelerin sınav yapıp yapmadığı incelendiğinde, işletmelerin yüzde 21,6'sının sınav yaptığı, yüzde 78,4'ünün ise sınav yapmadığı tespit edilmiştir.

Tablo 26. Katılımcıların Staj Sırasında Oryantasyon Eğitimi Alma Durumu

Oryantasyon Eğitimi	Sıklık	Yüzde
Evet	106	26
Hayır	301	74
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların staj sırasında oryantasyon eğitimi alıp almadığı Tablo 26'da gösterilmiştir. Tablo 26'dan araştırmaya katılanların yüzde 26'sının oryantasyon eğitimi aldığı ancak yüzde 74'ünün bu eğitimi almadığı anlaşılmaktadır.

Tablo 27. Katılımcıların Sorularına Yetkililer Tarafından Yeterli Cevap Verilme Durumu

Yeterli Cevap Verme	Sıklık	Yüzde
Evet	267	65,6
Kısmen	104	25,6
Hayır	14	3,4
Toplam	385	94,6
Cevap yok	22	5,4
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların staj yaptıkları yerde sordukları sorulara yetkililer tarafından yeterli cevapların verilme durumu incelendiğinde, işletmelerin yüzde 65,6'sının sorulara yeterli cevapları verdiği, yüzde 25,6'sının soruları kısmen cevapladığı ve yüzde 3,4'ünün ise sorulara yanıt vermediği tespit edilmiştir.

Tablo 28. Katılımcıların Staj Yaptığı İşletmenin Sunduğu İmkânlar

Sunulan İmkânlar	Sıklık	Yüzde
Sadece Yemek	164	40,3
Sadece Ulaşım	36	8,8
Yemek ve Ulaşım	135	33,2
Maaş	2	,5
Yemek, Ulaşım ve Maaş	8	2,0
Diğer	30	7,4
İmkân Yok	32	7,9
Toplam	407	100

Araştırmaya katılanların staj yaptığı işletmelerin sunduğu imkanlar Tablo 28’de verilmiştir. Tabloya göre işletmelerin yüzde 40,3’ü sadece yemek, yüzde 8,8’i sadece ulaşım, yüzde 33,2’i hem yemek hem ulaşım, yüzde 0,5’i maaş, yüzde 7,4’ü ise bunların dışında kalan imkanları sağlamıştır. Yüzde 2 işletme yemek, ulaşım ve maaş imkanının üçünü de aynı anda sunarken, yüzde 7,1 işletme ise stajyerlerine hiç imkan tanımamıştır.

Tablo 29. Katılımcıların Staj Süresince Olumsuz Gördüğü Unsurlar

Olumsuz Görülen Unsurlar	Sıklık	Yüzde
Cevap Yok	336	82,6
Bilgi Öğretmeme	3	,7
Alakasız İş Yaptırma	34	8,4
Çalışanların Bilgisinin Az Olması	4	1,0
Çalışma Saatinin Fazla Olması	5	1,2
Kötü Davranma	8	2,0
Maaşın Olmaması	5	1,2
Yemek ve Ulaşım Sorunu	12	2,9
Toplam	407	100

Staj süresince karşılaşılan olumsuz durumlarla ilgili açık uçlu soruya katılımcıların yüzde 82,6’sı cevap vermemiştir. Cevap verenlerin çoğunluğu ise iş ile ilgisi olmayan işlerin yaptırılmasından şikayet etmiştir. Yemek, ulaşım sorunu, stajyerlere kötü davranılması, çalışanların bilgisinin yeterli olmaması ise katılımcıların olumsuz olarak değerlendirdiği diğer unsurlardır.

6.2. Faktör Analizi Sonucu Ulaşılan Bulgular

Tablo 30. Faktör Analizi Sonuçları

	Eş kökenlik	Yükü	Öz değeri	A. varyans	Ort.	Cr. Alfa
1. Staj Sonrası Sektöre Bakış (9 ifade)			5,71	38,09	3,86	,94
16.Yapmış olduğum staj, okulu bitirince bu mesleği yapma düşünceme olumlu yönde katkı sağladı.	,777	,841				
17.Staj yaptıktan sonra bu meslekte daha başarılı olacağıma kanaat getirdim.	,773	,829				
15.Yapmış olduğum staj, lojistik mesleğini sevmeme fayda sağladı.	,758	,829				
10.Yapmış olduğum stajda, almış olduğum teorik eğitimdeki bilgileri uygulama imkanı buldum.	,683	,733				
12.Yapmış olduğum staj, alanımla ilgili yeni gelişmeleri uygulama düzeyinde görme imkanı sağladı.	,727	,725				
11.Yapmış olduğum staj, kendime olan güven duygusunun gelişmesine katkı sağladı.	,750	,705				
9.Yapmış olduğum staj, ileriki yaşamımda iş bulmama yardımcı olacaktır.	,604	,677				
13.Yapmış olduğum staj, insanlarla olan iletişimimin gelişmesine katkı sağladı.	,661	,643				
14.Yapmış olduğum staj, sektörü tanıma olanağı sağladı.	,686	,633				
2. Stajdan Duyulan Memnuniyet (6 ifade)			4,77	31,81	3,80	,90
3.Staj esnasında meslek alanım dışında herhangi bir iş yapmak durumunda kalmadım.	,610	,762				
2.Staj yaptığım işletme yöneticileri stajyer olsun olmasın tüm çalışanlara adil davranıyorlardı.	,727	,755				
5.Staj esnasında işletme tarafından yeterli düzeyde hizmet içi eğitim verilmekteydi.	,717	,750				
4.Staj esnasındaki çalışma arkadaşlarımla bana karşı tutum ve davranışlarından memnundum.	,704	,746				
1.Staj çalışma saatlerim mesai saatlerine uygundu.	,640	,725				
6.Staj esnasında öğrenim gördüğüm bölüme uygun alanlarda görev yaptım.	,668	,686				

Varimax rotasyonlu temel bileşenler analizi. Açıklanan toplam varyans: % 69,89, KMO örneklem yeterliliği: ,90 ; Bartlett's küresellik testi: $X^2 : 5091,723$, s.d.: 105, p: ,000, Yanıt kategorileri: 1: Kesinlikle Katılmıyorum ... 5: Kesinlikle Katılıyorum.

Katılımcıların staj algılarının alt boyutlarını belirlemek için faktör analizi yapılmıştır. Faktör analizinin geçerliliğini KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) testi göstermektedir. Bu test belirli bir örneklemden elde edilen değişkenlerin oluşturduğu veri yapısının faktör analizi için yeterli olup olmadığını ortaya koymaktadır. KMO değerinin 0,60 ve üstünde olması örneklemin faktör analizi için yeterli olacağına işaret etmektedir (Gürbüz ve Şahin, 2017: 317). Yapılan faktör analizi sonucu KMO değeri ,960 olarak bulunmuştur. Dolayısıyla faktör analizi için örneklem yeterliliğinin sağlandığı kabul edilmektedir. Bartlett Küresellik testi sonucu ($\chi^2=5091,723$, $p=,000$) da faktör analizinin değişkenler için uygun olduğunu göstermektedir. Yani yapılan faktör analizi sonucu KMO ve Bartlett testi anlamlı çıkmıştır.

17 ifadeden oluşan ölçekte ifadeler faktör yükleri, eş kökenlik değerleri, binişik olma, faktör altında tek ifade kalma durumları ve ifade silindiği zaman ölçeğin alacağı alfa değeri bakımından incelenmiştir. İnceleme sonucunda 7. ve 8. ifadeler binişik oldukları için ölçekten çıkartılmıştır. Geriye kalan 15 ifade tekrar faktör analizine tabi tutulmuş ve 15 ifadenin 2 faktör altında toplandığı görülmüştür. "Staj Sonrası Sektöre Bakış" isimli ilk faktör 9 ifadeden oluşmakta ve toplam varyansın %38,09'unu açıklamaktadır. İkinci faktör ise "Stajdan Duyulan Memnuniyet" ismini almış olup 6 ifadeden oluşmakta ve toplam varyansın %31,81'inden meydana gelmektedir. Bu iki faktör de toplam varyansın %69,89'unu açıklamaktadır. Toplam varyans düzeyinin sosyal bilimlerde yapılan faktör analizinde %60 ve üzeri olması önerilmektedir (Nakip ve Yaraş, 2017: 540).

6.3. Hipotezlerin Test Edilmesi Sonucu Ulaşılan Bulgular

Tablo 31. Katılımcıların Staj Algısı ile Staj Yapılan İşletmeyi Kimin Bulduğu Arasındaki ANOVA Sonuçları

Faktörler	Grup Sembolü	İşletmeyi Kimin Bulduğu	n	Ort.	Standart sapma	F değeri	P değeri	Farklılık
Stajdan Duyulan Memnuniyet	A	Okul	30	3,54	1,06398	,884	,474	Yok
	B	Arkadaşlar	34	3,74	1,00938			
	C	Kendisi	92	3,79	1,01027			
	D	Tanıdıklar	147	3,89	,96412			
	E	Akrabalar	104	3,79	,88448			
Staj Sonrası Sektöre Bakış	A	Okul	30	3,58	,99216	1,219	,302	Yok
	B	Arkadaşlar	34	3,70	,91748			
	C	Kendisi	92	3,83	,96533			
	D	Tanıdıklar	147	3,91	,91350			
	E	Akrabalar	104	3,93	,88210			

Katılımcıların staj algısının staj yaptıkları işletmeyi kimin bulduğuna göre farklılık gösterip göstermediğine bakıldığında, stajdan memnun olma ve staj sonrası sektöre bakış durumlarının işletmeyi kimin bulduğuna göre farklılık göstermediği görülmektedir. Buna göre H1a ve H1b hipotezleri desteklenmemiştir.

Tablo 32. Staja Yönelik Algı İle Farklı Departmanda Çalışma Arasındaki T Testi Sonuçları

Faktörler	Farklı Departmanda Çalışma	n	Ort.	St. Sapma	t değeri	p değeri
Stajdan Duyulan Memnuniyet	Evet	116	3,98	,94927	2,403	,017
	Hayır	291	3,73	,96484		
Staj Sonrası Sektöre Bakış	Evet	116	3,98	,91912	1,678	,094
	Hayır	291	3,81	,92423		

Tablo 32'ye göre, öğrencilerin stajdan memnun olmaları farklı birimlerde çalışma durumlarına göre anlamlı bir farklılık gösterirken, staj sonucu öğrencilerin sektöre bakışı farklı birimlerde çalışmaya göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir. Yani staj boyunca farklı departmanlarda

çalışanların stajdan memnun oldukları tespit edilmiştir. Bu sonuca göre de, H2a hipotezi desteklenmiş ancak H2b hipotezi desteklenmemiştir.

Tablo 33. Katılımcıların Staj Algısı ile Çalışılan Departman Sayısı Arasındaki ANOVA Sonuçları

Faktörler	Grup Sembolü	Çalışılan Departman Sayısı	n	Ort.	St. Sapma	F	P	Farklılık
Stajdan Duyulan Memnuniyet	A	1	291	3,72	,95641	4,196	,016	C>B C>A B>A
	B	2	80	3,94	,97637			
	C	3 ve fazlası	36	4,15	,93552			
Staj Sonrası Sektöre Bakış	A	1	291	3,81	,91784	1,393	,250	Yok
	B	2	80	3,95	,93759			
	C	3 ve fazlası	36	4,03	,94318			

Katılımcıların staj algısının çalışan departman sayısına göre farklılık gösterip göstermediği incelendiğinde, sadece stajdan memnun olma durumunun çalışan departman sayısına göre anlamlı farklılık gösterdiği görülmektedir. Bu sonuca göre 3 ve daha fazla departmanda staj yapanlar daha az departmanda staj yapanlara göre stajdan daha fazla memnun olmaktadır. Yani H3a hipotezi desteklenirken, H3b hipotezi ise desteklenmemiştir.

Tablo 34. Katılımcıların Staj Algısı ile İşletmede Çalışan Kişi Sayısı Arasındaki ANOVA Sonuçları

Faktörler	Grup Sembolü	Çalışan Kişi Sayısı	n	Ort.	St. sapma	F	P	Farklılık
Stajdan Duyulan Memnuniyet	A	50 kişi ve daha az	249	3,83	,94678	,519	,595	Yok
	B	50-150 kişi	88	3,71	1,01243			
	C	151 kişi ve daha fazla	70	3,84	,98149			
Staj Sonrası Sektöre Bakış	A	50 kişi ve daha az	249	3,92	,85835	1,548	,214	Yok
	B	50-150 kişi	88	3,80	1,00566			
	C	151 kişi ve daha fazla	70	3,72	1,03504			

Tablo 34'te katılımcıların staj algısının staj yaptıkları işletmede çalışan kişi sayısına göre farklılık gösterip göstermediği sunulmuştur. Tablo 34'e göre stajdan memnun olma ve staj sonrası sektöre bakış durumlarının işletmedeki çalışan kişi sayısına göre farklılık göstermediği görülmektedir. Böylece H4a ve H4b hipotezlerinin desteklenmediği ifade edilebilir.

Tablo 35. Katılımcıların Staj Algısı ile İşletmenin Bulunduğu Bölge Arasındaki ANOVA Sonuçları

Faktörler	Grup Sembolü	İşletmenin Bulunduğu Bölge	n	Ort.	St. sapma	F	P	Farklılık
Stajdan Duyulan Memnuniyet	A	Akdeniz	246	3,84	,94901	,475	,622	Yok
	B	İç Anadolu	92	3,74	,94940			
	C	Diğer Bölgeler	69	3,76	1,05270			
Staj Sonrası Sektöre Bakış	A	Akdeniz	246	3,93	,87144	1,993	,138	Yok
	B	İç Anadolu	92	3,76	,97315			
	C	Diğer Bölgeler	69	3,72	1,02643			

Katılımcıların staj algısının staj yaptıkları işletmenin bulunduğu bölgeye göre farklılık gösterip göstermediği analiz edildiğinde, stajdan memnun olma ve staj sonrası sektöre bakış durumlarının işletmenin bulunduğu bölgeye göre farklılık göstermediği tespit edilmiştir. Yani H5a ve H5b hipotezleri desteklenmemiştir.

Tablo 36. Staja Yönelik Algı İle İşletmenin Sahiplik Yapısı Arasındaki T Testi Sonuçları

Faktörler	İşletmenin Sahiplik Yapısı	n	Ort.	St. Sapma	t değeri	p değeri
Stajdan Duyulan Memnuniyet	Aile İşletmesi	126	3,75	1,02626	-,766	,444
	Kurumsal İşletme	281	3,83	,93870		
Staj Sonrası Sektöre Bakış	Aile İşletmesi	126	3,81	,98575	-,770	,442
	Kurumsal İşletme	281	3,88	,89701		

Tablo 36'ya göre öğrencilerin stajdan memnun olma durumları ve staj sonucu öğrencilerin sektöre bakışı işletmenin sahiplik yapısına göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir. Bu sonuca göre H6a ve H6b hipotezleri desteklenmemiştir.

Tablo 37. Staja Yönelik Algı İle İşletmenin Türü Arasındaki T Testi Sonuçları

Faktörler	İşletmenin Türü	n	Ort.	St. Sapma	t değeri	p değeri
Stajdan Duyulan Memnuniyet	Devlet	45	3,50	1,07247	-2,230	,026
	Özel	362	3,84	,94696		
Staj Sonrası Sektöre Bakış	Devlet	45	3,38	1,04596	-3,761	,000
	Özel	362	3,92	,89227		

Tablo 37'ye göre öğrencilerin stajdan memnun olmaları ve staj sonucu öğrencilerin sektöre bakışı işletmenin türüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir. Özel kuruluşlarda staj yapanların stajdan duydukları memnuniyet durumlarının arttığı ve sektöre bakışlarının daha olumlu olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuca göre de H7a ve H7b hipotezleri desteklenmiştir.

Tablo 38. Katılımcıların Staj Algısı ile İşletmenin Bulunduğu Sektör Arasındaki ANOVA Sonuçları

Faktörler	Grup Sembolü	İşletmenin Bulunduğu Sektör	n	Ort.	St. Sapma	F	P	Farklılık
Stajdan Duyulan Memnuniyet	A	Lojistik	337	3,79	,97872	,541	,582	Yok
	B	Diğer	40	3,77	,96792			
	C	Gıda dışı	30	3,98	,82042			
Staj Sonrası Sektöre Bakış	A	Lojistik	337	3,89	,91161	1,668	,190	Yok
	B	Diğer	40	3,61	1,04867			
	C	Gıda dışı	30	3,87	,87700			

Tablo 38'den katılımcıların staj algısının staj yaptıkları işletmenin bulunduğu sektöre göre farklılık gösterip göstermediği incelendiğinde, stajdan memnun olma ve staj sonrası sektöre bakış durumlarının işletmenin bulunduğu sektöre göre farklılık göstermediği anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda H8a ve H8b hipotezleri desteklenmemiştir.

Tablo 39. Staja Yönelik Algı İle İşletme Staj Öncesi ve Sırasında Yapılan Sınav Arasındaki T Testi Sonuçları

Faktörler	İşletme Staj Öncesi ve Sırasında Yapılan Sınav	n	Ort.	St. Sapma	t değeri	p değeri
Stajdan Duyulan Memnuniyet	Evet	88	3,86	1,08912	,601	,548
	Hayır	319	3,79	,93059		
Staj Sonrası Sektöre Bakış	Evet	88	3,84	1,12873	-,141	,888
	Hayır	319	3,86	,86221		

Tablo 39'a göre öğrencilerin stajdan memnun olmaları ve staj sonucu öğrencilerin sektöre bakışı işletmenin staj öncesinde ve sırasında yaptığı sınava göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir. Bu sonuca göre H9a ve H9b hipotezleri desteklenmemiştir.

Tablo 40. Staja Yönelik Algı İle Staj Sırasında Alınan Oryantasyon Eğitimi Arasındaki T Testi Sonuçları

Faktörler	Staj Sırasındaki Oryantasyon Eğitimi	n	Ort.	St. Sapma	t değeri	p değeri
Stajdan Duyulan Memnuniyet	Evet	106	3,94	1,10582	1,595	,113
	Hayır	301	3,75	,90862		
Staj Sonrası Sektöre Bakış	Evet	106	3,92	1,09940	,719	,473
	Hayır	301	3,84	,85595		

Tablo 40'ta öğrencilerin stajdan memnun olmalarının ve staj sonucu öğrencilerin sektöre bakışının staj sırasında alınan oryantasyon eğitimine göre anlamlı bir farklılık göstermediği görülmektedir. Yani H10a ve H10b hipotezlerinin desteklenmediği ifade edilebilir.

Tablo 41. Staja Yönelik Algı İle Sorulan Sorulara Yetkililer Tarafından Yeterli Cevaplar Verilmesi Arasındaki T Testi Sonuçları

Faktörler	Yetkililer Tarafından Yeterli Cevaplar Verilmesi	n	Ort.	St. Sapma	t değeri	p değeri
Stajdan Duyulan Memnuniyet	Evet	267	4,04	,91955	6,041	,000
	Kısmen	104	3,48	,75087		
Staj Sonrası Sektöre Bakış	Evet	267	4,02	,90139	4,532	,000
	Kısmen	104	3,61	,73406		

Tablo 41'e göre öğrencilerin stajdan memnun olmaları ve staj sonucu öğrencilerin sektöre bakışı staj yaptıkları yerde sorulan sorulara yetkililer tarafından yeterli cevap verilme durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir. Yetkililer stajyerlerin sorularına yeterli cevap verdiklerinde stajyerlerin stajdan duydukları memnuniyetleri artmakta ve sektöre bakışları olumlu olmaktadır. Bu sonuca göre H11a ve H11b hipotezleri desteklenmiştir.

Tablo 42. Katılımcıların Staj Algısı ile İşletmenin Sunduğu İmkânlar Arasındaki ANOVA Sonuçları

Faktörler	Grup Sembolü	İşletmenin Sunduğu İmkânlar	n	Ort.	St. sapma	F	P	Farklılık
Stajdan Duyulan Memnuniyet	A	Yemek	164	3,84	,84111	3,604	,007	C>A A>E E>D D>B
	B	Ulaşım	36	3,28	1,13307			
	C	Yemek ve ulaşım	135	3,93	1,03659			
	D	Diğer	40	3,66	1,02827			
	E	Yok	32	3,77	,83575			
Staj Sonrası Sektöre Bakış	A	Yemek	164	3,94	,80439	2,722	,029	A>C C>D D>E E>B
	B	Ulaşım	36	3,41	1,11432			
	C	Yemek ve Ulaşım	135	3,92	1,02150			
	D	Diğer	40	3,82	,84992			
	E	Yok	32	3,72	,87489			

Katılımcıların staj algısının staj yaptıkları işletmenin sunduğu imkanlara göre farklılık gösterip göstermediğine bakıldığında, stajdan memnun olma ve staj sonrası sektöre bakış durumlarının işletmenin sunduğu imkanlara göre farklılık gösterdiği görülmektedir. Bu sonuca göre yemek ve ulaşım imkanı sağlayan işletmelerde staj yapanlar başka imkanları olan işletmelerde staj yapanlara göre stajdan daha fazla memnun olmaktadır. Staj sonrası sektöre bakış durumunda ise sadece yemek imkanı sunan işletmelerde staj yapanlar başka imkanları sağlayan işletmelerde staj

yapanlara göre daha olumlu bir bakışla sektörü değerlendirmektedir. Bu sonuçlar doğrultusunda H12a ve H12b hipotezleri desteklenmiştir.

Tablo 43. Hipotezlerin Sonuç Tablosu

Hipotez		Sonuç	Hipotez		Sonuç
H1	H1a	Desteklenmedi	H7	H7a	Desteklendi
	H1b	Desteklenmedi		H7b	Desteklendi
H2	H2a	Desteklendi	H8	H8a	Desteklenmedi
	H2b	Desteklenmedi		H8b	Desteklenmedi
H3	H3a	Desteklendi	H9	H9a	Desteklenmedi
	H3b	Desteklenmedi		H9b	Desteklenmedi
H4	H4a	Desteklenmedi	H10	H10a	Desteklenmedi
	H4b	Desteklenmedi		H10b	Desteklenmedi
H5	H5a	Desteklenmedi	H11	H11a	Desteklendi
	H5b	Desteklenmedi		H11b	Desteklendi
H6	H6a	Desteklenmedi	H12	H12a	Desteklendi
	H6b	Desteklenmedi		H12b	Desteklendi

Tablo 43'te hipotezlerin sonuç tablosu yer almaktadır. Buna göre H2a, H3a, H7a, H7b, H11a, H11b, H12a ve H12b hipotezlerinin yapılan analizler sonucu desteklendiği görülmüştür.

7. SONUÇ ve ÖNERİLER

Lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu nitelikli işgücü üniversitelerin ön lisans, lisans ve lisansüstü bölümlerinde lojistik eğitimiyle yetiştirilmektedir. Lojistik eğitimiyle öğrencilere sektöre yönelik teorik bilgiler ve yetenekler kazandırılmaya çalışılmaktadır. Ancak öğrencilerin sadece teorik bilgilerle sektörü tanınması ve sektöre hazırlanması zor olduğundan bu bilgilerin somutlaştırılması gerekmektedir. Bu noktada da staj kavramının önemi ortaya çıkmaktadır. Staj, üniversitelerin verdiği teorik bilgilerin pratiğe dönüştüğü yer olmakla birlikte öğrencilerin becerilerini geliştirdikleri ve birçok konuda tecrübe edindikleri bir süreçtir. Öğrenciler staj programıyla, elde ettikleri teorik bilgileri uygulayarak davranışa dönüştürmekte, meslekleri hakkında daha detaylı bilgiler edinmekte, sektörün sorunlarını birebir gördükleri için çözüm becerilerini geliştirmekte, sektördeki yenilikleri ve ilgili teknolojinin kullanımını öğrenmektedirler.

İş hayatının ilk basamağı olan staj, öğrencilerin çoğu için ilk deneyim olmakta ve öğrenciler bu süreçte olumlu veya olumsuz çeşitli durumlarla karşılaşabilmektedirler. Karşılaştıkları bu durumlar da öğrencilerin memnuniyet düzeyini etkilemekte ve mesleğe bakış açılarının şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Öğrencilerin stajdaki memnuniyetleri demografik faktörler, kişilik özellikleri, okulla ilgili faktörler gibi birçok faktör tarafından etkilenmektedir. Bu faktörlerden birisi de işletme kaynaklı faktörlerdir. Staj yapılan her işletmenin yapısı, türü, çalışan sayısı, çalışanların yeterlilikleri, sağlanan imkanlar gibi kendine özgü bir takım özellikleri bulunmaktadır. Bu özellikler de öğrencilerin stajlarından duydukları memnuniyet düzeylerini etkilemekte ve sektör hakkında bir fikir edinmelerini sağlamaktadır. Bu araştırmada da Mersin, Gaziantep, Hatay ve Konya şehirlerindeki üniversitelerde lojistik bölümünde okuyan ve staj programını tamamlamış olan öğrencilerin staj algılarında etkili olan işletme kaynaklı özelliklerin neler olduğu ortaya konmaya çalışılmıştır.

Araştırmaya katılanların çoğunun erkek, 20-24 yaş aralığında ve ön lisans programında okuyan öğrenciler olduğu görülmüştür. Öğrencilerin çoğunun ön lisans öğrencisi olmasının en büyük nedeni, staj zorunluluğunun meslek yüksekokulları ve yüksekokullarda zorunlu ancak bazı fakültelerde isteğe bağlı olmasıdır. Katılımcıların okuduğu üniversitelerin bulunduğu illerde ise Mersin ön plana çıkmaktadır. Bu ise Mersin'in bünyesinde birden çok lojistik eğitimi veren üniversite olmasından kaynaklanmaktadır. Öğrencilerin birçoğu staj yerini tanıdıklarının ve akrabalarının yardımlarıyla bulduklarını, staj süresi boyunca tek bir departmanda görev aldıklarını, staj yaptıkları işletmelerde 50 kişi ve altı çalışan bulunduğunu, lojistik sektöründe ve departmanında, özel kuruluş statüsüne sahip kurumsal işletmelerde stajlarını yaptıklarını belirtmişlerdir. Araştırmada işletmelerin büyük kısmının sınav yapmadığı, yine birçoğunun oryantasyon eğitimi vermediği ancak işletmede bulunan yetkililerin öğrencilerin önemli kısmının sorularına yeterli cevap verdiği saptanmıştır. Staj

yapılan işletmelerde en çok sunulan imkanın sadece yemek ve yemek ile ulaşım olduğu, öğrencilerin genelinde staj süresince olumsuz bulunan unsurları belirtmediği ancak az sayıda öğrencinin alakasız iş yapmak zorunda kaldığı da bulunan sonuçlar arasındadır. Bulunan bu sonuçlar Aydoğan'ın (2002), Karacan ve Karacan'ın (2004), Nayır'ın (2006), Sarı'nın (2007), Gülegül ve Uygur'un (2011), Türkseven'in (2012), Yücekaya ve diğerlerinin (2016), Tektaş ve diğerlerinin (2016) araştırmalarındaki bulguları destekler niteliktedir.

Araştırmada staj yapan öğrencilerin stajla ilgili algıları “Staj Sonrası Sektöre Bakış” ile “Stajdan Duyulan Memnuniyet” olmak üzere iki faktör altında incelenmiştir. Hipotezler de bu iki faktör ve lojistik eğitimi alan öğrencilerin staj algılarını etkileyen işletme faktörleri temel alınarak oluşturulmuştur. Hipotezlerin test edilmesi sonucu öğrencilerin staj algısının staj yapılan işletmeyi kimin bulduğuna, işletmede çalışan kişi sayısına, işletmenin bulunduğu bölgeye, işletmenin sahiplik yapısına, işletmenin bulunduğu sektöre, işletmenin staj öncesinde veya sırasında sınav yapma durumuna, oryantasyon eğitimi verilmesine göre anlamlı bir farklılık göstermediği tespit edilmiştir.

Araştırma sonuçları öğrencilerin sektöre bakış açılarının farklı departmanda çalışma durumu ve çalışılan departman sayısına göre farklılık göstermediğini ancak stajdan duydukları memnuniyetin her iki durumda da anlamlı farklılık gösterdiğini ortaya koymuştur. Bu sonuca göre, öğrenciler işletmelerin farklı departmanlarında görev aldıkları ve görev aldıkları departman sayısı arttığı zaman stajdan daha fazla memnun olmuşlardır. Çünkü stajını değişik departmanlarda çalışarak tamamlayan öğrenciler diğer departmanları da tanımakta ve sektöre yönelik daha fazla bilgi, beceri ve tecrübe kazanmaktadır. Araştırmanın bu sonuçları öğrencilerin staj sürecinde bilgi ve becerilerini geliştirmenin ancak rotasyonla mümkün olacağını savunan Emir ve diğerlerinin (2010), ayrıca Karaca ve diğerlerinin (2015), Akçin'in (2015), Çaylan, Akpınarlı ve Deveci'nin (2016) ve Akay, Uslu ve Sancar'ın (2018) çalışmaları ile paralellik göstermektedir. Öğrenciler eğitim hayatlarında mesleklerinde kullanacakları farklı bilgiler edinmektedirler. Öğrencilere staj olanağı sağlayan işletmeler de stajyer öğrencileri belirli aralıklarla farklı bölümlerde çalıştırarak bu öğrencilerin öğrendikleri birçok teorik bilgiyi uygulamalarını, farklı deneyimler ve bilgiler kazanmalarını sağlamalı, böylelikle de sektörü tüm yönleriyle anlamalarına ve sektöre daha olumlu bakmalarına katkıda bulunmalıdır.

Araştırmada öğrencilerin staja yönelik algısı ile işletmenin türü arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Araştırmanın sonucuna göre özel kuruluşlarda staj yapanların stajdan duydukları memnuniyetin arttığı ve öğrencilerin sektöre bakışının daha olumlu olduğu belirlenmiştir. Bu sonuç Gülegül ve Uygur'un (2011), Mankan'ın (2015), Karacan ve diğerlerinin (2015) ve Kesoğlu ve

diğerlerinin (2016) çalışma sonuçları ile örtüşmemektedir. Bu çalışmalar incelendiğinde bu çalışmaların lojistik sektöründen farklı sektörlerde, sağlık ve büro yönetimi gibi konularda yapıldığı anlaşılmıştır. Erkan (2014: 51), Türk lojistik sektöründe yaklaşık 3000 işletmenin faaliyet sürdüğünü belirtmektedir. Buradan da lojistikle ilgili bölümlerden mezun olanların özel sektörde istihdam edilme olasılıklarının daha fazla olduğu anlaşılmaktadır. Bundan dolayı da, okul yönetimi ile özel sektör kurumları arasında daha fazla işbirliği sağlanmalı, özel işletmeler ile anlaşmalar yapıp öğrenciler buralara yönlendirilmeli, kamu kurumlarına da stajın önemi ve stajdan neler beklenildiği detaylı olarak anlatılmalıdır.

Araştırmanın diğer bir sonucu staj algısının öğrencilerin sorularına yetkililer tarafından yeterli cevap verilme durumuna göre farklılık gösterdiği'dir. Öğrenciler staj yaptıkları işletmelerin çalışanlarından yeterli seviyede bilgi aldığı'da hem stajdan duydukları memnuniyet düzeyleri artmakta hem de sektöre daha olumlu bakmaktadırlar. Bu sonuç Karacan ve Karacan'ın (2004), Sarı'nın (2007), Bahadır ve Oğuz'un (2012), Aydemir'in (2016) çalışmalarıyla uyum göstermektedir. Öğrenciler okulda öğrendikleri teorik bilgileri stajda uygulama imkanı bulmakta, ancak deneyimsiz oldukları için neyi, nasıl yapacaklarını bazen tam olarak bilememektedirler. Bu nedenle de staj yaptıkları işletmelerde işinin uzmanı olan kişilere çeşitli sorular sorarak bilgilerini arttırmak istemektedirler. Bu açıdan işletmelerde çalışan kişilerin stajyerleri sektörün geleceği olarak görebek bilgi vermekten kaçınmaması, deneyimlerini onlarla paylaşmaları, işin doğru yapılması konusunda onlara destek olmaları önem arz etmektedir.

Son olarak araştırmada öğrencilerin staj algısının işletmelerin sunduğu imkanlara göre farklılık gösterdiği tespit edilmiştir. Bu sonuca göre işletmeler sadece yemek veya yemek ve ulaşımı bir arada sunduklarında öğrencilerin stajdan duydukları memnuniyet artmakta ve staj sonrası sektöre bakışları daha olumlu olmaktadır. Araştırmanın bu sonucu Karacan ve Karacan'ın (2004), Sarı'nın (2007), Türkseven'in (2012), Aydemir'in (2016) çalışmalarıyla benzerlik göstermektedir. Bu konuda Çetin (2005), işletmelerin sunduğu imkanların oldukça önemli olduğunu, stajyerlere yetersiz ücret verilmesinin öğrencilerin sektöre bakış açısını olumsuz etkilediğini vurgularken, Karacan ve diğerleri (2015) de, stajyer öğrenciye ücret ödemesi yapan, sosyal imkan sağlayan işletmelerde staj yapan öğrencilerin, ücret ödemesi yapmayan ve sosyal imkan sağlamayan işletmelerde staj yapan öğrencilere göre verimlerinin ve staj yaptıktan sonra eğitim aldıkları bölüme olan ilgilerinin daha fazla arttığını belirtmişlerdir. Bu nedenle işletmelerin stajyerleri ucuz iş gücü olarak görmemeleri, onlara değer vermeleri, iş görenlerine sağladıkları imkanların hepsini olmasa da çoğunu stajyerlere de tanımları gerekmektedir.

Araştırma çeşitli kısıtlara sahiptir. Bu kısıtlara araştırmanın metodoloji bölümünde değinilmiştir. Bu kısıtlardan yola çıkarak lojistik eğitiminde staj konusunu çalışmak isteyen araştırmacılar öğrencilerin staja yönelik algıları ile işletme dışında kalan faktörler arasındaki ilişkiyi inceleyebilirler. İşletme ile ilgili faktörlerle staj algısı arasındaki ilişkiyi Türkiye'nin farklı şehirlerindeki üniversitelerde eğitim gören lojistik öğrencilerini örnekleme dahil ederek tespit etmeye çalışabilirler. Öğrencilerin görüşleri yanında staj sınavı yapan hocaların veya işletme sahiplerinin görüşlerine yer verebilirler. Son olarak, araştırmalarında gözlem veya derinlemesine görüşme gibi yöntemler kullanarak konuyu daha derinlemesine ve farklı bir açıdan irdeleyebilirler.



KAYNAKLAR

Acar, A.Z., Gürol, P. (2013). Türkiye’de Lojistik Yazınının Tarihsel Gelişimi. İşletme Araştırmaları Dergisi, 5 (3), 289-312.

Akandere, G. (2016). Lojistik Sektörü Açısından Meslek Yüksekokullarının Önemi ve Öğrencilerin Lojistik Sektörüne Yönelik Tutumlarının Değerlendirilmesi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi, 19(41), 129-141.

Akay, B., Uslu, A., Sancar, M.F. (2018). Turizm Eğitimi Alan Öğrencilerin Staj Döneminde Yaşadıkları Sorunlar: Lisans ve Ortaöğretim Turizm Öğrencileri Örneği. Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi, 8, 212-236.

Akbulut, P. (2012). Lojistik Yapılanma Modelleri, Samsun Ve Mersin İlleri İçin Optimum Lojistik Yapılanma Modeli Önerileri. Yüksek Lisans Tezi, Çağ Üniversitesi, Mersin.

Akçin, N. (2015). Turizmde Staj Sorunları. Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi, Sakarya.

Akdemir, H.Y. (2011). Lojistik Sektörü İş Gücü Profiline Değerlendirilmesi İzmir İli Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Akiş, E. (2016). Türkiye’de Lojistik Sektörü Ve Rekabet Gücüne Etkisi. 2.Üretim Ekonomisi Kongresi, 1-8.

Akkoca, C. (2012). Türkiye’deki Üniversitelerde Verilen Lojistik Eğitimi Kapsamı Gelişimi Ve Gelecek Öngörüsü. Yüksek Lisans Üniversitesi, Çağ Üniversitesi, Mersin.

Akkoca, C., Gülmez, M. (2013). Lojistik Eğitiminin Önemi, Türkiye’de Ve Dünyada Lojistik Eğitim Alt Yapısının Analizi, 2. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, 227-237.

Akoğlan, M., Okumuş F. (1991). Stajyer Öğrenci Sorunları ve Bu Konuda Bir Anket Çalışması, Anatolia Aylık Turizm, Çevre ve Kültür Dergisi, 2(19/20), 32-33.

Akomaning, E., Voogt, J.M., Pieters, J.M. (2011). Internship in Vocational Education and Training: Stakeholders’ Perceptions of its Organisation, Journal of Vocational Education & Training, 63(4), 575-592.

Akyıldız, M. (2004). Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye’deki Kullanım Biçimleri. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6 (3), 1-22.

Akyüz, H. (1991). Eğitim Sosyolojisinin Temel Kavram ve Alanları Üzerine Bir Araştırma. Ankara: Milli Eğitim Yayınevleri ve Bakanlık Yayınları.

Alkan, C., Doğan, H., Sezgin, İ. (2001). Mesleki ve Teknik Eğitimin Esasları. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Alpert, F., Heaney, J.G., Kuhn, K. (2009). Internships in Marketing: Goals, Structures, and Assessment--Student, Company, and Academic Perspectives. *Australasian Marketing Journal*, 17, 36–45

Alptekin, V. (2009). IMF İstikrar Politikalarının Türkiye Ekonomisi Üzerine Etkileri (1980-2004). *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 469-490.

Arpat, B., Kalfa, V.R., Akşit, A., Çamurdan, B. (2017). Meslek Yüksekokullarında Nitelikli Ara Eleman İhtiyacını Karşılama Yeni Arayışlar: 3+1 İşbaşı Eğitimi Modeli – Honaz Meslek Yüksekokulu Örneği. *Çalışma İlişkileri Dergisi*, 8(2), 76-94.

Ateş, İ., Işık, E. (2010). Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracattaki Büyümeye Etkileri. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2 (1), 99-106.

Aydemir, H. (2016). Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırması: Genel Durumu, Uluslararası Karşılaştırmalar Ve Hedef İle Politikalara Yönelik Öneriler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Fen Ve Mühendislik Dergisi*, 18(54), 400-408.

Aydemir, H.D. (2016). Meslek Yüksekokulu Öğrencilerinin Yaz Stajı Uygulamasına Bakışı: Sağlık Hizmetleri Örneği. *Türk Yaşam Bilimleri Dergisi*, 1(1), 34-42.

Aydoğan, Z.F. (2002). Büro Yönetimi Ön Lisans Programlarında Staj Eğitiminin Önemi. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Ayhan, H. (1995). Eğitim Bilimine Giriş. İstanbul: Başak Ofset.

Ayhan, H. (2011). Eğitim Bilimine Giriş. İstanbul: İstanbul Aydın Üniversitesi Yayınları.

Babacan, M. (2003). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi Ve Rekabet Vizyonu. *Ege Academic Review*, 3(1), 8-15.

Bahadır, M., Oğuz, H. (2012). Selçuk Üniversitesi Teknik Bilimler Meslek Yüksekokulu Öğrencilerinin Staj Yapma Eğilimlerinin Belirlenmesi. Iğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 2, 69-76.

Baki, B., Şimşek, B. (2004). Lojistik Faaliyetlere Göre Performans Ölçütlerinin Belirlenmesi Yöneylem Araştırması. Endüstri Mühendisliği XXIV Ulusal Kongresi, 15-18.

Baki, R. (2016). Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye'deki Lojistik Köy Uygulamaları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçim. Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 5(2), 148 – 162.

Bakkal, M., Demir, U. (2011). Lojistik Yönetimi Ve E-Lojistik. İstanbul: Hiperlink Yayınları.

Bal, H. (2001). Bilimsel Araştırma Yöntem ve Teknikleri. Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi.

Bali, Ö., Enisoğlu, İ., Sezer, F., (2016), Türkiye'de Lisansüstü Lojistik Eğitiminin İçerik Analizi ile İncelenmesi. Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 2(1), 24-36.

Başar, S.İ., Bozma, G. (2017). Ülkelerin Lojistik Performanslarının Belirleyicileri. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 20, 447-458.

Başaran, İ.E., (1991). Eğitime Giriş. Ankara: Kadioğlu Matbaası. Başkol, M. (2010). Lojistik ve Lojistik Yönetimi. Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 1(2), 47-63.

Bilgin, D., Esengün, K. (2014). KOBİ 'lerde Modern Stok Yönetim Modellerinin Uygulanabilirliği; Karaman İlinde Bir Uygulama. Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 16(26), 56-63.

Bilginer, N., Kayabaşı, A., Sezici, E. (2008). Lojistik Faaliyetlerin Süreçsel Etkinliğine Etki Eden Faktörlerin Değerlendirilmesi Üzerine Ampirik Bir Çalışma. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 22, 1-21.

Bowersox J.D., Closs D.J., Cooper M.B. (2002). Supply Chain Logistics Management. Michigan State University.

Bozyiğit, S. (2016). Türkiye’deki Lojistikle İlgili Lisans Bölümlerinin Ders Programları Üzerine Bir İnceleme. *Journal of Yasar University*, 11(42), 133-149.

Busby, G.D., Gibson, P. (2010). Tourism and Hospitality İnternship Experiences Overseas: A British Perspective. *Journal of Hospitality, Leisure, Sport and Tourism Education*, 9(1), 4-12.

Canitez, M. (2011). Uluslararası Pazarlamada Lojistik ve Uygulamalar. Ankara: Gazi Kitapevi.

CEDEFOP (2004). Vocational Education and Training- Key to the Future, Lisbon-Copenhagen-Maastricht: Mobilising for 2010. Luxembourg: Cedefop Synthesis of the Maastricht Study.

Christopher, M. (2011). Logistics and Supply Chain Management. Great Britain: Pearson Education Limited.

Coşkun, R., Altunışık, R., Bayraktaroğlu, S., Yıldırım, E. (2015). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı. Sakarya: Sakarya Kitapevi.

Council of Supply Chain Management Professionals. www.cscmp.org. (2018).

Çaçamer, O. (2015). Lojistik Eğitiminde Deneyimsel Öğrenmenin Öğrenci Tutumu Üzerindeki Etkileri. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Çakaloz, B. (2008). Lojistik Yönetiminde Simülasyon Temelli Eğitim Yaklaşımları. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Çakıcı, L. (1987). İşletmelerde Ambalaj Sorunları ve Ambalajma Alanındaki Gelişmeler. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.

Çalışkan, A., Öztürkoğlu, Y. (2014). Türkiye’de Lojistik Eğitiminde Temel Eğilimler. III.Ulusal Lojistik Ve Tedarik Zinciri Kongresi, 147-153.

Çancı M., Güngören, M. (2013). İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(45), 198-213.

Çaylan, D.Ö., Akpınarlı, V., Deveci, D.A. (2016). Öğrencilerin Staj Programları İle İşe Alım Süreci: Denizcilik Sektöründe “Rotamız Arkas Projesi” Örnek Olay İncelemesi. *CBÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(1), 241-264.

- Çekerol, G.S. (2013). Lojistik Yönetimi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi.
- Çekerol, G.S., Kurnaz, N. (2011). Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 25, 47-59.
- Çetin, Ş. (2005). Öğrenci Stajlarında Yararlanılan Dersler Üzerine Ampirik Bir Değerlendirme: Mersin Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu Örneği. Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, 16(2), 153-169.
- Çetinkaya, C. (2014). Türkiye’de Lojistik Ön Lisans Eğitimi Programları Sorunlar ve Çözüm Önerileri. 21.Yüzyılda Eğitim ve Toplum, 3(8), 173-186.
- Daud, D., Ahmad, H. (2011). A Qualitative Study on Logistics Educational Needs in Malaysian Higher Education Institutions: A Perspective from Logistics Practitioners. International Journal of Human Resource Studies, 1(1), 52-62.
- Demir, B. (2015). Meslek Yüksekokullarında Verilen Muhasebe Eğitiminde Stajın Önemi, Sorunlar Ve Çözüm Önerileri. Eğitim ve Öğretim Araştırmaları Dergisi, 4(3), 76-80.
- Demir, M.H. (2013). Çağdaş Lojistik Uygulamaları. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi.
- Demir, V. (2008). Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması. Ankara: Nobel Yayın.
- Demirci, A., Tarhan, D. (2017). Karayolu Taşımacılığı Optimizasyonu (Veri Zarflama Analizi İle Mersin İlinde Bir Uygulama). Toros Üniversitesi İİSBF Sosyal Bilimler Dergisi, 4(7), 113-131.
- Demirdöğen, O., Korucuk, S. (2017). Depolama Ve Satın Alma Kararlarının Üretime Etkisi: Tra1 Bölgesi İmalat İşletmelerinde Bir Uygulama. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 54, 56-76.
- Doğan, Z., Dikmen, B. (2018). Türkiye’deki Ulaştırma Sektörü Ve Ulaştırma Türlerinin Karşılaştırılması. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 11(56), 759-770.
- Doğar, A. (2006). Tedarik Zincirinde Stok Yönetimi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Dolmacı, N., Duran, Y. (2017). Ön Lisans Düzeyinde Öğrenim Gören Öğrencilerin Zorunlu Staj Uygulamasına İlişkin Görüşleri, Sorunları Ve Çözüm Önerileri: Isparta Meslek Yüksekokulu Örneği. 4. Ulusal Meslek Yüksekokulları Sosyal Ve Teknik Bilimler Kongresi, 557-571.

Duran, G. (2017). Kargo Hizmetlerinin Tüketici Davranışlarına Etkisi Üzerine Bir Uygulama. *Strategic Public Management Journal*, 3(5), 109-123.

Duran, G., Özaydın, A.H., Sarıtaş, A. (2017). Türkiye’de Lojistik Yazının Tarihsel Gelişimi Ve Lojistik Eğitimi. 4. Ulusal Meslek Yüksekokulları Sosyal Ve Teknik Bilimler Kongresi, 308-320.

Durmuş, S., Öztürk, S. (2014). Havayolu Taşımacılığında Lojistik Maliyetler. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8, 205-220.

Dünya Bankası. (2018). Küresel Lojistik Performans Endeksi (Connecting to Compete 2018: Trade Logistics In The Global Economy). 15 Ekim 2018 tarihinde <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf> adresinden erişildi.

Dünyada Ve Türkiye’de Lojistik Sektöründe Mevcut Durum (2017 Kasım). İMEAK Deniz Ticaret Odası. 15 Ekim 2018 tarihinde http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticaret%20Dergisi/kasim_ek_2017.pdf adresinden erişildi.

Eker,Ö. (2006). Lojistik Yönetimi Ve Tedarik Lojistiği Sürecinde Performansın Arttırılması. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Ekovitrin. (2017). Çetin Nuhoglu İle Röportaj. Lojistik Sektörü, Türkiye Ekonomisinde Çok Kritik Role Sahip. 62-63.

Ekovitrin. (2017). Mehmet Tanyaş ile Röportaj. Lojistik Kavramı Ve Türkiye Lojistik Sektörü. 64-70.

Emanet H., Kaynak R. (2014). Üniversitelerin Lojistik Programlarında Verilecek Eğitim Müfredatının Bileşenlerine İlişkin Bir Araştırma. III. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Trabzon.

Emir, O., Pelit, E., Arslan, S. (2010). Turizm Alanında Ön lisans Eğitimi Alan Öğrencilerin Staj Öncesi Ve Sonrası Görüşlerinin Karşılaştırılması (Afyon Kocatepe Üniversitesi Örneği). *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(33), 141-165.

Emirkadı, Ö., Balcı, H. (2018). Lojistik Sektörü Ve Türkiye Dış Ticaretine Etkileri. Journal Of Institute Of Economic Development And Social Researches, 4(8), 123-132.

Ener, T. (2010). Küresel Lojistik Performans İndeksi: Mersin’de Faaliyet Gösteren Lojistik Firmalarının Sektörel Performanslarının İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.

Ercan, İ., Kan, İ. (2004). Ölçeklerde Güvenirlik ve Geçerlik. Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi, 30(3),211-216.

Ergün, S., Şahin, S. (2017). İşletme Talep Tahmini Üzerine Literatür Araştırması. Ulakbilge, 5 (10), 469-487.

Erkan, B. (2014). Türkiye’de Lojistik Sektörü Ve Rekabet Gücü. ASSAM Uluslararası Hakemli Dergisi, 1, 46-65.

Erkan, H. (1998). Bilgi Toplumu ve Ekonomik Gelişme. Ankara: Türkiye İş bankası Kültür Yayınları.

Ertek, T. (2009). Mikroekonomiye giriş. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım.

Erturgut, R., (2011). Increasing Demand for Logistics Technician in Business World and Rising Trend of Logistics Programs in Higher Vocational Schools: Turkey Case. Procedia Social and Behavioral Sciences, 15 (2011), 2776–2780.

Erturgut, R., (2016). Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık

Eymen, U.E. (2007). Tedarik Zinciri Yönetimi. Kaliteofisi Yayınları No: 14, <https://docplayer.biz.tr>.

Fidan, N., Erden, M. (1998). Eğitime Giriş. İstanbul: Alkım Yayınları.

Gerede, E., (Ed.). (2015). Havayolu Taşımacılığı Ve Ekonomik Düzenlemeler Teori Ve Türkiye Uygulaması. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.

Girgin, G. (2006). Fenikeliler’de Akdeniz Ticareti. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.

Gravier, M., Farris, M. (2008). An Analysis of Logistics Pedagogical Literature: Past and Future Trends in Curriculum, Content and Pedagogy. International Journal of Logistics Management, 19(2), 233-253.

- Gülegül, H.İ., Uygur, F. (2011). İşletmelerde Mesleki Eğitim ile Staj Uygulamalarının Değerlendirilmesi. Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı Eğitimi Araştırma Ve Geliştirme Dairesi Başkanlığı
- Gülen, K.G. (2010). Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2013). Gümrük Ve Ticaret Bakanlığının Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamaları. Ankara: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayını.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2017). Lojistik Performans Endeksi:2016. Ankara: Ekonomik Analiz Ve Değerlendirme Dairesi.
- Gümüş, S. (2013). Lojistik Sektörünün Türk Ekonomisine Katkıları Ve Bir Araştırma. Uluslararası İşletme ve Yönetim Dergisi, 1(3), 302-324.
- Gümüş, Y. (2009). Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Kârı İle Olan İlişkisi. Dumlupınar Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokul Muhasebe ve Finansman Dergisi, 41, 97-113.
- Gürbüz, S., Şahin, F. (2017). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri Felsefe-Yöntem-Analiz. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Güven, İ. (2014). Türk Eğitim Tarihi. Ankara: Pegem Akademi.
- Haşiloğlu, S.B., Baran, T., Aydın, O. (2015). Pazarlama Araştırmalarındaki Potansiyel Problemlere Yönelik Bir Araştırma: Kolayda Örneklem ve Sıklık İfadeli Ölçek Maddeleri. Pamukkale İşletme ve Bilişim Yönetimi Dergisi, 2(1), 19-28.
- Hesse, M., Rodrigue, J.P. (2004). The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution. Journal of Transport Geography, 12(3), 1-14.
- Hocaoğlu, S., Güner, S., Coşkun, E. (2015). Sektörün Lojistik Eğitimi Veren Üniversitelerden Beklentilerinin Tespit Edilmesine Yönelik Bir Çalışma. 7. Uluslar Arası Balkanlarda Sosyal Bilimler Kongresi, 775-785.

Işık, E. (2009). Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri. Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.

İhracatçı Geliştirme Merkezi. (2006). 100 Soruda Dış Ticaret. Ankara: DTM Yayınları.

İnce, M., Bozyiğit, S., Çelenk, İ. (2016). Lojistik Sektörünün Üniversitelerdeki Lojistik Eğitimi Değerlendirmesi Üzerine Nitel Bir Çalışma. International Conference of Strategic Research in Social Science and Education, 288-306.

İstanbul Ticaret Odası, (2006). Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi. Yayın No:2006-14, İstanbul.

Kabasakal, A., Solak, A.O. (2009). Demiryolu Sektörünün Rekabete Açılması. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 25, 27-34.

Kadlubek, M., Krzywda, D., Krzywda, J. (2017). Internship in Logistics Seen From Students' Perspective. Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej Zarządzanie, 27(1), 172-180.

Kalkınma Bakanlığı. (2014). Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018 Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi. Ankara: Özel İhtisas Komisyonu Raporu.

Karaca, N., Çakır, S. (2014). Mesleki Eğitim Ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi (Megep) Muhasebe Finansman Alanı Modüllerinin Etkinliğinin Tespitine Yönelik Bir Araştırma. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 17(31), 213-231.

Karacan, P. Ö., Çeliker, H., Karaca, K.S. (2015). Büro Yönetimi Ve Yönetici Asistanlığı Öğrencilerinin Staj Eğitimi Hakkındaki Görüşleri Üzerine Bir Araştırma. Electronic Journal of Vocational Colleges, 14, 94-112.

Karacan, S., Karacan, E. (2004). Meslek Yüksekokullarında (MYO) Yapılan Staj Uygulamalarına İlişkin Bir Araştırma: Kalite ve Verimlilik İçin İş Yerleri – MYO İşbirliğinin Gereği. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 8(2), 168-184.

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

Karasar, N. (1999). Bilimsel Araştırma Yöntemi. Ankara: Nobel Yayın.

Karip, E. (Ed.). (2009). Eğitim Bilimine Giriş. Ankara: Pegem Akademi.

- Karlı, D. M. (2003). Öğretmenlik Mesleğine Giriş, Alternatif Yaklaşım. Ankara: Pegem Akademi.
- Kaşlı, M., İlban, M.O., Aydemir, N. (2010). Üniversite Öğrencilerinin Staj Sırasında Yaşadıkları Sorunlar ve Stajdan Sonra Mesleğe Bakış Açılarını Ölçmeye Yönelik Görgül Bir Araştırma. 11. Ulusal Turizm Kongresi, 275-289.
- Kaya, N. (2004). Etkin Stok Yönetimi Ve Türkiye’de Bir Uygulama. Yayınlanmış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Eskişehir.
- Kayabaşı, A. (2010). Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Keolanui, G.L., Wood, D.F., (1998). A Note On The “Need” For Graduate Education In Transportation In The United States. International Journal Of Physical Distribution & Logistics Management, 28(4), 251-254.
- Keser, H.Y. (2011). Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Yönüyle Analizi: Türk Lojistik Sektörü İçin Bir Çalışma. Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi, Bursa.
- Keskin, M.H. (2009). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmişi, değişimi, bugünü, geleceği). Ankara: Nobel Yayın.
- Keskin, M.H. (2015). Lojistik El Kitabı. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Kesoğlu, A.M., Ergin, M.G., Buran, K. (2016). Zorunlu Staj Eğitiminin Mesleki Yeterliliğe Katkısına İlişkin Bir Araştırma: Teknik Bilimler, Sosyal Bilimler ve Adalet MYO Örneği. Hitit Üniversitesi ISVET2016.
- Kırlı, T. (2006), Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Liselerinde Uygulanmakta Olan Meslek Stajlarının Öğrenci Beklentilerini Karşılama Düzeyine Yönelik Bir Araştırma. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Knemeyer, A.M., Murphy, P.R. (2002). Logistics Internships: Employer and Student Perspectives. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 32(2), 135-152.
- Koban, E., Keser, H.Y. (2007). Dış Ticarete Lojistik. Ekin Basım Yayın Dağıtım A.Ş., Bursa.

Koban, E., Keser, H.Y. (2013). Rekabet Edebilirlikte Türk Lojistik Sektörünün İstihdam Yapısının Analizi ve İstihdama Yönelik Devlet Destekleri. Çalışma İlişkisi Dergisi, 4(2), 32-43.

Koçak, E., Kişi, H. (2015). Bölgesel Ulaştırma Ve Lojistik Problemine Belgesel Bakış: “Mersin Örneği. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 7(2), 258-287.

Kurt, C. (2010). Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri Ve Önemi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Küçük, O. (2016). Lojistik İlkeleri ve Yönetimi. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Küçükkaplan, İ., Bayhan, M. (2012). Tedarik Zinciri Yönetiminin Ekonomik Katma Değer Yöntemi İle İlişkisinin İncelenmesi. Niğde Üniversitesi İİBF Dergisi, 5(1), 69-84.

Küçüksolak, B. T. (2006). Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Eğitimi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Lancioni, R., Forman, H., Smith, M.F. (2000). Logistics Programs in Universities: Stovepipe vs Cross Disciplinary. International Journal Of Physical Distribution & Logistics Management, 31(1), 53-64.

Lancioni, R., Forman, H., Smith, M.F. (2001) Logistics and Supply Chain Education: Roadblocks and Challenges. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 31(10), 733-745.

Lojistik Derneği. (2018). www.loder.org.tr/tr/terimler.html?harf=E&sayfa=3.

Long, D., (2012). Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi (M. Tanyaş ve M. Düzgün, Çev.). İstanbul: Nobel Akademik Yayıncılık.

Lummus, R.R., Vokurka R.J. (1999). Defining Supply Chain Management: A Historical Perspective and Practical Guidelines. Industrial Management & Data Systems, 99 (1), 11-17.

Lummus, R.R., Vokurka R.J. (2001). The Relationship Of Logistics To Supply Chain Management: Developing A Common Industry Definition. Industrial Management & Data Systems, 101(8), 426-432.

Mangan, J., Gregory, O., Lalwani, C. (2001). Education, Training and the Role of Logistics Managers in Ireland. International Journal of Logistics, 4(3), 313-327.

Mankan, E. (2015). Mesleki Önlisans Programlarında Staj Eğitiminin Önemi: Bülent Ecevit Üniversitesi Çaycuma Meslek Yüksekokulu. Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, 3(10), 734-741.

Mialaret, G. (2005). Eğitim Bilimlerinin Gelişimi(Izgar, H., Gürsel, M., Çev.). Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Müsiad. (2013). Lojistik Sektör Raporu. İstanbul: Mavi Ofset Basım Yayın.

Myers, M., Griffith, D., Daugherty, P., Lusch, R. (2004), Maximising The Human Capital Equation in Logistics: Education, Experience, and, Skill. Journal of Business Logistics, 25(1), 211-232.

Naim, M., Lalwani, C., Fortuin, L., Schmidt, T., Taylor, J., Aronsson, H. (2000) A Model For Logistics Systems Engineering Education İn Europe, European Journal of Engineering Education, 25, (1), 65-82.

Nakip, M., Yaraş, E. (2017). SPSS Uygulamalı Pazarlamada Araştırma Teknikleri. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Narin, D. (2009). Türkiye’de Lojistik Sektörü Yapısı, Sorunları ve Çözüm Önerileri. Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi, İstanbul.

Nayır, İ. (2006). Ticaret Meslek Lisesi Öğrencilerinin Staj Eğitiminden Beklentileri Ve Staj Eğitimi Sırasında Karşılaştıkları Sorunlar. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Nuhoğlu, Ç. (2013). Taşımacılık ve lojistik sektörü yeni şuradan neler bekliyor? 25 Kasım 2018 tarihinde <http://www.lojistikhatti.com/haber/2013/07/tasimacilik-ve-lojistik-sektoru-yeni-suradan-neler-bekliyor> adresinden erişildi.

Olçay, A., Çıkmaz, E., Özekici, Y.K., İnce, E. (2017). Otel Sahip ve Yöneticilerinin Stajyer Öğrencilerin Performanslarına İlişkin Değerlendirmeleri: Gaziantep Örneği. Disiplinlerarası Akademik Turizm Dergisi, 2(1), 65-85.

Orhan, O. Z. (2003). Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

Orhaner, E., Tunç, A. (2003). Ticaret ve Turizm Eğitiminde Özel Öğretim Yöntemleri. Ankara: Gazi Kitabevi.

- Öz, M., Kazak, M. (2016). Taklit ve Esinlenme Ambalajın Tüketici Satın Alma Kararları Üzerindeki Etkisi ve Karaman'da Bir Uygulama. Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 18(30), 41-56.
- Özcan, S. (2008). Küçük Ve Orta Büyüklükteki İşletmelerde Lojistik Yönetiminin Önemi. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 5(10), 276-300.
- Özdemir, A. (2004). Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri Ve Yararları. Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 23, 87-96.
- Özdemir, A. (2012). Lojistik ilkeleri. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi.
- Özdemir, F.S., Gökmen, M.K. (2016). Lojistiğin Evrimi ve Türkiye'deki Önlisans ve Lisans Programları Yönünden Lojistik Öğretimi. Niğde Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 9(3), 116-135.
- Özsoy, C. (2007). Türkiye'deki Mesleki ve Teknik Eğitimin İktisadi Kalkınmadaki Yeri ve Önemi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Parasız, İ. (2006). Makro Ekonomi. Bursa: Ezgi Kitapevi Yayınları.
- Pehlivan, R. (2008). Lisans Düzeyinde Turizm Eğitimi Almakta Olan Öğrencilerin Sektör İle İlgili Tutumlarının Mezuniyet Sonrası Kariyer Seçimlerine Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.
- Pei, L.Y., Daud, D., Jonathan, K.R. (2012). Perceptions of Logistics Students on Internship Programme: The Case of Private Higher Institution in Malaysia. Canadian Social Science, 8(4), 1-7.
- Petersen, K.J., Autry, C.W. (2014). Supply Chain Management at the Crossroads: Divergent Views, Potential Impacts, and Suggested Paths Forward. Journal of Business Logistics, 35(1), 36-43.
- Poist, R.F., Scheraga, C.A., Semeijn, J. (2001). Preparation of logistics managers for the contemporary environment of the European Union. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 31(7/8), 487-505.

Porasmaa, M., Kotonen, U. (2010). Development of Logistics Thinking and the Requirements it Sets on Logistics Skills and Competences. Lahti University of Applied Sciences, Faculty of Business Studies, Finland.

Ratliff, H.D., Nulty, W.G. (1996). Logistics Composite Modeling. The Logistics Institute At Georgia Tech.

Rushton, A., Croucher, P., Baker, P. (2010). The Handbook of Logistics and Distribution Management. London: Kogan Page.

Saatçioğlu, D. (2015). Meslek Yüksekokulları için Lojistik. Aslıhan Bekaroğlu (Ed). Lojistik Faaliyetler, 29-36, İstanbul: Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu Yayınları.

Sarı, H. (2007). Ortaöğretim Düzeyinde Mesleki Turizm Eğitimi Alan Öğrencilerin Staj Sürecine Adaptasyonu Üzerine Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Seçkin, Ö.B. (1981). İşletme Lojistik Sistemi. İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 1(31), 125-148.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı. (2001). Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu. Devlet Planlama Teşkilatı. Ankara.

Seyidoğlu, H. (2013). Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama. İstanbul: Güzem Can Yayınları.

Sezen, B., Yılmaz, C., Gezgin, G. (2002). Lojistik İşlevinin Pazarlama Ve Üretim Birimleri Arasındaki Bağlayıcı Rolü Ve İşletme Performansı Üzerindeki Etkileri. Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakülte Dergisi, 17(2), 133-146.

Southern, N. (2011). Historical Perspective of the Logistics and Supply Chain Management Discipline. Transportation Journal, 50(1), 53-64.

Sönmez, V. (2009). Eğitim Felsefesi. Ankara: Anı Yayıncılık.

Şahin, V. (2014). Lojistik Coğrafyası Üzerine Bir Değerlendirme. Marmara Coğrafya Dergisi, 29, 344-362.

- Şen, E. (2006). Kobilerin Uluslararası Rekabet Güçlerini Artırmada Tedarik Zinciri Yönetiminin Önemi. Ankara: Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi Yayınları.
- Şencan, H. (2005). Sosyal ve Davranışsal Ölçümlerde Güvenilirlik ve Geçerlilik. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Şişman, M. (2008). Eğitim Bilimlerine Giriş. Ankara: Pegem Akademi.
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. (2011). Ulaştırma Hizmetleri Alanı Havayolu Taşımacılığı. Ankara.
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. (2011). Ulaştırma Hizmetleri Alanı Kara Yolu Taşımacılığı. Ankara.
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. (2011). Ulaştırma Hizmetleri Demir Yolu Taşımacılığı. Ankara.
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. (2011). Ulaştırma Hizmetleri Depo İşlemleri. Ankara.
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. (2011). Ulaştırma Hizmetleri Lojistik Yönetimi. Ankara.
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. (2011). Ulaştırma Hizmetleri Stok Yönetimi. Ankara.
- Tanyaş, M. (2014). İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu. MÜSİAD. İstanbul: Mavi Ofset.
- Tanyaş, M., Hazır, K. (2011). Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş). Tarsus: Arzu Ofset Matbaacılık.
- Taşkın, M. (2006). Ortaöğretim Turizm Eğitiminde Staj Ve İzmir İli Anadolu Otelcilik Turizm Meslek Liselerinde Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Taşlıyan, M., Çiçeklioğlu, H., Yılmaz, Ö.İ. (2016). Lojistik Yönetiminde Dış Kaynak Kullanımının Önemi. International Journal of Academic Value Studies, 2(5), 35-55.
- Tekin, M., Zerenler, M., Bilge, A. (2005). Bilişim Teknolojileri Kullanımının İşletme Performansına Etkileri: Lojistik Sektöründe Bir Uygulama. İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 4(8), 115-129.
- Tektaş, N., Yayla, A., Sarıkas, A., Polat, Z., Tektaş, M., Ceviz, N.Ö. (2016). Ön Lisans Öğrencilerinin Staj Uygulamalarının Değerlendirilmesi: Marmara Üniversitesi Örneği. Eğitim ve Öğretim Araştırma Dergisi, 5(36), 310-318.

Toy, B.Y., Tosunoğlu, N.G. (2007). Sosyal Bilimler Alanındaki Araştırmalarda Bilimsel Araştırma Süreci, İstatistiksel Teknikler Ve Süreci, İstatistiksel Teknikler Ve Yapılan Hatalar. Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi,1, 1-20.

Tunç, H., Kırbaş, H., Kaya, M. (2017). Lojistik Sektörünün Gelişiminde Eğitimin Rolü: Bir Beklenti Analizi. 4. Ulusal Meslek Yüksekokulları Sosyal Ve Teknik Bilimler Kongresi, 347-354.

Tunçalp, B.K. (Ed.). (2013). Mesleki Eğitimin Ulusal-Uluslararası Rekabete Açılması ve Sertifikasyonu ile Mesleki İş Gücü Dolaşımı (Konvertibilite). İstanbul: Mesleki Teknik Eğitimi Geliştirme Merkezi Akademik Araştırma Projeleri.

Tunçer, P. (2008). Satış Teknikleri, Nasıl İyi Bir Satışçı Olursunuz?. Ankara: Adres yayınları.

Turan, İ., Şimşek, Ü., Aslan, H. (2015). Eğitim Araştırmalarında Likert Ölçeği ve Likert-Tipi Soruların Kullanımı ve Analizi. Sakarya Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, 30, 186-203.

Türk Dil Kurumu. (2018). <http://www.tdk.gov.tr/>.

Türkiye İstatistik Kurumu. (2018). <http://www.tuik.gov.tr>.

Türkseven, E. (2012). Turizm Eğitiminde Yaşanan Staj Sorunları: Lisans Öğrencilerinin Görüşlerine Yönelik Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi, Sakarya.

Ulusoy, R., Turan, N. (2016). Gaziantep Ekonomisinin Ortadoğu Açısından Önemi. Akademik Bakış, 9(18), 141-165.

Uslu, T., Nebol, E., Uzel, E. (2014). Tedarik Zinciri Ve Lojistik Yönetimi. İstanbul:Beta Yayıncılık.

Utikad Ekonomi Ve Lojistik Zirvesinde Sektörle Buluştu (2018, Temmuz). <http://www.utikad.org.tr/images/HizmetDergi/utikaddergisi13sayi-41113.pdf>.

Utikad. Lojistik Performans Endeksi 2018 Ve Türkiye. 14 Ağustos 2018 tarihinde <http://www.utikad.org.tr/SektorelHaber.aspx?DataID=23460&Baslik=LOJ%C4%B0ST%C4%B0K%20PERFORMANS%20ENDEKS%C4%B0%202018%20VE%20T%C3%9CRK%C4%B0YE> adresinden erişildi.

Uysal, F., Aksoy, Ş. (2004). Müşteri İlişkileri Yönetimindeki Temel Boyutlar Ve Tıbbi Malzeme Lojistiği Üzerine Bir Uygulama. Akdeniz İdari ve İktisadi Bilimler Fakültesi Dergisi, 7, 129-144.

Uysal, F., Gülmez, M. (2014). Türkiye’de Akdeniz Bölgesi’nde Lojistik Merkez Yeri Seçimi İçin Bulanık Serim Teori Ve Matris Yaklaşımı Uygulaması. Verimlilik Dergisi, 0(1), 89-104.

Üzümcü, P.T., Alyakut, Ö. (2017). Turizm Eğitimcileri Perspektifinden Turizm Eğitimi. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 10(51), 807-823.

Van Hoek, R.I. (2001). Logistics Education: Achieving Market and Research Driven Skill Development. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 31(7/8), 505-519.

Van Hoek, R.I., Chatham, R., Wilding, R.(2002). Managers in Supply Chain Management, The Critical Dimension, Supply Chain management an International Journal, 7, (3),119-125.

Vural, D., Gencer, C., Karadoğan, D. (2014). Ulaştırma Uygulamalarına Yönelik Çok Modlu Model Önerisi. Savunma Bilimleri Dergisi, 13(1), 75-105.

Waters, D.(2003). Logistics; An Introduction to Supply Chain Management. New York: Ashford Colour Press Ltd.

Wu, Y. (2007). Contemporary Logistics Education: An International Perspective. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 37(7), 504-528.

Yapraklı, T.Ş., Ünalın, M. (2017). Küresel Lojistik Performans Endeksi Ve Türkiye’nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 31(3), 589-606.

Yıldırım, K., Şahin, L. (2015). Osmanlı’dan Günümüze Mesleki Eğitimin Gelişimi. Çalışma ve Toplum, 1, 77 – 112.

Yıldıztekin, A., (2011). Lojistiğin Tarihçesi, Bugünü ve Yarını. <http://www.lojistikdunyasi.net/lojistigin-tarihcesi-bugunu-ve-yarini.html>.

Yıldıztekin, A., (2012). Lojistiğin Tarihçesi. <http://www.lojistik.net/guncel/lojistigin-tarihcesi-1341827992h.html>.

- Yiu, M., Law, R. (2012). A Review of Hospitality Internship: Different Perspectives of Students, Employers, and Educators. *Journal of Teaching in Travel & Tourism*, 12(4), 377-402
- Yörük, S., Dikici, A., Uysal A. (2002). Bilgi Toplumu ve Türkiye’de Mesleki Eğitim. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12 (2), 299-312.
- Yücekaya, P., Gürol, P., Kara, K. (2016). Lojistik Bölümü Öğrencilerinin Staj Yeri Seçiminin Analitik Hiyerarşi Prosesi (Ahp) Yardımıyla Tespit Edilmesi. *Journal of Life Economics*, 236-254.
- Yüksel, H. (2002). Tedarik Zinciri Yönetiminde Bilgi Sistemlerinin Önemi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(3), 261-279.
- Zin, W., Goldsby, T.J. (2014). Logistics Professional Identity: Strengthening the Discipline as Galaxies Collide. *Journal of Business Logistics*, 35(1), 23–28.
- Zopiatis, A. (2007). Hospitality Internships in Cyprus: A Genuine Academic Experience or A Continuing Frustration?. *International Journal Of Contemporary Hospitality Management*, 19(1), 65–77.
- Zudor, E.I., Macchi, M., Monostori, L., Scotti, Z.K. (2008). Engineering Education on Supply-Chain Management for Students and for Employees in Industry. *Comput Appl Eng Educ*, 19, 81-88.

EKLER

Ek 1. Anket Formu

Aşağıdaki ifadelerde staj sürecinizle ilgili görüşler yer almaktadır. Lütfen, staj sürecinizi göz önünde bulundurarak bu görüşlere katılma derecenizi ilgili yere (x) işareti koyarak belirtiniz.	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Ne Katılıyorum Ne Katılmıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1. Staj çalışma saatlerim mesai saatlerine uygundu.					
2. Staj yaptığım işletme yöneticileri stajyer olsun olmasın tüm çalışanlara adil davranıyorlardı.					
3. Staj esnasında meslek alanım dışında herhangi bir iş yapmak durumunda kalmadım.					
4. Staj esnasındaki çalışma arkadaşlarımdan bana karşı tutum ve davranışlarından memnundum.					
5. Staj esnasında işletme tarafından yeterli düzeyde hizmet içi eğitim verilmekteydi.					
6. Staj esnasında öğrenim gördüğüm bölüme uygun alanlarda görev yaptım.					
7. Staj yapan öğrenciler, işverenler tarafından ucuz işgücü olarak görülmektedir.					
8. Staj esnasında lojistik eğitimi almamış personel ile sorunlar yaşadım.					
9. Yapmış olduğum staj, ileriki yaşamımda iş bulmama yardımcı olacaktır.					
10. Yapmış olduğum stajda, almış olduğum teorik eğitimdeki bilgileri uygulama imkanı buldum.					
11. Yapmış olduğum staj, kendime olan güven duygusunun gelişmesine katkı sağladı.					
12. Yapmış olduğum staj, alanımla ilgili yeni gelişmeleri uygulama düzeyinde görme imkanı sağladı.					
13. Yapmış olduğum staj, insanlarla olan iletişimimin gelişmesine katkı sağladı.					
14. Yapmış olduğum staj, sektörü tanıma olanağı sağladı.					
15. Yapmış olduğum staj, lojistik mesleğini sevmeme fayda sağladı.					
16. Yapmış olduğum staj, okulu bitirince bu mesleği yapma düşünceme olumlu yönde katkı sağladı.					
17. Staj yaptıktan sonra bu meslekte daha başarılı olacağıma kanaat getirdim.					

II. BÖLÜM

- 1) Cinsiyetiniz () Kadın () Erkek
- 2) Yaş grubunuz () 19 ve altı () 20 – 24 () 25 – 29 () 30 ve üstü
- 3) Eğitim Durumunuz () Ön lisans () Lisans
- 4) Okuduğunuz Üniversite.....

5) Staj yaptığınız işletmeyi kim buldu?

() Okul () Arkadaşlar () Aile () Kendim () Tanıdık () Diğer lütfen belirtiniz
.....

6) Staj süresince farklı departmanlarda çalıştınız mı? ()Evet () Hayır

7) 6. soruya cevabını evet ise kaç farklı departmanda çalıştınız? ()1 ()2 ()3 ()4 ve fazlası

8) Staj yaptığınız departman/departmanların adını yazınız.

.....

9) Staj yaptığınız işletmede yaklaşık kaç kişi çalışıyordu?

() 50 kişi ve altı ()51-100 kişi () 101-150 kişi () 151-200 kişi () 201 kişi ve üstü

10) Staj yaptığınız işletmenin bulunduğu şehir.....

11) Staj yaptığınız işletmenin sahiplik yapısı () Aile işletmesi () Kurumsal İşletme

12) Staj yaptığınız işletmenin türü () Devlet ()Özel

13) Staj yaptığınız işletmenin bulunduğu sektör

14) Staj yaptığınız işletme staj öncesi veya sırasında sınav yaptı mı? ()Evet () Hayır

15) Staj sırasında oryantasyon eğitimi aldınız mı? ()Evet () Hayır

16) Staj yaptığınız yerde sorduğunuz sorulara yetkililer tarafından yeterli cevaplar verildi mi?

()Evet () Kısmen () Hayır

17) Staj yaptığınız işletmenin sunduğu imkanlar (birden fazla şık işaretleyebilirsiniz)

() Yemek () Ulaşım () Diğer.....

18) Staj süresince olumsuz olarak gördüğünüz unsurları belirtiniz.

.....

ÖZGEÇMİŞ**Adı ve Soyadı** : Rukiye ÖZKAN**E-mail** : rukiye_gnc@hotmail.com**Öğrenim Durumu** : Yüksek Lisans

Derece	Bölüm/Program	Üniversite	Yıl
Lisans	İİBF İktisat	Balıkesir Üniversitesi	2010-2015
Yüksek Lisans	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	Mersin Üniversitesi	2016-2018

Görevler :

Görev Unvanı	Görev Yeri	Yıl
Stajyer	Finansbank A.Ş.	08.2014/10.2014
Öğretim Görevlisi	Mersin Üniversitesi – Tarsus Meslek Yüksekokulu	2017-2018
Öğretim Görevlisi	Tarsus Üniversitesi	2018- Devam