



**T.C.**  
**NİĞDE ÖMER HALİSDEMİR ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İŞLETME ANABİLİM DALI**  
**MUHASEBE FİNANSMAN BİLİM DALI**

**LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN MUHASEBE EĞİTİMİNDEN**  
**BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hazırlayan**  
**Oktay BOĞA**

**Niğde**  
**Aralık, 2019**



**T.C.  
NİĞDE ÖMER HALİSDEMİR ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME ANABİLİM DALI  
MUHASEBE FİNANSMAN BİLİM DALI**

**LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN MUHASEBE EĞİTİMİNDEN  
BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hazırlayan  
Oktay BOĞA**

Danışman : Doç. Dr. Ayşe Gül KÖKSAL

Üye : Dr. Öğretim Üyesi Seçkin ARSLAN

Üye : Dr. Öğretim Üyesi Beyhan BELLER DİKMEN

**Niğde  
Aralık, 2019**

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Lojistik Sektörünün Muhasebe Eğitiminden Beklentileri Üzerine Bir Araştırma” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde tez yazım kılavuzuna uygun olarak tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmamın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım. 25/12/2019



**Oktay BOĞA**



## ONAY SAYFASI

**Doç. Dr. Ayşe Gül KÖKSAL** danışmanlığında **Oktay BOĞA** tarafından hazırlanan “**Lojistik Sektörünün Muhasebe Eğitiminden Beklentileri Üzerine Bir Araştırma**” adlı bu çalışma jürimiz tarafından Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı Muhasebe Finansman Bilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

**Tarih : 02/12/2019**

### JÜRİ :

**Danışman :** Doç. Dr. Ayşe Gül KÖKSAL

**Üye :** Dr. Öğretim Üyesi Seçkin ARSLAN

**Üye :** Dr. Öğretim Üyesi Beyhan BELLER DİKMEN



### ONAY :

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulu'nun ..... tarih ve ..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

**Doç. Dr. Emin Hüseyin ÇETENAK**  
**Enstitü Müdürü**

## ÖNSÖZ

Bu çalışmada lojistik sektörünün muhasebe eğitiminden beklentileri incelenmektedir. Çalışmada gerekli yönlendirmeleri yaparak, katkı sağlayan tez danışmanım Sayın Doç. Dr. Ayşe Gül KÖKSAL'a ve çalışmamda her türlü yardımda bulunan Sayın Prof. Dr. Murat AKIN'a, Dr. Öğr. Üyesi Seçkin ARSLAN'a ve Dr. Öğr. Üyesi Beyhan BELLER DİKMEN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca çalışmam sırasında beni sabırla destekleyen eşime ve biricik kızım Elif Ada BOĞA'ya en içten şükranlarımı sunarım.

**Oktay BOĞA**  
**Aralık, 2019**

## ÖZET

### YÜKSEK LİSANS TEZİ

#### LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN MUHASEBE EĞİTİMİNDEN BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

BOĞA, Oktay

İşletme Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Ayşe Gül KÖKSAL

Aralık 2019, 136 sayfa.

Küreselleşmeyle birlikte Dünyanın yerel bir pazar haline gelmesi, işletmelerin yoğun rekabet ortamında faaliyet göstermesi, üretimin ve tüketimin farklı bölge ve ülkelere yayılması lojistik faaliyetlerin önemini arttırmıştır. Ayrıca ulaşım ağının gelişmesi, ticaret alanında sınırların kalkması, bilgi teknolojilerinde meydana gelen gelişmeler lojistik faaliyetleri olumlu yönde etkilemektedir. İşletmeler, bu faaliyetleri etkin kullanarak müşteri memnuniyetini arttırmakta ve uluslararası pazarda rekabet avantajı sağlayabilmektedir. Yaşanan bu gelişmeler her ne kadar işletmelere bir rekabet avantajı sağlasa da her faaliyetin bir maliyeti olmaktadır. Oluşan bu maliyetler, işletmelerin finansal yapısını önemli ölçüde etkilemektedir. Lojistik faaliyetlerin finansal durumu etkilemesi, işletmeleri bu maliyetleri yönetmeye sevk etmektedir. Bu da ancak muhasebe sisteminin etkin kullanılması ile mümkündür. Diğer yandan lojistik sektöründe muhasebenin etkin kullanımı için işletme çalışanlarının iyi bir muhasebe eğitimi almaları bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır.

Çalışmada lojistik sektörünün muhasebe eğitiminden beklentileri incelenmiştir. Bu doğrultuda öncelikle eğitim kavramı açıklanarak ülkemizde muhasebe eğitiminin kavramsal çerçevesi incelenmiştir. Daha sonra lojistik sektörü ele alınmıştır. Son bölümde ise, lojistik işletmelerinin muhasebe eğitiminden beklentilerini tespit edebilmek amacıyla; lojistik işletmelerine anket yapılmıştır. Yapılan anket verileri sonuçlarına göre önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Muhasebe Eğitimi, Muhasebe Eğitiminden Beklentiler, Lojistik İşletmeleri.

**ABSTRACT  
MASTER THESIS**

**THE RESEARCH ON THE EXPECTATIONS OF THE LOGISTIC SECTOR  
FROM THE EDUCATION OF ACCOUNTING**

**BOĞA, Oktay**  
**Business Administration**  
**Supervisor: Associate Professor Ayşe Gül KÖKSAL**  
**December 2019, 136 pages.**

With the globalization, the fact that the world has become a local market, that the enterprises operate in an intense competitive environment and the spread of production and consumption to different regions and countries have increased the importance of logistics activities. In addition, the development of the transportation network, the removal of the borders in the field of trade, and the developments in information technologies affect logistics activities positively. By using these activities effectively, enterprises can increase customer satisfaction and provide competitive advantage in the international market. Although these developments provide a competitive advantage to businesses, every activity has a cost. These costs significantly affect the financial structure of the enterprises. The fact that logistics activities affect the financial situation drives companies to manage these costs. This is only possible with the effective use of the accounting system. On the other hand, for the efficient use of accounting in the logistics sector, it is a necessity for the employees to have good accounting training.

In this study, the expectations of logistics sector from accounting education are examined. Accordingly, the concept of education has been explained and the conceptual framework of accounting education in Turkey has been examined. Then the logistics sector was discussed. In the last part, in order to determine the expectations of logistics companies from accounting education; A survey was conducted to logistics companies. Suggestions have been made according to the survey data results.

**Key Words:** Accounting Education, Expectations From Accounting Education, Logistics Businesses,



## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	iii
ABSTRACT .....	iv
TABLOLAR LİSTESİ.....	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xi
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xiii

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### GİRİŞ

1.1. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ VE AMACI.....	3
1.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....	4
1.3. ARAŞTIRMA EVREN VE ÖRNEKLEMİ.....	5
1.4. ARAŞTIRMA KISITLARI.....	6
1.5. ÇALIŞMAYA İLİŞKİN LİTERATÜR TARAMASI.....	7
1.6. VERİ TOPLAMA ARAÇ VE TEKNİKLERİ.....	13

### İKİNCİ BÖLÜM

#### MUHASEBE EĞİTİMİ VE BEKLENTİLERİ

2.1. GENEL ANLAMDA EĞİTİM.....	14
2.2. MUHASEBENİN TANIMI VE ÖNEMİ.....	15
2.3. DÜNYA'DA MUHASEBE EĞİTİMİNİN GELİŞİMİ.....	16
2.4. TÜRKİYE'DE MUHASEBE EĞİTİMİNİN GELİŞİMİ.....	19
2.5. MUHASEBE EĞİTİMİ VE AMACI.....	22
2.6. MUHASEBE EĞİTİMİNDEN BEKLENTİLER.....	25
2.7. MUHASEBE EĞİTİMİNDE KULLANILABİLECEK ÖĞRETİM YÖNTEMLERİ.....	26
2.8. MUHASEBE EĞİTİMİNİ YAPACAK ÖĞRETİM ELEMANI VE KURUMLARDA BULUNMASI GEREKEN NİTELİKLER.....	27
2.9. MUHASEBE EĞİTİMİ ALACAK OLAN MUHASEBE ELEMANINDA BULUNMASI GEREKEN NİTELİKLER.....	28
2.10. MUHASEBE EĞİTİMİNİN KALİTESİNİN ARTTIRILMASI.....	29

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### LOJİSTİK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE GENEL BAKIŞ

<b>3.1. LOJİSTİK KAVRAMI.....</b>	<b>31</b>
<b>3.2. LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ.....</b>	<b>34</b>
<b>3.3. LOJİSTİĞİN ÖNEMİ .....</b>	<b>36</b>
<b>3.4. TEDARİK ZİNCİRİ, DEĞER ZİNCİRİ VE LOJİSTİK İLİŞKİSİ.....</b>	<b>38</b>
3.4.1.Tedarik Zinciri ve Lojistik .....	39
3.4.2.Değer Zinciri ve Lojistik.....	42
<b>3.5. LOJİSTİĞİN TEMEL UNSURLARI .....</b>	<b>43</b>
<b>3.6. LOJİSTİĞİN BÖLÜMLERİ .....</b>	<b>44</b>
3.6.1.İşletme Lojistiği .....	45
3.6.2.Tedarik Lojistiği.....	45
3.6.3.Üretim Lojistiği.....	46
3.6.4.Dağıtım Lojistiği.....	46
3.6.5.Tersine Lojistik .....	47
<b>3.7. LOJİSTİK FAALİYETLER VE LOJİSTİK MALİYETLER.....</b>	<b>49</b>
3.7.1.Envanter Yönetimi .....	51
3.7.2.Sipariş İşleme.....	52
3.7.3.Satın Alma .....	53
3.7.4.Müşteri Hizmetleri .....	53
3.7.5.Ambalajlama (Paketleme).....	56
3.7.6.Depolama .....	57
3.7.7.Talep Tahmini.....	60
3.7.8.Üretim Planlama .....	61
3.7.9.Taşımacılık.....	62
3.7.10.Elleçleme.....	77
<b>3.8. DİĞER LOJİSTİK UYGULAMALARI.....</b>	<b>79</b>
3.8.1.E-Lojistik .....	79
3.8.2.Üçüncü Parti Lojistik (3PL).....	80
3.8.3.Dördüncü Parti Lojistik (4PL) .....	81
3.8.4.Küresel Lojistik.....	82
3.8.5.Yeşil Lojistik.....	82

<b>3.9. LOJİSTİK FAALİYETLERİNİN AMAÇLARI.....</b>	<b>84</b>
<b>3.10. LOJİSTİK FAALİYETLERİN İŞLETMELERE SAĞLADIĞI FAYDALAR.....</b>	<b>85</b>
<b>3.11. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ.....</b>	<b>86</b>
3.11.1.Dünya'da Lojistik Sektörü .....	87
3.11.2.Türkiye'de Lojistik Sektörü .....	88

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN MUHASEBE EĞİTİMİNDEN BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**

<b>4.1. ÇALIŞMAYA İLİŞKİN ANKET VERİLERİNİN ANALİZLERİ.....</b>	<b>93</b>
4.1.1.Anketi Cevaplayanların Demografik Özellikleri .....	94
4.1.2.Güvenirlilik Analizi .....	105
4.1.3.Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Ait İfadelerin Analizi .....	111
<b>SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>117</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>123</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>132</b>
EK 1: Anket Formu.....	132

## TABLolar LİSTESİ

<b>Tablo 1. 1:</b> Muhasebe Eğitime Yönelik Uluslararası Literatür.....	11
<b>Tablo 2. 1:</b> Uluslararası Muhasebe Eğitimi Standartları.....	18
<b>Tablo 2. 2:</b> Türkiye’de Farklı Düzeylerde Verilen Muhasebe Eğitimi.....	21
<b>Tablo 2. 3:</b> Eğitimde Edinilmesi Gereken Mesleki Bilgiler.....	29
<b>Tablo 3. 1:</b> Tersine Lojistik Unsurları.....	49
<b>Tablo 3. 2:</b> Envanter Yönetimi ve Envanter Bulundurma Nedenleri.....	51
<b>Tablo 3. 3:</b> Taşıma Şekillerinin Taşımacılık Açısından Yarar Ve Sakıncaları.....	64
<b>Tablo 3. 4:</b> Türkiye Kara Yolu Uzunlukları.....	65
<b>Tablo 3. 5:</b> Devlet Yolu, İl Yolu ve Otoyollar Üzerindeki Yük ve Yolcu Taşımaları	66
<b>Tablo 3. 6:</b> Türk Araçlarının İhracat Taşıma Sayıları.....	66
<b>Tablo 3. 7:</b> Hava Alanlarında Toplam Yolcu Ve Yük Trafığı.....	68
<b>Tablo 3. 8:</b> Havayolu İstatistikleri.....	68
<b>Tablo 3. 9:</b> Havayolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları.....	69
<b>Tablo 3. 10:</b> Demiryolu Hat Uzunluğu.....	70
<b>Tablo 3. 11:</b> Demiryolları Yolcu Ve Yük Taşımaları.....	70
<b>Tablo 3.12:</b> Ülkemiz Limanlarından Yabancı Ülke Limanlarına Giden Gemilere Yüklenen Yolcu Ve Yük Miktarları.....	71
<b>Tablo 3. 13:</b> Doğalgaz Boru Hattı Uzunluğu Ve Taşınan Doğalgaz Miktarı.....	74
<b>Tablo 3. 14:</b> Petrol Boru Hattı Uzunluğu Ve Taşınan Petrol Miktarı.....	75
<b>Tablo 3. 15:</b> Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması.....	75
<b>Tablo 3. 16:</b> Yıllara Göre Kullanılan Taşıma Türüne Göre İhracat Değerleri.....	76
<b>Tablo 3. 17:</b> Yıllara Göre Kullanılan Taşıma Türüne Göre İthalat Değerleri.....	76
<b>Tablo 3. 18:</b> Lojistikle İlgili Dışsalıkların Doğaya Ve Maliyetlere Olan Etkileri.....	84

<b>Tablo 3. 19:</b> Dünya Genelinde Lojistik Durumlar ve Çözümler.....	88
<b>Tablo 3. 20:</b> Taşıma Türüne Göre İhracat Değerleri.....	89
<b>Tablo 3. 21:</b> Taşıma Türüne Göre İthalat Değerleri.....	90
<b>Tablo 3. 22:</b> Türkiye’de Lojistik Sektörüne İlişkin SWOT Analizi .....	91
<b>Tablo 4. 1:</b> Anketi Cevaplayanların Görev Dağılımları.....	94
<b>Tablo 4. 2:</b> Anketi Cevaplayanların Eğitim Durumları.....	95
<b>Tablo 4. 3:</b> Anketi Cevaplayanların Sektörde Çalışma Yılı Süresi Dağılımları.....	96
<b>Tablo 4. 4:</b> Anketi Cevaplayanların İşletmede Çalışma Yılı Süresi Dağılımları.....	97
<b>Tablo 4. 5:</b> İşe Yeni Başlayan Muhasebe Personelinin Eğitime Tabi Tutulma Dağılımı.....	98
<b>Tablo 4. 6:</b> Muhasebe Personeline Hizmet İçi Eğitim Verilme Dağılımı.....	99
<b>Tablo 4. 7:</b> Lojistik Sektörünün Muhasebe Eğitiminden Beklentilerinin Dağılımı.....	100
<b>Tablo 4. 8:</b> Kamu ve Kamuoyunun Lojistik Sektörünü Algılama Düzeyi.....	101
<b>Tablo 4. 9:</b> İşletmede Muhasebe Kayıtlarının Tutulduğu Yer.....	102
<b>Tablo 4. 10:</b> İşletmede Stajyer Öğrenci Kabul Dağılımı.....	103
<b>Tablo 4. 11:</b> Muhasebe İle İlgili Bir Yayını Takip Durumu.....	104
<b>Tablo 4. 12:</b> Güvenilirlik Analizi.....	105
<b>Tablo 4. 13:</b> Ortalamalara Ait Katılma Aralığı.....	105
<b>Tablo 4. 14:</b> Muhasebe Eğitiminden Beklentilere Ait Ortalama ve Standart Sapma Verileri.....	106
<b>Tablo 4. 15:</b> Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Ait Soruların Ortalama ve Güvenirliğe Olan Etkisi.....	109

<b>Tablo 4. 16:</b> Lojistik Sektöründe Çalışanların Sektörde Çalışma Süresine Göre Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Yönelik Oluşturulan İfadelere Katılma Düzeylerinin Değişimi.....	112
<b>Tablo 4. 17:</b> Lojistik Sektöründe Çalışanların Sektördeki beklentilere Göre Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Yönelik Oluşturulan İfadelere Katılma Düzeylerinin Değişimi.....	113
<b>Tablo 4. 18:</b> Lojistik Sektöründe Çalışanların Şirketteki Görevlerine Göre Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Yönelik Oluşturulan İfadelere Katılma Düzeylerinin Değişimi.....	114
<b>Tablo 4. 19:</b> Lojistik Sektöründe Çalışanların Şuanki İşyerinde Çalışma Süresine Göre Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Yönelik Oluşturulan İfadelere Katılma Düzeylerinin Değişimi.....	115
<b>Tablo 4. 20:</b> Games – Howel Testi Karşılaştırma Tablosu.....	116

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2. 1: Geleneksel Muhasebe Eğitim Modeli .....	24
Şekil 3. 1: Lojistik Ağı .....	32
Şekil 3. 2: Lojistik Kavramı .....	34
Şekil 3. 3: Lojistiğin Değişimi.....	36
Şekil 3. 4: Tedarik Zinciri Yönetimi Gelişimi.....	40
Şekil 3. 5: Tedarik Zinciri .....	41
Şekil 3. 6: Bir İşletme İçindeki Faaliyetlerin Değer Zinciri.....	42
Şekil 3. 7: Lojistiğin Bölümleri.....	44
Şekil 3. 8: Temel Lojistik Faaliyetler.....	50
Şekil 3. 9: Sipariş İşleme Süreci.....	52
Şekil 3. 10: Müşteri Hizmetleri Stratejisinin Anahtar Altı Bileşeni.....	54
Şekil 3. 11: Müşteri Hizmet Düzeyi ve Lojistik Maliyet İlişkisi .....	56
Şekil 3. 12: Depo Yer Seçimini Etkileyen Değişkenler .....	59
Şekil 3. 13: Depolama Sürecinin Adımları.....	58
Şekil 3. 14: Taşıma Türü Seçiminde Etkili Olan Faktörler .....	63
Şekil 3. 15: Limanlarımızda Elleçlenen Yük Miktarı .....	72
Şekil 3. 16: Denizyolu Taşıma Güzergâhları ve Stratejik Geçiş Noktaları.....	73
Şekil 3. 17: Başlıca Limanlarımız .....	73
Şekil 3. 18: Elleçleme Faaliyeti.....	78
Şekil 3. 19: Üçüncü Parti Lojistik Öncesi ve Sonrası .....	81

## EKLER LİSTESİ

<b>Ek 1: ANKET FORMU</b> .....	132
--------------------------------	-----





## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>ABD</b>	:	Amerika Birleşik Devleti
<b>AB</b>	:	Avrupa Birliği
<b>ALES</b>	:	Akademik Personel ve Lisansüstü Eğitimi Giriş sınavı
<b>TDK</b>	:	Türk Dil Kurumu
<b>TZY</b>	:	Tedarik Zinciri Yönetimi
<b>TZ</b>	:	Tedarik Zinciri
<b>MYO</b>	:	Meslek Yüksekokulu
<b>YO</b>	:	Yüksekokul
<b>ÖSYM</b>	:	Yükseköğretim Kurulu Öğrenci Seçme ve Yerleştirme Merkezi
<b>IES</b>	:	Uluslararası Eğitim Standartları
<b>IAESB</b>	:	Uluslararası Muhasebe Eğitimi Standartları Kurulu
<b>IFAC</b>	:	Uluslararası Muhasebeciler Federasyonu
<b>FEE</b>	:	Avrupa Muhasebeciler Federasyonu
<b>TEOG</b>	:	Temel Eğitimden Ortaöğretime Geçiş
<b>YGS</b>	:	Yüksek Öğretime Geçiş Sınavı
<b>LYS</b>	:	Lisans Yerleştirme Sınavı
<b>MEB</b>	:	Milli Eğitim Bakanlığı
<b>KGM</b>	:	Karayolları Genel Müdürlüğü
<b>THY</b>	:	Türk Hava Yolları
<b>UDH</b>	:	Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı
<b>TÜİK</b>	:	Türkiye İstatistik Kurumu
<b>ERP</b>	:	Kurumsal Kaynak Planlaması
<b>3PL</b>	:	Üçüncü Parti Lojistik
<b>4PL</b>	:	Dördüncü Parti Lojistik
<b>GSMH</b>	:	Gayri Safi Milli Hâsıla
<b>GSYİH</b>	:	Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla

<b>DTÖ</b>	:	Dünya Ticaret Örgütü
<b>NAFTA</b>	:	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması
<b>TRECECA</b>	:	Avrupa-Kafkasya-Asya koridoru
<b>DHMİ</b>	:	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
<b>E-Lojistik</b>	:	Elektronik Lojistik
<b>E-Ticaret</b>	:	Elektronik Ticaret
<b>İTO</b>	:	İstanbul Ticaret Odası
<b>LODER</b>	:	Lojistik Derneği
<b>CLM</b>	:	Lojistik Yönetimi Konseyi
<b>TCDD</b>	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları

## BİRİNCİ BÖLÜM

Lojistik sektörü ve muhasebe eğitimi hakkında oluşturduğumuz tezimizin birinci bölümünde araştırmanın amacı, önemi ve yöntemi anlatılmıştır. Ayrıca araştırma evrenine değinilerek anketimizin nerelerde uygulandığı belirtilmiş ve konuyla ilgili literatür taramasına yer verilmiştir.

### GİRİŞ

Küreselleşmeyle beraber son yıllarda yaşanan teknolojik gelişmeler ve uluslararası alanda faaliyet gösteren işletme sayılarının artması işletmeler üzerindeki rekabet baskısını daha da arttırmıştır. Günümüzde işletmeler Dünyanın farklı yerlerinden hammadde temin etmekte ve ürettiği mamulleri dünyanın farklı yerlerine satmaktadır. İşletmelerin bu yoğun rekabet ortamında ayakta kalabilmeleri için mamul ve hizmetlerini en uygun koşullarda, en hızlı ve zamanında pazara ulaştırmaları zorunlu hale gelmiştir. İşletmelerin bu faaliyetler bütününe etkili yapabilmeleri ise ancak lojistik ile mümkündür.

Lojistik; doğru ürünün, doğru dağıtım kanalı ile doğru zamanda ve doğru yere ulaştırılması faaliyetleridir. Bu faaliyetler, ürünün tedarikinden tüketiciye ulaşana kadar geçen sürede aktif rol oynamaktadır. Bunlar; ürün tedariki, depolaması, elleçlemesi, talep tahmini, dağıtım, halkla ilişkiler ve müşteriye teslimatı gibi sıralanabilir. İşletmelerin tüm bu lojistik faaliyetleri kendileri yapabileceği gibi lojistik işletmelerinden yararlanmaları da mümkündür.

Lojistik işletmeleri gerçekleştirdikleri faaliyetler ile ülke ekonomisine ve diğer işletmelere doğrudan ya da dolaylı yollardan önemli katkılar sağlamaktadır. Lojistik işletmelerin sağladığı hizmetler ile işletmeler maliyetlerini azaltabilmekte, müşteri memnuniyeti ve tatminini en yüksek düzeye çıkarabilmekte, üretim ve pazarlama faaliyetlerini daha kısa zamanda gerçekleştirebilmektedir. Bu doğrultuda lojistik işletmeler, ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik alanlarda ülkeye değer katmaktadır. Ayrıca lojistik işletmelerin faaliyetleri dolaylı olarak alım gücünün artması, milli gelirin yükselmesi, istihdamın artması, eğitim seviyesinin artması, jeo-politik ve jeo-stratejik önemin artması, dış ticaret hacminin artması,

yabancı sermayenin artması gibi konularda da önemli katkılar sağlamaktadır (Erkan, 2014: 48).

Lojistik işletmelerin kendilerinden beklenen faydaları sağlayabilmesi için etkin bir muhasebe sistemi kurmaları gerekmektedir. Lojistik işletmelerin başarısında muhasebenin sağlayacağı güvenilir ve kaliteli finansal bilginin zamanında kullanılması durumunda büyük öneme sahiptir. Özellikle lojistik faaliyetlerin maliyetlerinin daha doğru hesaplanması bu maliyetlerin kontrol edilmesini sağlayacaktır. Maliyetlerin kontrol edilmesiyle önemli bir maliyet tasarrufu sağlanabilecek ve işletmeler rekabet avantajı sağlayabilecektir.

Lojistik işletmelerde etkin bir muhasebe sistemi ancak lojistik alanında iyi bir muhasebe eğitimi almış ve sektörde tecrübesi olan personel istihdamı ile kurulabilir ve işleyebilir. Bunun gerçekleştirilebilmesi için lojistik sektörünün beklenti ve taleplerine uygun olarak hazırlanmış muhasebe eğitimi gereklidir. Sektörün ihtiyaçları doğrultusunda hazırlanmış kaliteli bir muhasebe eğitimi ile bu ihtiyaçlar giderilebilmektedir.

Lojistik sektörünün muhasebe eğitiminden beklentilerinin araştırıldığı bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde genel olarak çalışmanın önemi, amacı, yöntemi, kapsamı ve sınırlılıkları belirlenmiş, araştırmaya ilişkin benzer alanlarda yapılmış literatür çalışması ile konumuz anlatılmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde genel olarak eğitim ve muhasebe eğitimi ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde, lojistik sektörü, sektörün ana hatlarıyla durumu incelenmiştir.

Dördüncü bölümde ise, lojistik işletmelerinin muhasebe eğitiminden beklentilerini tespit edebilmek amacıyla; lojistik işletmelerine anket yapılmıştır. Yapılan anket verileri sonuçlarına göre önerilerde bulunulmuştur.

## 1.1. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ VE AMACI

Günümüz küresel ekonomisinde her geçen gün artan rekabet ortamında lojistik üretim noktasından tüketim noktasına kadar devam eden önemli bir unsur haline gelmiştir. Lojistik, ticaretin vazgeçilmez bir parçası ve taşımacılıktan ziyade daha karmaşık bir ağıdır.

Lojistik, üretimin başından sonuna kadarki bütün işlemleri kapsayan faaliyetler bütünüdür. Lojistik faaliyetler, işletmelerin başarısında önemli bir rol oynamaktadır. Bu faaliyetler, işletmelerin maliyet ve gelir düzeyleri üzerinde doğrudan etkilidir. Bununla birlikte, işletmelere sağladığı ilave katma değerlerle de işletmeyi rakipler karşısında avantajlı konuma getirmektedir. Başka bir ifadeyle, lojistik faaliyetler, gelirlerin arttırılması ve maliyetlerin azaltılması gibi işletme için oldukça önem arz eden faktörlere doğrudan veya dolaylı olarak etki eden unsurlardır. Bu da ancak işletmelerde iyi bir muhasebe sistemi kurulması ve muhasebeye hâkim olan çalışanların istihdamı ile mümkündür.

Çalışma, lojistik sektörünün muhasebe eğitiminden beklentilerinin tespiti açısından önem taşımaktadır. Ayrıca bu çalışma ile lojistik sektörünün muhasebe konusunda beklentilerinin cevaplanması için gerekli altyapı oluşturulmasına katkı sağlayacaktır. Diğer yandan çalışma, lojistik sektörünün muhasebe alanındaki ihtiyaçları doğrultusunda yapılacak yatırımlara yol gösterebilmesi açısından da anlamlı ve önemli olmaktadır. Bu doğrultuda, sektörde faaliyet gösteren işletmelerin görüşleri ile birlikte ve çalışanların da katılımıyla yarar sağlanabilecektir.

Araştırma, bulgulara dayanarak lojistik faaliyetlerin ve sonucunda oluşan maliyetlerin yönetiminde muhasebenin ne derece önemli olduğunun ve işletmeler için referans değeri oluşturacağıının bilinmesi açısından önemlidir.

Çalışmada;

- Yönetici ve muhasebe çalışanlarının tecrübesi, eğitim düzeyi gibi demografik özellikleri,
- Lojistik işletmelerinin muhasebe eğitimine verdikleri önem,
- Lojistik işletmelerinin muhasebe eğitiminden beklentileri,

- Çalışanlar açısından kamuoyunun lojistik sektörüne bakış açısı,
- Muhasebe biriminin ve muhasebe kayıtlarının önemi,
- Muhasebe çalışanları ve yöneticilerinin öğrenimi sırasında almış oldukları muhasebe eğitiminin yeterliliği,
- Lojistik sektörü ve muhasebe konusunda eksikliklerin neler olduğu ve çözüm önerileri,
- Lojistik faaliyetlerinin etkin ve verimli bir şekilde yönetilmesi durumunda işletmelere sağlayacağı yararlar araştırılmaktadır.

Bu çalışmada, konu ile ilgili araştırma yaparak ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren çalışanlara, lojistik işletmelere bu konuyla ilgili tüm kişi ve kuruluşlara bilgi ve katkı sağlamak amaçlanmıştır.

## **1.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ**

Araştırma konusunda lojistik sektörü ve muhasebe eğitimine yönelik pek çalışma olmaması nedeniyle farklı sektördeki benzer çalışmalarla ilgili geniş çapta bir literatür taraması yapılmıştır. Bu kapsamda basılı ve dijital yayınlar kullanılarak kaynak elde edilmeye çalışılmıştır.

Araştırmanın amacını gerçekleştirmek ve lojistik işletmelerinde muhasebe çalışanları ve yöneticilerinin görüşlerine ilişkin verilerin elde edilmesi için veriler, bilimsel araştırma yöntemlerinden biri olan “ANKET” yöntemi kullanılarak toplanmıştır. Kullanılan anket formu Ek-1’de sunulmuş olup, toplam 13 sorudan oluşmaktadır.

Anketteki sorularda onayı alınarak Çil Koçyiğit, Şenel ve Bostancı (2016) tarafından yapılmış olan bilimsel çalışma referans alınmıştır. Sağlık sektörü üzerine yapılan bu çalışmadaki sorular lojistik sektörü olarak değiştirilmiş ve uygulamaya konmuştur.

Anket formu; lojistik işletme yöneticilerinin, mesleğe yeni başlayan muhasebe personelinin, öğrenimi sırasında almış olduğu muhasebe derslerinin yeterliliği ve muhasebe personelinin teknik ve pratik bilgi ve beceri düzeyleri ile ilgili görüşlerini tespit etmek ve lojistik işletmelerinin muhasebe eğitiminden beklentilerini ortaya

koymak amacıyla hazırlanmış sorulardan oluşmaktadır. Anket formunda, lojistik işletme yöneticileri, muhasebe çalışanları ve yetkililerinin önermelere ne ölçüde katıldıkları tespit edilmeye çalışılmıştır.

Anket formunda, anketi cevaplayan kişinin çalıştığı işletmedeki görevi, bu işletmede ne kadar süredir çalıştığı gibi sorular sorulmuştur. Ayrıca, muhasebe ve muhasebe eğitimine yönelik sorulara yer verilmiştir. Son bölümde ise değerlendirmeye yönelik olarak “Kesinlikle Katılmıyorum”, “Katılmıyorum”, “Kısmen Katılıyorum”, “Katılıyorum” ve “Kesinlikle Katılıyorum” ifadelerinin yer aldığı 5’li likert ölçeğine göre anket hazırlanmıştır.

Çalışmada işletmelere ilişkin iletişim bilgileri internet üzerinden sağlanmıştır. Sağlanan bilgiler ışığında lojistik işletmelerine ulaşılmıştır. Yüz yüze anket verilerinin toplanması iller bazında lojistik işletmelerinin çoğunlukta olduğu yerlere bizzat teker teker gidilerek muhasebe çalışanları ve yöneticileri tarafından doldurulmuştur. Ayrıca anket sorularından oluşan bir link oluşturulmuş olup, bu link araştırmaya konu olan işletmelere e-posta yolu ile gönderilmiştir. Bu link sayesinde de anketin bir kısmı oluşmuştur.

Anket verilerinin işlenmesi sonucunda oluşan frekans tablolarına, ortalamalara ve standart sapmalara bakarak beklentiler hakkında genel bilgi verilmeye çalışılmıştır. Veriler, IBM SPSS Statistics 24 programına aktarılarak analizler tamamlanmıştır.

Çalışmada muhasebe eğitimine yönelik ifadelerin ankete katılanların demografik özellikleri arasında anlamlı bir farklılığın olup olmadığını tespit etmek amacıyla tek yönlü varyans analizi (One-Way Anova) yapılmıştır. Tek yönlü varyans analizi, incelenen bir metrik değişken açısından bağımsız üç ya da daha fazla grup arasında anlamlı bir fark olup olmadığının belirlenmesinde kullanılan bir analiz yöntemidir (İslamoğlu ve Alınçık, 2014: 312).

### **1.3. ARAŞTIRMA EVREN VE ÖRNEKLEMİ**

Evren, bir araştırmada sonuç elde edebilmek için araştırma sonuçlarının geçerli olacağı gruba denir. Örneklem ise, bilgi toplamak için çalışılan evrenden seçilen, evrenin temsil gücüne sahip ve evrenin sınırlı bir parçasıdır. Yani örneklem

evren içerisinde bizim seçtiğimiz bir alandır. Lojistik sektörü ve muhasebe eğitimi konusunu anlamaya yönelik, yapılan bu çalışmada ise araştırma evreni Türkiye, örneklem ise; Adana, Mersin, İstanbul, Hatay, Balıkesir ve Niğde illerinde faaliyet gösteren çeşitli lojistik işletmelerinden oluşmaktadır.

Araştırma evrenimiz belirlenirken Türkiye’de faaliyet gösteren büyük lojistik işletmeleri internet üzerinden belirlenmiş, bu işletmelere telefon ve mail yoluyla ulaşılmaya çalışılmıştır. Telefonla veya mail yolu ile ulaşılan lojistik işletmelerin çoğu anketi doldurmaya yanaşmamıştır. Bu nedenle örnekleme gidilmiş ve Niğde, Adana, Mersin ve Hatay illerinde bulunan lojistik işletmelerinin yoğun olduğu bölgelere bizzat gidilmiştir. Bu kapsamda lojistik işletmelerinden anket formunun doldurulması istenmiştir. Bazı lojistik işletmeleri ankete karşı çıkmasına rağmen, çoğunlukla anket doldurularak yeterli sayıya ulaşılmıştır.

Bu kapsamda yüz yüze, telefon ile, online dahil olmak üzere 115 kişiye ulaşılmıştır. Çalışmaya katılmayı kabul eden 23 kişi müdür, 11 kişi müdür yardımcısı, 21 kişi muhasebe çalışanı ve 60 kişi ise muhasebe çalışanından oluşmaktadır. Çalışmaya katılanlardan verilerinin tam olduğu ve değerlendirme kapsamına alınabilecek 109 örneklem üzerinden değerlendirme yapılmıştır.

Örneklemeye dâhil edilen katılımcıların eğitim durumlarına baktığımızda ise 6 kişi ticaret lisesi, 24 kişi meslek yüksekokulu, 65 kişi 4 yıllık fakülte, 14 kişi lisans üstü ve 6 kişinin ise diğer okullardan mezun oldukları görülmektedir.

#### **1.4. ARAŞTIRMA KISITLARI**

Araştırmanın örneklemini; lojistik kuruluşlarında çalışan işletme yöneticileri, muhasebe çalışanları ve yetkilileri oluşturmaktadır. Veri toplama aracı olarak anket formu kullanılmış olup elde edilen veriler doğrultusunda analiz ve değerlendirme yapılmıştır.

Hazırlanan anket soruları için 40 adet lojistik işletmesi telefon ile aranarak cevaplandırmaları rica edilmiştir. Bazı işletmeler, şirket politikaları nedeniyle anket formuna yanıt vermeyeceklerini bildirmiş, bazıları olumlu yanıt vermiş, bazıları ise yönetime sunularak dönüş yapılacağını söylemiştir.



Bu araştırmanın evreni; Adana, Mersin, İstanbul, Hatay, Balıkesir ve Niğde’de faaliyet gösteren çeşitli lojistik işletmelerinden oluşmaktadır. Çalışma sırasında engel olabilecek birçok kısıtlamayla karşılaşmıştır. Bunlar;

- Öncelikle en büyük sıkıntı lojistik sektöründe muhasebe çalışanın az olması nedeniyle anket sayısını tamamlamakta oldukça sıkıntı yaşanmıştır.
- İşletme yönetici ve çalışanları anket çalışmalarıyla ilgili işbirliğine karşı çıkmışlardır.
- Anketi dolduracak kişilerde işletmeye ait verilerin anket yolu ile paylaşılmasının işletmeye zarar vereceği düşüncesi bulunmaktadır.
- Lojistik sektörü ve muhasebe ile alakalı bilimsel yayınların yetersiz olması,

gibi nedenleri sıralayabiliriz. Bu kısıtlara rağmen belirli sayıda ankete ulaşılmış ve sonuçları değerlendirilmiştir.

## **1.5. ÇALIŞMAYA İLİŞKİN LİTERATÜR TARAMASI**

Günümüzün kapitalist sisteminde işletmelerin başarılı olabilmesinin ve rekabet avantajı elde edebilmesinin en önemli anahtarlarından biri; eğitilmiş ve yetiştirilmiş ve kalifiye iş gücüne sahip çalışanların olmasında yatmaktadır. İşletmeler için maliyeti azaltmanın ve karı arttırmanın yolu muhasebe departmanından geçmektedir. Muhasebe, işletmelerin mali nitelikteki işlemlerini kaydeden, sınıflandıran, özetleyen ve sonuçları raporlayan bir bilimdir. Lojistik maliyetlerin toplam işletme maliyetlerinin içinde önemli bir paya sahip olması ve finansal performansı doğrudan etkilemesi, işletmeleri bu maliyetleri düşürecek yöntemleri araştırmaya sevk etmiştir. Bu da ancak muhasebenin etkin bir şekilde çalışanlara uygulanması ile mümkündür. Muhasebe eğitiminin amacı; muhasebe bilgisinin kazandırılmasının yanı sıra, bu bilgileri yorumlama, analiz etme ve karar almada yöneticilere yardımcı olma olarak sıralanabilmektedir.

Çalışmanın anahtar kelimelerinin de yer aldığı muhasebe eğitimi ve muhasebe eğitiminden beklentiler literatür taramasında odaklanılan kavramlardır. Bu kavramlara

yönelik olarak aşağıdaki bilimsel yayınlar çalışmanın literatür kısmını oluşturmaktadır. Konuyla ilgili yayınlanmış bazı çalışmalar aşağıdaki gibidir:

Doğan ve Çürük (2001), muhasebe eğitimi veren öğretim üyelerine yaptıkları çalışmada, öğretim üyelerinin sadece % 18'inin piyasanın taleplerini dikkate alarak, diğerlerinin ise uluslararası gelişmeleri ve yurtdışı üniversitelerin programlarını dikkate alarak muhasebe ders verilerini belirlediklerini saptamışlardır. Aynı çalışmada öğretim üyelerinin % 91'i, muhasebe ders ve içeriklerinin belirlenmesinde sanayi ile işbirliğine hazır olduklarını belirtmişlerdir. Türk işletmesi ve muhasebe dersleri veren bir kısım öğretim üyeleri arasında yaptıkları çalışmada, Türkiye'de verilen muhasebe eğitiminin işletmelerin taleplerini tam olarak karşılar düzeyde olmadığına dair veriler elde etmişlerdir. Aynı çalışmada ulaşılan diğer bir sonuç ise; üniversitelerde okutulan muhasebe ders ve içeriklerinin belirlenmesinde üniversite-sanayi işbirliğinin gerektiği konusunda hem üniversite hem de işletme temsilcilerinin hemfikir olmalarıdır (Kutlu, 2010: 243).

Çürük ve Doğan (2002) tarafından yapılan "Muhasebe Eğitiminin İşletmelerin Taleplerini Karşılama Düzeyi: Türkiye Örneği" adlı çalışmada, gelişmekte olan ülke konumunda bulunan Türkiye'de yoğun olarak üniversitelerde verilmekte olan muhasebe eğitiminin, bu ülkedeki mevcut işletmelerin gereksinimlerine cevap verip vermediğini analiz etmeyi amaçlamıştır. Bu amaç doğrultusunda, muhasebe ders ve içeriklerinin üniversite-sanayi işbirliğiyle belirlenmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Bu çalışmaya göre; işletme yöneticilerinin % 94'ü üniversitelerle işbirliğinin yapılması yönünde görüş bildirmiştir.

Üretim işletmelerinin muhasebe eğitiminden beklentilerini tespit etmeye yönelik Utku (2010) tarafından yapılan çalışmada ise, muhasebe eğitimiyle ilgili en önemli unsurun muhasebe derslerinde uygulama derslerinin eksik olduğu ortaya konmuştur. Yani sektörün geneli, bir şekilde teorik alt yapıyı üniversite de aldıkları muhasebe dersleri ile oturtmaya çalışan bir öğrencinin, uygulamaya bu denli uzak olmasına anlam verememektedir.

Uyar ve Yelgen'in (2012) çalışmalarında, konaklama sektöründe yaşanan sorunları tespit etmek, hızlı ve sürekli büyüyen konaklama işletmeleri yöneticilerinin

muhasebe eğitiminden beklentilerini ortaya koymak ve konaklama işletmeleri için insan gücü yetiştirilmesinde üniversitelerin dikkat etmesi gereken noktaların tespit edilmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda, Alanya bölgesinde faaliyet gösteren beş yıldızlı otellerin muhasebe müdürlerinin muhasebe eğitiminden beklentilerini tespit etmek amacıyla söz konusu müdürler ile bir anket çalışması yapılmıştır. Araştırma, 36 otele uygulanmıştır. Anket, işletmelerdeki muhasebe yöneticileri ve yanlarında çalışan personelin demografik durumu, muhasebe personelinin bilgi ve beceri düzeyinin değerlendirilmesi ve muhasebe eğitiminden beklenti ve önerileri içeren sorulardan oluşmaktadır. Muhasebe personelinin bilgi ve beceri düzeyinin değerlendirilmesi ile ilgili sorularda beşli likert ölçeği kullanılmıştır. Yapılan ankete göre işletmelerden % 58'i muhasebe kayıtlarını işletme içerisinde tuttuğunu, işletmelerden yaklaşık % 89'u okullarda okutulan muhasebe derslerinin içeriği belirlenirken konaklama işletmelerinin taleplerinin dikkate alınmadığını, işletmelerin genellikle personelin muhasebe alanındaki eksikliğini hizmet içi eğitim vererek kapatmaya çalıştığı sonuçlarına ulaşılmıştır. Sonuç olarak turizm sektörü, sektörü tanıyan, muhasebe konusunda teorik ve pratik bilgiyle donanımlı muhasebe meslek mensubuna ihtiyaç duymaktadır.

Ünal (2013) çalışmasında, finansal sistem içerisinde önemli bir yeri olan bankacılık sektörünün muhasebe eğitiminden beklentilerini araştırmıştır. Bankacılık faaliyetlerinin sorunsuz bir şekilde devam etmesi için çalışanların iyi bir eğitim alması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Bu kapsamda anket tekniği kullanılarak araştırmanın amacına uygun olarak bankalarda çalışanların değerlendirmelerine yer verilmiştir. Ankete çeşitli banka çalışanlarından 298 kişinin katılımı sağlanmıştır. Araştırma sonucunda muhasebe grubu derslerinin önemlilik durumları bankalar ve bankacılar açısından araştırılmış ve önem sırasına göre; finansal tablolar analizi, genel muhasebe, denetim, Türk muhasebe ve vergi sistemi, şirketler muhasebesi, muhasebe ve denetim standartları ve banka ve sigorta muhasebesi dersleri en önemli dersler olarak tespit edilmiştir. Ayrıca güncel konular ve uygulamaların yeterli ölçüde ele alınması, uzman bankacıların derse katılması ve muhasebe derslerinin ve içeriklerinin üniversite ile bankaların işbirliğiyle belirlenmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Muhasebe grubu derslerinin bankacıların ihtiyaçlarını tam olarak karşılamadığı, bankacıların kredi taleplerini değerlendirmede muhasebe grubu derslerinin tam olarak yeterli olmadığı

ve muhasebe grubu dersleri ile bankacılık uygulamaları arasında çelişkiler olabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Çil Koçyiğit vd. (2016) sağlık sektörünün muhasebe eğitiminden beklentilerini tespit etmeyi hedeflemiştir. Çalışmada, Ankara'daki kamu hastaneleri yöneticilerine anket yöntemi uygulanmıştır. Söz konusu araştırmada 32 hastanenin anket verileri kullanılmıştır. Anket formu; kamu hastanelerinde hastane yöneticilerinin, mesleğe yeni başlayan muhasebe personelinin, öğrenimi sırasında almış olduğu muhasebe derslerinin yeterliliği ve muhasebe personelinin teknik ve pratik bilgi ve beceri düzeyleri ile ilgili görüşlerini tespit etmek ve kamu hastanelerinin muhasebe eğitiminden beklentilerini ortaya koymak amacıyla hazırlanmış sorulardan oluşmaktadır. Anket formunda, 5'li likert ölçeği kullanılmıştır. Hastanelerin yarısından fazlasında (% 56,2'sinde) muhasebe personeline hizmet içi eğitim verilmektedir. Hizmet içi eğitim verilen hastanelerin % 100'ünde bilgisayarlı muhasebe, % 50'sinde maliyet muhasebesi, % 38,9'unda finansal muhasebe ve % 38,9'unda mevzuat eğitimi verilmektedir. Muhasebe derslerinin önem derecelerine göre sıralanmasında; birinci önem derecesinde finansal muhasebe ve mevzuat derslerinin, ikinci önem derecesinde bilgisayarlı muhasebe, üçüncü önem derecesinde Maliyet Muhasebesi, dördüncü önem derecesinde ise yönetim muhasebesi dersinin olduğu görülmüştür. Çalışma sonucunda, hastane işletmelerinin muhasebe eğitiminden beklentileri arasında; muhasebe eğitim ve öğretiminin pratik bilgileri de kapsamı, tekdüzen hesap planının sağlık sektörünün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde geliştirilmesi, muhasebe eğitimi alan öğrencilere sağlık sektöründe de staj imkânı sunulması ve okullarda okutulan muhasebe derslerinin içeriğinin sağlık sektörü işbirliğiyle belirlenerek, sağlık sektörünün beklentilerinin daha çok dikkate alınması vb. yer aldığı görülmüştür. Sonuç olarak; sağlık sektörünün, sektörü tanıyan, alanında uzman, mesleki beceriyi kazanmış ve alanında iyi yetişmiş muhasebe personeline ihtiyacı olduğu ortaya çıkmıştır.

S. Coşkun, Kır ve S. Coşkun çalışmalarında iş dünyasının muhasebe eğitiminden beklentilerini tespit etmeyi amaçlamıştır. Çalışmada Manisa'da faaliyet gösteren serbest muhasebeci ve serbest muhasebeci mali müşavirlik bürolarında çalışan meslek mensuplarının muhasebe eğitiminden ve muhasebe meslek eğitimi

almış öğrencilerden beklentilerinin belirlenmesine yönelik araştırma kapsamında muhasebe mesleğinin ülkemizde gelişimi ve mesleğin önemi vurgulanmış, yaşanan sorunlar araştırılmış ve meslek mensuplarının meslek yüksekokullarından mezun öğrencilerde aradıkları özellikler tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışmada araştırma yöntemi olarak yapılandırılmış mülakat tekniği kullanılmıştır. Meslek mensupları ile yüz yüze görüşme yoluyla mülakat yapılmıştır. Meslek mensuplarının seçiminde rastgele örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Araştırma kapsamında Manisa ili merkez ve ilçelerinde bulunan 41 meslek mensubu ile görüşülmüştür. Araştırma sonucunda; iş dünyasını temsil eden muhasebe meslek mensupları, muhasebe bölümü mezununun/stajyerlerinin “pratik deneyim eksikliği, teorik bilgi yetersizliği, defter tutulmasının öğrenilmemesi, sosyal yönlerinin yetersizliği ve çalışma hayatını algılama güçlüğü” nedenleriyle muhasebe işlevlerinde yetersiz kaldığını düşünmektedir.

Muhasebe eğitime yönelik ulusal veya uluslararası literatür incelendiğinde muhasebe eğitime yönelik pek çok çalışmanın varlığından bahsetmek mümkündür. Uluslararası literatüre ilişkin değerlendirmeler aşağıdaki Tablo 1.1'deki gibi belirtilmektedir (Tosunoğlu, 2018: 181-182):

**Tablo 1. 1:** Muhasebe Eğitime Yönelik Uluslararası Literatür

Yazar	Açıklama
Watty (2005)	Avustralya, Japonya ve Sri Lanka'daki akademisyenlerin uluslararası muhasebe eğitimi standartlarına yönelik değerlendirmeleri incelenmiştir.
Saville (2007)	Profesyonel muhasebe eğitiminin temel amacının topluma yarar sağlayacak muhasebeci yetiştirme olması gerektiğini belirtmişlerdir. Bu nedenle muhasebe eğitiminde uluslararası muhasebe eğitim standartlarının dikkate alınması gerektiği ifade edilmiştir.
Eastman ve Hazera (2009)	Muhasebe eğitiminin ülkeler arası farklılık gösterdiği belirtilmiştir. Bu farklılıktan hareketle muhasebe eğitiminde bir standardın oluşturulması gerekliliği çalışmada ifade edilmiştir.
Moehrle vd. (2009)	Üniversitelerde verilen muhasebe derslerinin müfredatlarında standartları dikkate alarak birtakım değişikliklerin yapılması gerekliliğini ifade etmişlerdir.
Sugahara vd. (2010)	Üniversitelerde verilen muhasebe eğitimlerinde bilginin yanı sıra yetenek ve tutuma da ağırlık verilmesi gerekliliği ifade edilmiştir.

Stivers vd. (2011)	Akademisyenlere yönelik yapılan çalışmada özellikle genel muhasebe dersinde öğrencilerin farkındalık kazanmalarına yönelik eğitimlere yer verilmesi gerektiği ifade edilmiştir.
Crawford vd. (2011)	Uluslararası muhasebe eğitimi standartlarının meslek mensuplarının görüşleri doğrultusunda değerlendirildiği çalışmada söz konusu standartların uygulanabilirliği noktasında birtakım sıkıntıların olduğu belirtilmiştir.
Kostadinovski vd. (2013)	Uluslararası muhasebe eğitimi standartlarının muhasebe eğitiminin geliştirilmesi ve muhasebe mesleğinin güçlendirilmesine yönelik katkı sağladığı belirtilmektedir.
Frijat ve Shbeilat (2016)	Ürdün üniversitelerindeki akademisyenlerin görüşleri doğrultusunda IES2 ile uyumlu olarak muhasebe öğrenme çıktıları için teknik yeterliliğin geliştirilmesine yönelik eğilimdeki rolü tespit edilmiştir. Çalışmada, Ürdün üniversiteleri arasında üniversite yeterlik testi sonuçlarındaki eşitsizliği azaltmak için ön koşul olarak muhasebe eğitim planlarının standartlaştırılmasına yönelik olarak çalışılmasını gerektiren bir dizi öneriler bulunmaktadır.

**Kaynak:** Tosunoğlu, Cengiz ve Anadolu, 2018: 181

Lojistik sektörünün muhasebe eğitimi ile ilgili araştırmalar yapıldığında, muhasebe eğitimi ile ilgili birçok çalışma olmasına karşılık, lojistik sektörünün muhasebe eğitiminden beklentilerini içeren çalışmalara ulaşılamamıştır. Yukarıda yapılan çalışmalarda ise ulusal ve uluslararası literatürde muhasebe eğitimi ile ilgili teorik ve uygulamaya yönelik benzer çalışmaların yapıldığı görülmektedir. Muhasebe eğitime yönelik yukarıdaki çalışmalar incelendiğinde, çalışmaların çeşitli sektörlerin muhasebe eğitimine yönelik yapıldığı görülmektedir. Bu çalışmaların geneline bakıldığında;

- Türkiye’de verilen muhasebe eğitiminin işletmelerin taleplerini tam olarak karşılar düzeyde olmadığı,
- Muhasebe ders ve içeriklerinin üniversite-sanayi işbirliğiyle belirlenmesi gerektiği,
- Muhasebe derslerinde uygulama derslerinin eksikliğini olduğu,
- Muhasebe grubu derslerinin sektörün ihtiyaçlarını tam olarak karşılamadığı,
- Okullarda okutulan muhasebe derslerinin içeriği belirlenirken sektörün taleplerinin dikkate alınmadığı,

- Sektörlerde; sektörü tanıyan, alanında uzman, mesleki beceriyi kazanmış ve alanında iyi yetişmiş muhasebe personeline ihtiyacı olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır.

Ayrıca bu eksikliklerin nasıl çözülmesi gerektiğine dair öneriler sunulmuştur. Bu çalışmalar, muhasebe eğitimi konusunda çalışmaya kaynak oluşturmuş ve çalışmanın şeklinin belirlenmesini sağlamıştır.

## **1.6.VERİ TOPLAMA ARAÇ VE TEKNİKLERİ**

Araştırmada veri toplama amacıyla anket yönteminden faydalanılmıştır. Kullanılan anket formu 13 sorudan oluşmaktadır. Ankette sorulan sorular ile araştırma kapsamındaki lojistik işletmelerinde çalışanların lojistik sektörüne ilişkin tecrübelerini tespit etmeye yönelik sorular (şirketteki görevi, çalışma süresi, eğitim durumu vb.) bulunmaktadır. Ayrıca çalışanlara 5’li likert tarzıyla sorular yöneltilerek muhasebe eğitimi konusunda görüşleri alınmıştır. Anket soruları kapalı uçlu sorulardan oluşmaktadır.

Anketteki sorularda onayı alınmak şartıyla Çil Koçyiğit vd. (2016) tarafından yapılmış olan bilimsel çalışma referans alınmıştır.

Çalışma kapsamında toplanan veriler, yüz yüze anket uygulaması ve mail yolu ile ve online cevaplama yöntemleri ile toplanmıştır. Bu doğrultuda anket sorularına ulaşılabilen bir link oluşturulmuştur. Bu link, araştırmaya konu olan işletmelere e-posta yolu ile gönderilmiştir.

Çoğu işletmeye telefon ve mail yolu ile çalışmanın durumu anlatılmış olmasına rağmen ankete karşı çıkmış, dönüş yapılmamıştır. Anketlerin çoğunun, işletmelere gidilerek yüz yüze doldurulması sağlanmıştır.

Verilerin istatistiksel analizinde frekans, ortalama, standart sapma yöntemleri kullanılmıştır. Çalışanların ankete verdikleri cevaplar SPSS 24 paket programı kullanılarak analiz edilmiştir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### MUHASEBE EĞİTİMİ VE BEKLENTİLERİ

İşletmelerin mali yapılarını anlamada muhasebe her ne kadar önemli olsa da bir diğer önem arz eden konu eğitimidir. Eğitim personelin işe adapte olmasını ve kendini geliştirmesine yardımcı olur. İkinci bölümde ise lojistik sektörü açısından önem arz eden eğitim konusuna değinilmiş ve muhasebe eğitimi hakkında bilgi verilmiştir.

#### 2.1. GENEL ANLAMDA EĞİTİM

Eğitim faaliyeti, öğretme ve öğrenme durumunda oluşan bir olgudur. Öğretme belirli bir hedefe ulaşmak için gerçekleştirilir. Öğrenme işlemi ise, öğretici tarafından bilgilerin karşı tarafa aktarılması durumunda oluşur. Yani eğitimin gerçekleşebilmesi için öğrenme sürecinin başarısının yanında öğrenmenin de gerçekleşmesi gerekir (Durak, 2009: 28).

Eğitim genel olarak birçok alanı kapsadığından bu konuda çeşitli tanımlar yapılmıştır. Bu tanımlardan bazılarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Eğitim genel anlamda, bireyde istenilen yönde bir değişim meydana getirme ve bireye gerekli bilgi, beceri, yetenek ve davranış kalıplarını aktarma aşamalarıdır (Tokay, Deran ve Arslan, 2011: 236).
- Eğitim, bireyin yeteneklerini fark etmesine ve geliştirmesine yardımcı olan, bireye beceri ve bilgi kazandıran ve bireyin meslek sahibi olmasına yardımcı olan süreci ifade eder (Kandemir vd., 2016: 135).

Yukarıdaki tanımların ortak noktaları eğitimin dinamik bir süreç olduğu ve ana hedefinin belirlenen bir hedef doğrultusunda istenilen bilgi, beceri ve düşünce kalıplarının aktarılması olduğu anlaşılmaktadır.

Eğitimin genel amacı, bireylere gerekli bilgi ve becerileri kazandırarak onları toplumsal yaşama ve dünyaya bağlı bir birey olarak donanmalarını sağlamaktır. Bununla birlikte eğitimin bireyin gelişimine yönelik ve toplumsal nitelikli amaçları



bulunmaktadır. Söz konusu amaçları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Doğan ve Çürük, 2002: 17-18):

a) Bireyin gelişimine ait amaçlar:

- Bireye düşünme gücü kazandırarak bireyin yerinde karar almasını sağlamak,
- Ruhsal, zihinsel ve bedensel olarak bireyi geliştirmek,
- Bireye iletişim ve işbirliği yeteneği kazandırarak bireyi toplumsal yaşama alıştırmak,
- Bireylere daha iyi bir yaşam standardı yaratmak,
- Bireyde istenmeyen davranışları olumlu yönde çevirmektir.

b) Toplumsal faktörlü amaçlar ise;

- Toplumsal yaşam geleneğini arttırmak,
- Bireylerin sosyalleşmelerine olanak sağlamak,
- Toplumsal yenilenmeye yardımcı olmak,
- İnsanları toplumsal açıdan geliştirerek toplumsal kültürü zenginleştirmek,
- Toplumun verimliliğini ekonomik açıdan yükseltmek,
- Sürekliliği sağlamada topluma yardımcı olmak,
- Bireylerin gelişimini sağlayarak onların yönetime bağlılığını pekiştirmektir.

## **2.2. MUHASEBENİN TANIMI VE ÖNEMİ**

Muhasebe, işletmelerin finansal nitelikli işlemlerini sayısal veriler olarak toplayan, bunları yöneticilerin kullanımına uygun olarak sayısal veriler halinde ve anlaşılır şekilde işleyen, bunların sonucunda oluşan verileri raporlar halinde sunan, bir bilgi sağlama sistemidir (Büyükmirza, 2012: 27).

Muhasebe, işletmelerin ekonomik verileri ile faaliyet sonuçlarının incelenmesine ve yorumlanmasına olanak sağlayacak verilerle ilgilenir. Diğer bir ifadeyle muhasebe, işletmelere ait para ile ifade edilen mali nitelikli bilgileri güvenilir bir biçimde toplayan, kaydeden ve rapor olarak sunan ve yorumlayan bilime denir (Durak, 2009: 23).

Muhasebeyi sadece vergi yasaları açısından kayıt yapan bir sistem olarak düşünmemek gerekir. Muhasebe, çevresindeki değişimlerden etkilenen kendini sürekli güncelleyen bir sistemdir. İşletmelerde muhasebe yapısı içerisinde sadece muhasebe yeterli olmamakta bunun yanısıra hukuk, maliye ve iktisat gibi alanlara da ihtiyaç vardır (Alkan, 2015: 140).

Sınırların kalktığı, teknolojinin hızla geliştiği ve nüfusun sürekli arttığı günümüzde işletmelerin doğru bilgiye olan ihtiyacı da sürekli artmaktadır. İşletmelerin ihtiyacı olan bu bilgiler ise muhasebe bölümü tarafından toplanmakta ve yorumlanarak işletme yöneticilerine sunulmaktadır (Çürük ve Doğan, 2001: 28).

### **2.3. DÜNYA'DA MUHASEBE EĞİTİMİNİN GELİŞİMİ**

Muhasebenin bir bilgi sistemi ve bir bilim olarak kabul görmeye başlaması ile birlikte muhasebe gelişmeye başlamıştır. Bu gelişimin nedenlerinden biri ise, muhasebenin işletme dilini anlamada önemli olmasıdır. İşletme yönetimi ve muhasebe ayrı alanlar gibi gözükse de muhasebenin alanı işletmeyi de kapsamaktadır. Çünkü işletmelerin faaliyetleri sayılardan oluşmakta ve bu sayıları da anlamlandıracak olan bilimde muhasebedir. Bu gelişmeler muhasebeyi bir kayıt sisteminden ziyade bir araştırma ve bilim haline getirmiştir. Bu bilim ise eğitim ile kişilere aktarılmaktadır. Muhasebe eğitimi işletmelerin dilinin iyi anlaşılması bakımından oldukça önemlidir. Bu bakımdan muhasebe eğitimine gereken saygının önemin ve artması mesleki gelişim açısından oldukça önemlidir.

Muhasebe bilimi, 15. yüzyıldan itibaren İtalya'da gelişmeye başlamış ancak sadece defter tutma olarak algılanmıştır (Kutlu, 2010: 233).

İkinci Dünya Savaşından sonra Avrupa ülkelerinde muhasebe meslek mensuplarının sayısında hızlı bir artış yaşanmıştır. Ancak muhasebe eğitimi ve mesleki etiğe önem 1960 yılından sonra verilmeye başlanmıştır. Almanya'da 1 Kasım 1961 yılında mesleki yasa oluşmuş ve meslek mensuplarına görevlerinin sır saklama, sorumluluk, bağımsızlık hükmü getirilmiştir. Diğer yandan, İngiltere'de işletmeler Kanunu 1989 yılında yürürlüğe girerek mesleğin bağımsızlık niteliği, "doğruluk, tarafsızlık ve bağımsızlık" olarak değişmiştir. 1990 yılında meslek odaları tarafından

“Meslek Etiği Rehberi” oluşturulmuştur. 1992 yılında yayınlanan “Dürüstlük, Tarafsızlık ve Bağımsızlık Bildirgesi” özellikle dış denetimde birçok yeni ayrıntıyı kapsamaktadır. Muhasebe mesleği için oluşturulan etik kuralları genel özelliklere uygun olarak gerekli görüldüğü üzere zamanla geliştirilmiştir (Ayboğa, 2003: 344).

Dünya genelinde bakıldığında ise, ülkelerin çoğu değişikliklere ayak uydurmak için çalışmalar yapmışlardır. ABD’de ise, bu amaçla Muhasebe Eğitimi Değişim Komisyonu oluşturulmuştur. Bu kuruluş muhasebe alanında yaşanan değişiklikleri çözmeye çalışmaktadır (Dağdeviren vd., 493).

Avrupa Birliği ülkelerindeki muhasebe eğitimini gözden geçiren çalışmalara bakıldığında, işletmelerdeki muhasebe eğitiminde yönetim muhasebesi ve genel muhasebe konularının zorunlu olduğu görülmektedir. Üye ülkelerdeki muhasebe eğitimine ilişkin içeriğe bakıldığında kullanılan araçlar ve yöntemlerde değişikliklerin yapıldığı görülmektedir. Örneğin, bu ülkelerdeki muhasebe öğrenimindeki temel nokta, öğrenmeyi öğretmek olarak yapılmaktadır (Durak, 2009: 62).

Yukarıda genel olarak bahsedilen konulardan hareketle muhasebe alanında bir takım düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir. Ayrıca muhasebe eğitimi alanında uluslararası düzeyde Uluslararası Muhasebeciler Federasyonu (IFAC) tarafından Uluslararası Muhasebe Eğitim Standartları Kurulu (IAESB) oluşturulmuştur. Bu uluslararası kurul; muhasebe mesleğinde mesleki bilgi, beceri ve tutum hakkında standartları oluşturmasının yanı sıra çeşitli yayınlar ve dokümanlarla da muhasebe eğitimine yön vermiştir. 2005 yılında yayınlanan ve 2014 yılında revize edilen standartların ilk dördü meslek mensuplarının eğitimleri ile ilgili, diğer üç standart eğitim sonrası için son standart ise denetimle alakalı olarak oluşturulmuştur.

Hazırlanan standartlara ilişkin bilgileri aşağıdaki Tablo 2.1’deki gibi belirtmek mümkündür (Tosunoğlu, Cengiz ve Anadolu, 2018: 180).

**Tablo 2. 1:** Uluslararası Muhasebe Eğitimi Standartları

<b>Standart</b>	<b>Açıklama</b>
<b>IES 1: Profesyonel Muhasebe Eğitim Programlarına Giriş Koşulları</b>	Bu standart, profesyonel muhasebe öğretimi programlarına giriş için gerekli eğitimleri içermektedir.
<b>IES 2: İlk Mesleki Gelişim - Teknik Yeterlilik</b>	Bu standart, profesyonel muhasebecilik mesleğine yönelik dersleri içermektedir.
<b>IES 3: İlk Mesleki Gelişim - Teknik Yeterlilik</b>	Bu standart, profesyonel muhasebe mesleği için gerekli olan mesleki becerileri (entelektüel, teknik, kişisel, kişilerarası ve örgütsel) açıklamaktadır.
<b>IES 4: İlk Profesyonel Gelişim - Profesyonel Değerler, Etik ve Tutumlar</b>	Bu standart, profesyonel muhasebe mesleğine yönelik uygulanması gereken, etik değerleri ve davranışları açıklamaktadır.
<b>IES 5: İlk Profesyonel Gelişim - Pratik Deneyim</b>	Bu standart, profesyonel muhasebecilerin alması pratik deneyim kazanmalarına yönelik bilgileri içermektedir.
<b>IES 6: Başlangıç Mesleki Gelişimi - Mesleki Yeterliliğin Değerlendirilmesi</b>	Bu standart, adayların mesleki yeterlilik ve yetkinliklerinin değerlendirilmesini içermektedir.
<b>IES 7: Sürekli Mesleki Gelişim</b>	Bu standart, uzman muhasebecilerin yetkinliklerinin sürekli iyileştirilmesinin önemini ve yaşam boyu öğrenme konusundaki kararlılığını teşvik edici bilgileri içermektedir.
<b>IES 8: Finansal Tabloların Denetimlerinden Sorumlu Ortaklar İçin Mesleki Yeterlilik</b>	Bu standart, belirli çevre ve endüstrilerde çalışanların da aralarında bulunduğu denetim uzmanları için olması gereken yetenekleri içermektedir.

**Kaynak:** Tosunoğlu vd., 2018: 180

Genel olarak yukarıdaki gelişmelere bakıldığında hem ülkemizde hem de dünyada muhasebe eğitimi ve uygulamaları alanında geneli kapsayan birçok uygulamaların gerçekleştiği görülmektedir. Bu bağlamda Uluslararası Muhasebe Eğitimi Standartları Kurulu’nun (IAESB), Uluslararası Eğitim Standartları’nın (IES), Muhasebeciler İçin Uluslararası Etik Standartları Kurulu’nun (IAASB), Uluslararası Denetim Standartları’nın (ISA), Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu’nun

(IASB), Uluslararası Muhasebe Standartları (IAS) ile Uluslararası Finansal Raporlama Standartları'nın (IFRS) muhasebe uygulamaları açısından hep birlikte kullanılması işletmelere büyük fayda sağlayacaktır. Bu sayede muhasebe eğitimi, dünyada genel geçer kabul gören yaklaşımlara bağlı olarak gelişecektir (P. Gökten ve S. Gökten, 2016: 56).

#### **2.4. TÜRKİYE'DE MUHASEBE EĞİTİMİNİN GELİŞİMİ**

Muhasebe eğitimi Türkiye'de ilk olarak 1868 yılında kurulan “Mekteb-i Mülkiyeyi Şahane” okulunda görülmeye başlanmıştır. Sonrasında ise 1883 yılında kuruluşu olan “Hamidiye Yüksek Ticaret Mektebi” ile faaliyetini sürdürmüştür. Muhasebe eğitimi sürekli değişim geçirerek zamanla sistematik bir bütünlüğe erişmiştir (Öztürk ve Fındık, 2016: 243).

Ülkemizde muhasebe eğitiminin doğuşuna bakıldığında ise, iki aşamada ortaya çıkmıştır. Birinci aşama, Osmanlı'da klasik dönemde devlet görevlilerinin oluşturduğu muhasebe mesleği çerçevesinde oluşmuştur. İkinci aşamaya ise, Tanzimat dönemi ile başlayan süreç örnek olarak verilebilir. Bu dönemde çift taraflı kayıt yöntemine başlanmış ve bu yöntem Cumhuriyete kadar devam etmiştir. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte muhasebe mesleği oluşmaya başlamıştır. Bu oluşumlar daha çok vergisel alanlarda gerçekleşmiştir (Güvemli ve Aytulun, 2012: 24).

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte ise muhasebe mesleği gelişmeye başlamıştır. 1926 – 1930 yılları arası muhasebe eğitimi konusunda yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bunlardan en önemlisi ise, Kazanç Vergisi Yasası (1926), Muamele Vergisi Yasası (1927) ve İstihlak Vergi ve Resimleri Yasasının (1930) kabul edilmiş olmasıdır. Bu yasalar ile hem çift kayıtlı yöntemine dayalı muhasebe sistemi oluşmuş, hem de muhasebe denetimi sistemi oluşmuştur. 1930 – 1940 yılları arasında ise vergi yasaları, muhasebeci yetiştirilmesi ve işletmecilik anlayışı ile birlikte iktisadi devlet teşekkülleri oluşmaya başlamıştır. 1930'lu yılların sonlarında ise, işletmelerin büyümeye başlamasıyla birlikte işletme ağırlıklı muhasebe anlayışı büyük kentlerde oluşmaya başlamıştır (Güvemli ve Aytulun, 2012: 1-2).

1940'lı yıllardan sonra ise, muhasebe mesleği ve eğitimin gelişimi incelendiğinde ise, kalkınma planları çerçevesinde ve iş gücünde istihdamı sağlamak amacıyla çalışmaların yapıldığı görülür (Coşkun vd., 332).

Türkiye'de 1960 sonrasında muhasebe eğitiminde, ekonomik yönden ilişkilerin daha yoğun olduğu, Amerika Birleşik Devletleri ve İngiliz muhasebe eğitim sisteminin etkin olduğu dönemlerdir (Durak, 2009: 40). Bu dönemlerin en belirgin özelliği hesap planlarının kullanılmaya başlanmasıdır. Muhasebe uygulamaları ve muhasebe eğitimi açısından önemli gelişmelerin yaşandığı bir dönemdir. Ayrıca bu dönemde Kamu İktisadi Teşekkülleri Tekdüzen Muhasebe Sistemi oluşmaya başlamış ve 1971 yılında uygulamaya geçilmiştir. Bunlarla birlikte 1983 yılında Standart Genel Hesap Planı, 1986 yılında bankacılık için Tekdüzen Hesap Planı ve 1994 yılında tüm işletmeler için Tekdüzen Hesap Planı uygulamasına başlanmıştır (Şengel, 2010: 82-83).

Ülkemizde muhasebe mesleğinin oluşumuna yönelik Kanun gereksinimi, 13 Haziran 1989 tarihinde 3568 Sayılı Serbest Muhasebecilik, Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik ve Yeminli Mali Müşavirlik Kanunu'nun faaliyete geçmesi ile resmîyet kazanmıştır. Oluşan bu Kanun ile resmîyet kazanan muhasebe mesleği ve eğitimi konusunda çok konuda standartlar getirilmiş, bu sayede muhasebe mesleği ve eğitiminin kalitesinin artırılması hedeflenmiştir. Ayrıca oluşturulan standartlar arasında muhasebe eğitime yönelik standartlar da bulunmaktadır. Bu görevi üstlenen kuruluş Türkiye Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler ve Yeminli Mali Müşavirler Odalar Birliği (TÜRMOB) olmuştur (P. Gökten ve S. Gökten, 2016: 53).

Bugün ise gelinilen noktaya bakıldığında; IFAC, FEE ve IASB gibi uluslararası muhasebe eğitim standartları oluşmuştur (Durak, 2009: 40).

Muhasebe eğitimi, ülkemizde ticaret liseleri ile başlayıp üniversiteye kadar uzanan süreçte asıl önemini üniversitede kazanmaya başlamıştır. Öğrenciler açısından mesleki bir eğitim olan muhasebe eğitimi yoğun olarak işletme fakülteleri ve meslek yüksekokullarında kullanılmaktadır. Bu eğitimin fakülte ve meslek yüksekokul boyutunda sektörün ihtiyacını karşılaması durumu araştırmalarda tartışma konusudur (Kandemir vd., 2016: 148).

Aşağıdaki Tablo 2.2’de Türkiye’de farklı düzeylerde verilen muhasebe eğitimi sunulmuştur.

**Tablo 2. 2:** Türkiye’de Farklı Düzeylerde Verilen Muhasebe Eğitimi

Muhasebe Eğitimi Düzeyi	Süresi	Kurum	Öğrenci Kabulü	Muhasebe Standartları Eğitimi
Ortaöğretim Düzeyi	4 yıl	Milli Eğitim Bakanlığı’na bağlı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Çok Programlı Anadolu Lisesi ve Mesleki Eğitim Merkezleri	TEOG Sınavı veya Diploma Notu	Yok
Ön Lisans	2 yıl	Meslek Yüksek Okulları	YGS veya Sınavsız Geçiş Sistemi	Bazılarında Seçmeli
Lisans	4 yıl	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uygulamalı Bilimler Yüksek Okulu	YGS ve/veya LYS	Bazılarında Seçmeli veya Zorunlu
Yüksek Lisans	2 yıl	Sosyal Bilimler Enstitüsü	ALES, Diploma Notu, Mülakat ve Birçoğunda Dil Puanı.	Bazılarında Seçmeli veya Zorunlu
Doktora	4 yıl	Sosyal Bilimler Enstitüsü	ALES, Dil Puanı ve Mülakat	Bazılarında Seçmeli veya Zorunlu
Mesleki Kurslar veya Eğitimler	Serbest	Ticari Eğitim Kurumları	Önkoşul Yok	Bazı Eğitim Kuruluşları Tarafından Muhasebe Standartları Eğitimi Yapılmaktadır

**Kaynak:** Öztürk ve Fındık, 2016: 241-256

Üniversiteler bazında, eğitimi verilen muhasebe derslerinin çoğunun mesleğe ait teknik bilgileri içerdiği görülmektedir. Bu derslerin içeriğine bakıldığında Tekdüzen muhasebe ve muhasebe kayıt sistemi bazında yer alan hesapların olduğu görülmektedir. Finansal tablolarda ise, temel tablolara değinildiği görülmektedir. Muhasebe eğitimi sadece üniversite bazında değil, aynı zamanda orta öğretim aşamasında da verilmektedir. Lisans düzeyinde bakıldığında ise, fakültelerde öğrenciler birinci ve ikinci sınıfta muhasebeye giriş ve dönem sonu uygulamaları, üçüncü ve dördüncü sınıfta ise maliyet, yönetim, finansal tablo analizi ve finansal muhasebe eğitimi dersleri almaktadır (Durak, 2009: 43).

Türkiye’de muhasebe eğitimi ile ilgili yapılan eleştirilerden birisi de verilen eğitimin öğrencilerin eleştirel yeteneğini geliştirmede yetersiz olması ve sorun çözmeye yeterli olmamasıdır. Ayrıca verilen ders içeriklerinin ihtiyacı karşılamada yetersiz olması ve verilen muhasebe eğitiminin öğrencinin eleştirel düşüncesini geliştirmede yetersiz olmasıdır. Bu nedenle derslerin oluşturulmasında işletmelerin ihtiyaçları göz önüne alınmalıdır (Çürük ve Doğan, 2001: 30).

## **2.5. MUHASEBE EĞİTİMİ VE AMACI**

Eğitim, öğrenme ve öğretme olgusunun bir sonucudur. Öğrenme ise, öğretici ve öğrenci arasındaki etkileşim sonucunda oluşur. Öğretme ise, planlanmış belirli bir amaca yönelik oluşur. Bu nedenle eğitimin oluşabilmesi için öğretim sürecinin başarısının yanında bir öğrenmenin de oluşması gerekir. Bu nedenle muhasebe eğitiminde başarı, öğretme ve öğrenme süreçleri ile birlikte bilgi aktarma ve bilgiyi kullanabilme yeteneğinin de gerçekleşmesi gerekir (Durak, 2009: 28).

Muhasebe eğitimi bir mesleki eğitim olup, bireye belirli bir mesleğin gerektirdiği bilgi ve yetenekleri kazandırarak, bireyi her yönü ile mesleğin gerektirdiği şekilde yetiştirmek olarak tanımlanabilir.

Muhasebe eğitiminin kalitesi ülkelerin ekonomik olarak gelişmişlik düzeyleriyle doğru orantılıdır. Muhasebe eğitimi almış bireylerin kendilerini geliştirmeleri açısından gerekli alt yapıya sahip olması gerekir. Muhasebe eğitimi almış bireyler işletmelerin mali yapılarına ait verileri yorumlama ve analiz etme kapasitesine sahiptirler. Bu kişiler girişimcilik yeteneklerini oldukça iyi kullanırlar.

Muhasebe, işletmelere güvenilir bilgi sunar. Muhasebe, sadece rakamların dili değil aynı zamanda yöneticilerin bilgi sağlayıcısıdır. İşletmelerin ekonomilerinin anlaşılmasında ve iş hayatında kilit role sahiptir. Bu nedenle, muhasebenin geliştirilmesi için üniversitelerde muhasebe bölümlerinin açılması, bu bölümlere önem verilmesi, eğitim araç gereçlerinin modernleşmesi ve öğreticilerin tekniklerinin geliştirilmesi gerekir (Kutlu, 2010: 233).

Kişilere muhasebe eğitiminin verilmesi sayesinde mesleki bilgiler sağlanır. Mesleki eğitim ise, kişiye mesleğin gerektireceği bilgi ve yeteneklerin aktarılmasını



ve bireyi çeşitli yönlerden gelişmesine yönelik eğitim olarak ifade edilmektedir. Bu eğitim, bireyin hem teknik hem de sosyal yönden gelişmesine yardımcı olur. Muhasebe Eğitimi Değişim Komisyonu eğitimin başarılı olması için bazı unsurlar sunmuştur. Bu unsurları, aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Alkan, 2015: 140-141):

- Bilgi teknolojilerinin etkin kullanılması,
- Öğrenmenin etkisi için öğrenme üzerinde durulması,
- Bireylerin kişisel ve iletişim yeteneklerine yoğunlaşılması,
- Uygulamaya önem verilmesi,
- Aktif öğrenmeye pasif öğrenmeden daha çok önem verilmesi,
- Her şey için “tek doğru cevabı” var olgusundan uzak durulmasıdır.

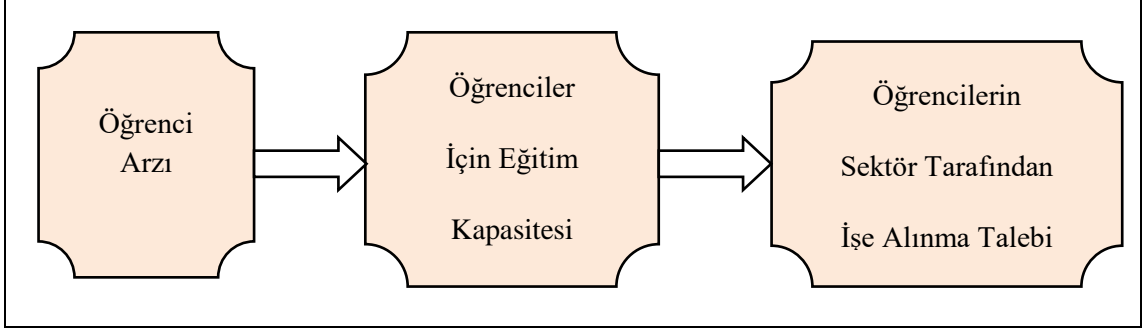
Yukarıdaki açıklamalar neticesinde muhasebe eğitiminin ana amacı, “Muhasebe mesleğinin gerektirdiği temel bilgi ve beceriler olan muhasebe temel kavramlarını ve ilkelerini bireye kazandırmaktır. Ayrıca; bireye finansal nitelikteki bilgileri toplama, ölçme, kaydetme, kaydedilen bilgileri niteliklerine göre sınıflandırma, üretilen bilgileri finansal tablolar aracılığıyla raporlayarak analiz etme ve analiz sonuçlarını alınacak kararlarda kullanabilme bilgi ve becerisi sağlamak ve geliştirmek” olarak ifade edilebilir (Çil Koçyiğit vd., 2016: 540).

Muhasebe eğitiminin, çalışanların gelişimi ve performansı üzerinde oldukça büyük etkisi vardır. Ticaret hacminin sürekli büyüdüğü dünyada etkin bir muhasebe eğitimi elde edilebilmesi için, üniversitelerdeki muhasebe eğitimi UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development-Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı), IFAC (International Federation of Accountants-Uluslararası Muhasebeciler Federasyonu), IAAER (International Education for Accounting Education and Research-Uluslararası Muhasebe Eğitimi ve Araştırmaları Derneği) ve AB (European Union-Avrupa Birliği) uluslararası standartlardaki ilkelere uyumlu hale getirilmelidir (Hacırüstemoğlu, 2009: 19).

Geleneksel muhasebe eğitimini aşağıdaki Şekil 2.2’deki gibi sunulabilir. Öğrenci arz ve kapasitesi ve sektörün ihtiyacına istinaden değişim gösterirken, öğrencilerin sektör tarafından işe alınma talebi ise, öğrenci arz ve öğrenci sayısını

değiştirmektedir. Diğer bir ifadeyle öğrenci kapasitesinde, öğrenci arzı ve öğrenci kapasitesi oldukça büyük önem arz etmektedir (Durak, 2009: 66):

**Şekil 2. 1:** Geleneksel Muhasebe Eğitim Modeli



**Kaynak:** Durak, 2009: 66

Teknolojide yaşanan gelişmelerle birlikte muhasebe önem kazanmış ve muhasebe mezunlarına olan talep çoğalmıştır. Şekil 2’de görüldüğü gibi arz, kapasite ve talebin birbirine eşit olduğu seviye kalmamış ve yeni bir modellemeye gitmiştir. Bu model muhasebe bölümünü tercih eden öğrencilerin tercih sebeplerinin değiştiğini göstermektedir.

Yukarıdaki açıklamalardan da yola çıkarak muhasebe eğitimi ile ulaşılmak istenilen amaçlar şu şekilde sıralanabilir (Uyar ve Yelgen, 2012: 331-332):

- Genel kabul görmüş standartlar doğrultusunda işletmelerde kayıt sisteminin oluşturulması,
- Kişilerin eğitilerek işletme amaçlarına hızlı ve doğru ulaşılması,
- Muhasebe alanında bilgi ve yeteneklerin artırılarak kalitenin yükseltilmesi,
- Teknolojide yaşanan gelişmelerin muhasebe alanına yansıtılması,
- Hataların minimuma indirilerek verimliliğin artırılmasıdır.

Sonuç olarak, işletmelerin devamlılığını sürdürebilmesi etkili bir bilgi ağı oluşturmasına ve kullanıcılarına en etkili şekilde sunmasına bağlıdır. Etkili muhasebe sistemi ise, sadece bilgi üreten ve dağıtan muhasebe çalışanlarının iyi eğitimi ile mümkündür (Çürük ve Doğan, 2001: 31).

## 2.6. MUHASEBE EĞİTİMİNDEN BEKLENTİLER

Sürekli büyüyen ve karmaşık bir yapıya dönüşen işletmelerin başarı sağlayabilmesi için bazı bilgi ve teknikleri kullanmaları zorunlu hale gelmiştir. Yöneticiler mali ve ekonomik yapıya ait bu bilgi ve teknikleri muhasebe verileri olmadan, onları yorumlamadan işletmeyi yönetmeleri mümkün olmamaktadır (Çürük ve Doğan, 2001: 28).

Muhasebe meslek mensuplarının görevleri sürekli değişim ve gelişim içerisinde. Geçmişteki görevlerine bakıldığında, sadece defter kaydı yapmak olan muhasebe küreselleşme ve işletmelerin büyümesiyle birlikte görev tanımı da büyümüştür. Bu görev tanımını yerine getirecek kişi ise muhasebe eğitimi almış ara elemanlardır. Ayrıca karmaşık yapıya bürünen işletmelerin mali durumlarını çözenin en büyük yardımcısı teknolojidir. Bilgisayarın her alanda kullanılmaya başlanması muhasebe işlemlerini de kolaylaştırmıştır. Bilgisayar her ne kadar işletmelerin mali işlemlerinin kaydını ve muhasebeleştirilmesini kolaylaştırırsa da sonuçta onu anlayacak ve yorumlayacak olan muhasebe eğitimi almış olan bireylerdir.

Muhasebe eğitiminden beklenen bu eğitimi almış olan kişinin muhasebenin gerektirdiği belgeleri tanıyan, kayıt tutabilen, mali tabloları anlayan, ne amaçla kullanılacağını bilen bilgiye sahip olmasıdır. Ayrıca bu eğitimi almış bireylerin işletmenin ilişkili olduğu resmi veya özel şirketlere ait uygulanan vergi kanunları hakkında bilgi sahibi olması gerekir.

Muhasebe eğitimi almış ara elemanların üretmiş olduğu finansal bilgilerin yöneticiler açısından karar vermede etkin kullanılabilmesi öğrencilerin bu bilgileri iyi anlamalarına bağlıdır. Etkin bir muhasebe eğitimi, teknik bilgiler dışında muhasebe ahlakının aşılmasına da bağlıdır. Muhasebe eğitiminin kalitesi; öğretici, öğrenci ve ders programının ortak zamanlı hedeflenmesine bağlıdır. Kalıcı bir eğitim için eğitimin yanı sıra uygulanabilirliğinde sağlanmış olması da gerekmektedir (Zaif ve Ayanoğlu, 2007: 118).

Muhasebe eğitimi bireye mesleki kazanç sağlayan bir eğitim olup, bu eğitimden beklenen bireye mesleğinin gerektirdiği tecrübe, bilgi ve tekniklerin

kazandırılmasıdır. Bu bilgi ve beceriler uluslararası standartlarla düzenlenmiştir. Eğitimin ve ders içeriklerinin bu standartlarda gerçekleştirilmesi eğitim kalitesini oluşturmada önemli bir ölçüt olacaktır (Zaif ve Ayanoglu, 2007: 117).

Muhasebe eğitiminde en büyük eksiklik araştırıldığında, bu eksikliği ders içeriklerinin oluşturduğu görülmektedir. Öğrencilere sunulan ders eğitimi ve içeriklerinin çağa uygun revize edilmesi gerekir. Aynı zamanda uluslararası standartlarda oluşan gelişmelerin zamanında güncellenmesi gerekir. Etkili bir muhasebe eğitimi öğretilen teorik bilgilerin uygulamada pratiğe dönüştürülmesi ile sağlanır (Dağdeviren vd., 493).

Yukarıda belirtilen bilgi ve becerilerin bir kısmı okullarda verilen eğitim ile bir kısmı ise işletmelerdeki eğitim ile sağlanmaktadır. Ancak zamanla eğitim sisteminde yaşanan değişiklikler, teknolojik değişiklikler ve üniversitelerin sektörden uzaklaşması nedeniyle verilen muhasebe eğitimi sektörün beklentilerini karşılayamaz olmuştur. Ayrıca eğitim sisteminde yapılan değişiklikler sonucu bilen fakat uygulayamayan bireyler yetişmiştir. Yani öğrenciye uygulama imkanı verilmeden yapılan muhasebe eğitimi kağıt üzerinde kalmıştır. Öğrenciye bilgi girişi çok olmuş ama bilgilerin uygulanması yetersiz olmuştur (Durak, 2009: 42).

## **2.7. MUHASEBE EĞİTİMİNDE KULLANILABİLECEK ÖĞRETİM YÖNTEMLERİ**

Türkiye’de muhasebe mesleği, 1989 yılından itibaren 3568 sayılı Kanun ile düzenlenmeye başlanmıştır. Muhasebe eğitimi çeyrek yüzyıla yakın gelen bir sürelerden beri yapılan sempozyumların bir sonucu olarak üniversiteler ve akademisyenler tarafından önemsenmeye başlamıştır. Muhasebe öğretiminde uygulanacak eğitim metotlarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Durak, 2009: 55-56);

**-Tartışma Yöntemiyle Öğretim:** Tartışma yönetimiyle öğretimde grup üyelerinin belirli bir konu hakkında bir lider eşliğinde bir amaç doğrultusunda ortak etkileşimi söz konusudur.

**-Anlatım Yöntemiyle Öğretim:** Anlatım yöntemiyle öğretimde, öğrencilere bir konuda bilgi aktarılmasının sağlanması ve öğrencilerin dikkatlerinin canlı tutularak eğitimin etkisinin sağlanması söz konusudur.

**-Soru-Yanıt ile Öğretim Yöntemi:** Bu yöntemde, eğitimin etkinliği için öğretici öğrencilere soru sorarak ve öğrencilerinde soru sormasına olanak vererek etkileşimi sağlamaktadır.

**-İşbirlikli Öğrenme ile Öğretim Yöntemi:** İşbirlikli öğrenme ile öğretim yönteminde öğrencilerin belirli konularda birbirlerine destek sağlayarak öğrenmenin sağlanması söz konusudur.

**-Araştırma ile Öğretim Yöntemi:** Bu yöntemde öğrencilerde bağımsız düşünmeyi oluşturmak ana amaç olarak belirlenmiştir.

## **2.8. MUHASEBE EĞİTİMİNİ YAPACAK ÖĞRETİM ELEMANI VE KURUMLARDA BULUNMASI GEREKEN NİTELİKLER**

Muhasebe eğitimi verecek öğretici; doğru ve güvenilir bilgi üretebilecek ve kaliteli işgücü yetiştirmelidir. Bu nedenle, meslek öğreticilerinde bulunması gereken nitelikler çeşitli standartlarla belirlenmiştir. Muhasebe meslek eğitimini verecek öğretim elemanları aşağıda belirtilen eğitimleri almış olmalıdır (Zaif ve Ayanoglu, 2007: 118):

- **Genel Eğitim:** Bilgi ve yetenekleri kullanma, okuma, anlama, sayısal verileri çözmeye gibi dersleri içermektedir. Bu dersler kişiliği geliştirici tarih, edebiyat, siyaset, psikoloji vb. derslerdir.
- **Muhasebe Eğitimi:** İşin gerektirdiği yetenek ve bilgilerin oluşturulmasıdır. Bunlar için; maliyet ve yönetim muhasebesi, finansal muhasebe, vergi, sermaye piyasaları, finansal araçlar, denetim, risk yönetimi ve iç kontrol, mesleki etik ve bağımsızlık eğitimlerinin olması gerekir.

Öğrencilere bilgi ve yetenekler ulusal ve uluslararası standartlar çerçevesinde aktarılmalıdır. Ayrıca eğitimi hedefleyen eğitim kurumlarının gerekli alt yapıya ve teknolojiye sahip olması gerekir. Bu kurumlar, hem mesleğin gerekleri doğrultusunda hem de işletmelerin ihtiyaçlarını dikkate alarak eğitimin kalitesini arttırmalıdır.

Ayrıca eğitim kurumlarının uluslararası kurumları yakından takip ederek yapmış oldukları çalışmaları ülkemize göre ayarlamaları gerekmektedir (Dağdeviren vd., 493).

Eğitim mevzuatı sürekli değişen ve gelişen bir süreçtir. Bu nedenlerden dolayı değişim kaçınılmaz olmaktadır. Eğitimin muhataplarından birisi olan eğitimcilerin de bu değişimlerden haberdar olması ve buna ayak uydurması gerekir. Öğrencilerin muhasebe yeterliliği ve muhasebeye bakış açıları bunlara göre etkilenecektir. (Kandemir, Kardeş ve Baykut, 2016: 135).

## **2.9. MUHASEBE EĞİTİMİ ALACAK OLAN MUHASEBE ELEMANINDA BULUNMASI GEREKEN NİTELİKLER**

Ticaretin uluslararası boyut kazanması ve işletmelerin çok uluslu olmaya başlaması işletmeleri muhasebe ile ilgili bazı yenilikler yapmaya yöneltmiştir. İşletmeler, uluslararası statüde ileri düzey muhasebe bilgisinin yanında insan gücüne de değer vermelidirler. Bu anlamda, işletmeler sadece kar elde etmek yerine yetiştirilmiş eleman gücüne de ihtiyaç duymaktadır. Bunlardan birisi de işletme dilini yorumlayan ve kârı etkileyen muhasebe elemanlarıdır (Kandemir vd., 2016: 134-135).

İşletmelerde bilgiyi üreten, işleyen ve yorumlayan insan faktörüdür. Bilginin üretimi ve yorumu eğitilmiş ve kaliteli işgücünün varlığı ile mümkündür. Bunu gerçekleştirmek ise muhasebe eğitimi ve insan faktörünün önemine bağlıdır (Zaif ve Ayanoğlu, 2007: 116).

Eğitimde öğrenci, vazgeçilmez unsurlardan biridir. Bu anlayışın öğrencinin eğitimde pasif rol üstlendiği anlamına gelmemesi gerekir. Eğitimde öğrencinin yani muhasebe elemanının kendisine öğretilen bilgileri kullanma kapasitesine sahip olması gerekmektedir. Öğrencinin sadece öğretmenin vermiş olduğu bilgilerle yetinmemesi gerekir. Öğreticinin ise, öğrenciye gereksiz bilgi yerine az ve öz bilgi vermesi eğitim açısından önemlidir (Durak, 2009: 28).

Muhasebe elemanı işletmede sistemi en iyi kullanan insan unsurudur. İşletmelerde muhasebe elemanları tarafından üretilen bilgiler işletme karını

etkilediğinden ve yöneticiler tarafından kullanıldığından muhasebe çalışanları önemli konuma sahiptirler (Çürük ve Doğan, 2001: 29).

Uluslararası Muhasebeciler Federasyonuna (IFAC) bağlı olan Uluslararası Muhasebe Eğitim Standartları Kurulu tarafından (IAESB) hazırlanan Uluslararası Eğitim Standartları meslek yüksekokullarında kullanılacak eğitim standartlarını belirlemiştir. Bu standartlardan (IES 2)'ye göre meslek yüksekokullarında verilmesi istenen mesleki beceri ve bilgiler belirlenmiştir. Mesleki beceri ve bilgileri aşağıdaki Tablo 2.3'teki gibi göstermek mümkündür (Alkan, 2015: 141);

**Tablo 2. 3:** Eğitimde Edinilmesi Gereken Mesleki Bilgiler

<b>Muhasebe, Finans ve İlgili Bilgi</b>	-Mesleki Değerler ve Etik, -Vergileme, -İş ve Ticaret Hukuku, -Denetim ve Güvence, -Yönetim Muhasebesi ve Kontrol, -Finans ve Finansal Yönetim, -Finansal Muhasebe ve Raporlama
<b>Organizasyon ve İş Bilgisi</b>	-Pazarlama, -İş Etiği, -Finansal Piyasalar, -Nicel Metotlar, -Kurumsal Yönetim, -Örgütsel Davranış, -Ekonomi, İş Çevresi, -Yönetim ve Stratejik Karar Alma, Uluslararası İş ve Küreselleşme,
<b>Bilişim Teknolojisi Bilgisi ve Yeterlilik</b>	-IT Kullanıcısı Yeterlilikleri, -IT Kontrol Bilgisi, -IT Kontrol Yeterlilikleri, -IT Genel Bilgisi, -Bilgi Sistemleri Yöneticisi, Kontrolörü yada Tasarımcısı rollerinin Yeterliliği, biri veya bunların bir karışımı.

**Kaynak:** Alkan, 2015: 141

## 2.10. MUHASEBE EĞİTİMİNİN KALİTESİNİN ARTTIRILMASI

Kaliteli bir muhasebe eğitiminde öğretici, öğrenci ve ders içeriklerinin etkisi oldukça yüksektir. Muhasebe eğitiminde kalitenin artmasında öğrencilerin ders içerikleri belirlenirken sadece teorik bilgiler içermemelidir. Bununla birlikte uygulamalara da yer verilmelidir. Yani iyi bir eğitim vermek sadece ders

programlarıyla olmamaktadır. Hem teori hem de uygulama birlikte olmalıdır. Etkin bir muhasebe eğitiminde öğrenmenin yanı sıra öğrendiklerini kullanabilmenin de olması gerekir. Bu nedenle; üniversite ve lojistik sektörü işbirliği yapmalı, öğrencilere staj imkânı tanınmalıdır. Bu sayede öğrenciler kendilerini geliştirme imkânı bulacaklardır (Çil Koçyiğit, 2016: 542).

Muhasebe eğitimi çalışanların verimliliği açısından oldukça önem arz etmekte olup, bu eğitimin kalitesinin artırılması için yapılması gerekenler aşağıdaki gibi sıralanmıştır (Durak, 2009: 63-64):

- Öncelikle, hedef öğrenci kitlesi oluşturulmalıdır. Oluşturulan hedef kitleye meslek kuruluşlarının da görüşü baz alınarak eğitim verilecek dersler belirlenmelidir. Bu şekilde bölümlere özgü farklı dersler oluşturulur.
- Ayrıca bazı bölümler için daha esnek dersler oluşturulmalıdır. Bu sayede ilerleyen dönemlerde muhasebeye yoğunlaşmak isteyen veya istemeyenler ayrıştırılmış olacaktır.
- Derslerin sunuluş şekli için bir standart oluşturulmalıdır. Bu standartlar o alanda uzmanlar tarafından bir komisyon huzurunda oluşturularak belirlenmelidir.
- Oluşturulan ders içerikleri bir sorunu çözmeye yönelik olarak hazırlanmalıdır. Ayrıca bunlara kriz yönetme, müzakere yapabilme gibi konular da eklenmelidir.
- Teknoloji ağırlıklı muhasebe bilgisi üretme derslerine önem verilmelidir.



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### LOJİSTİK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE GENEL BAKIŞ

Çalışmanın bu bölümünde lojistik kavramı anlatılmış ve lojistiğin önemi, tarihsel gelişimi, lojistiğin bölümleri, lojistik faaliyetler, lojistik uygulamalar ve lojistiğin işletmelere sağladığı faydalar anlatılmaya çalışılmıştır.

#### 3.1. LOJİSTİK KAVRAMI

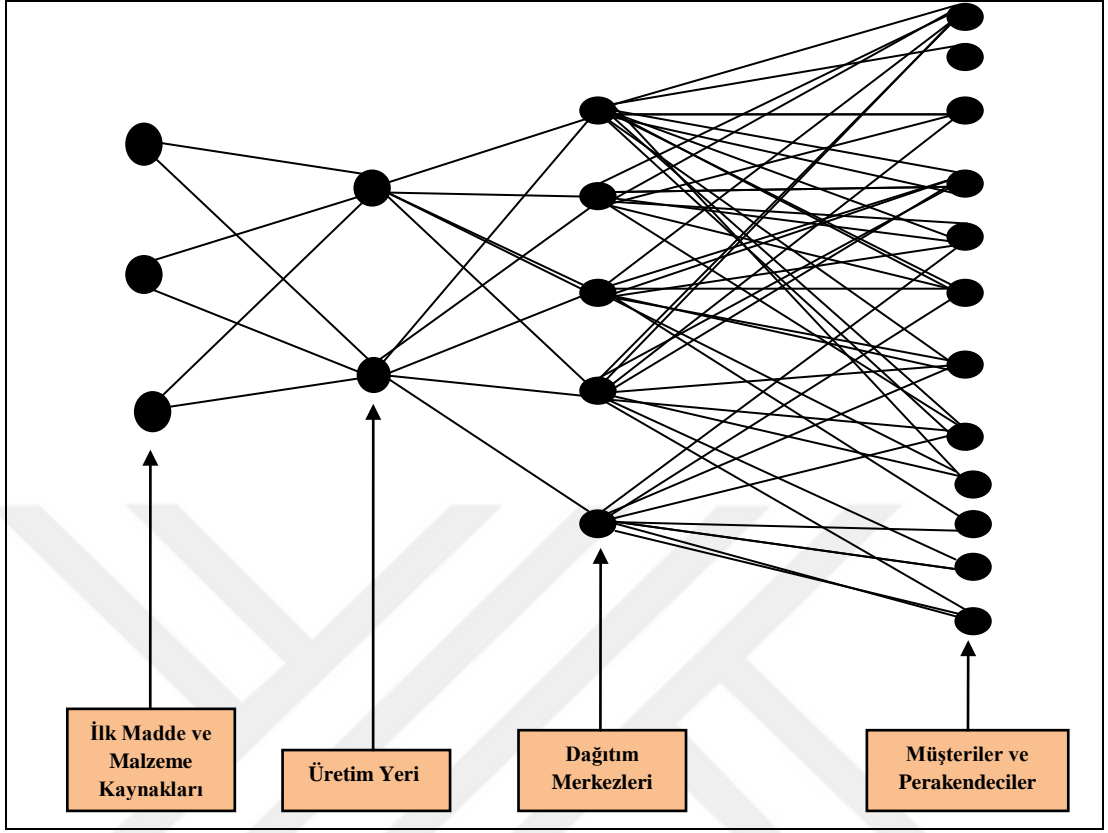
Lojistik sözcüğü kökeni itibarıyla Yunan kültüründe logistikos kelimesinden türetilmiş ve “hesaplaşma, sayma” anlamlarına gelmektedir. Bu sözcük İngilizce’de “logistics”, Fransızca’da “logistique”, Almancada “unterbring-ungswesen” olarak kullanılmaktadır. Aynı zamanda lojistik Latince’den mantık ve istatistik kelimelerinin türetilmesinden oluşmuş ve anlamı “mantıklı istatistik” tir (Temelli, 2011: 3).

Kavramsal olarak bakıldığında ise, 19. yy da askeri açıdan vazgeçilmez olarak görülmektedir. Askeri literatürde lojistiğin; "Savaş alanlarında taktiksel ve stratejik olarak gereksinim duyulan ikmal maddeleri ile hizmet desteğini sağlamak için yapılan faaliyetler" olarak tanımlandığı görülmektedir (Ok, 2016: 3).

Ülkemizde ise lojistiğin, sadece taşımacılık ve depolamadan ibaret olduğuna dair yaygın bir inanış bulunmaktadır. Ancak bu inanış, artık günümüzde geçerliliğini kaybetmiş ve lojistik sadece taşımacılık değil bir sektör olarak karşımıza çıkmıştır.

Lojistik, ilk madde ve malzemenin tedarik edilmesinden, üretim alanlarına taşınması, üretim sonrası dağıtım merkezlerine ve sonrasında müşterilere satışı gibi pek çok faaliyeti kapsayan aşağıdaki Şekil 3.1’de görüldüğü gibi kapsamlı bir ağdan oluşmaktadır.

Şekil 3. 1: Lojistik Ağı (Logistics Network)



**Kaynak:** Demir, 2008: 4

Günümüzde ticari işletmeler açısından lojistiğin tanımına bakıldığında oldukça fazla uygulamaya sahip olması nedeniyle lojistik farklı şekillerde tanımlanmaktadır.

Lojistik, müşteri siparişlerinin elde edilmesinde maliyetin verimliliğini arttıracak şekilde hammadde ve malzemelerin tedarik edilmesi, ürünlerin akışı ve stoklanması ve pazarlamada kullanılacak olan yolların ve gelecekteki kazancın maksimize edilerek izleneceği strateji yönetimidir (Göbel, 2017: 4).

Lojistik, geçerli doğruları arasında yer alan, ürünün; doğru yerde, müşteriye, zamanında, gerekli miktarda ve biçimde, doğru maliyette teslim etmek olarak tanımlanabilir (Terzi, 2016: 207).

Ana teması ulaştırma olan lojistik; bir ürünün işletme aracılığı ile ihraç/ithal edilen ülke arasında öncesinde yapılması gerekli olan iletişimin, bilgi alışverişi

işleyişinin ve ulaşım sonrası depolamayı kapsayan tüm işlemlerin adıdır (Erkan, 2014: 46).

Depolama alanı sürecinde yer alan lojistik, alınan malı tüketim noktasına kadar götüren hareketin ve diğer faaliyetlerin yönetildiği işlemlerin adıdır (Sürmen ve Aygün, 2006: 54).

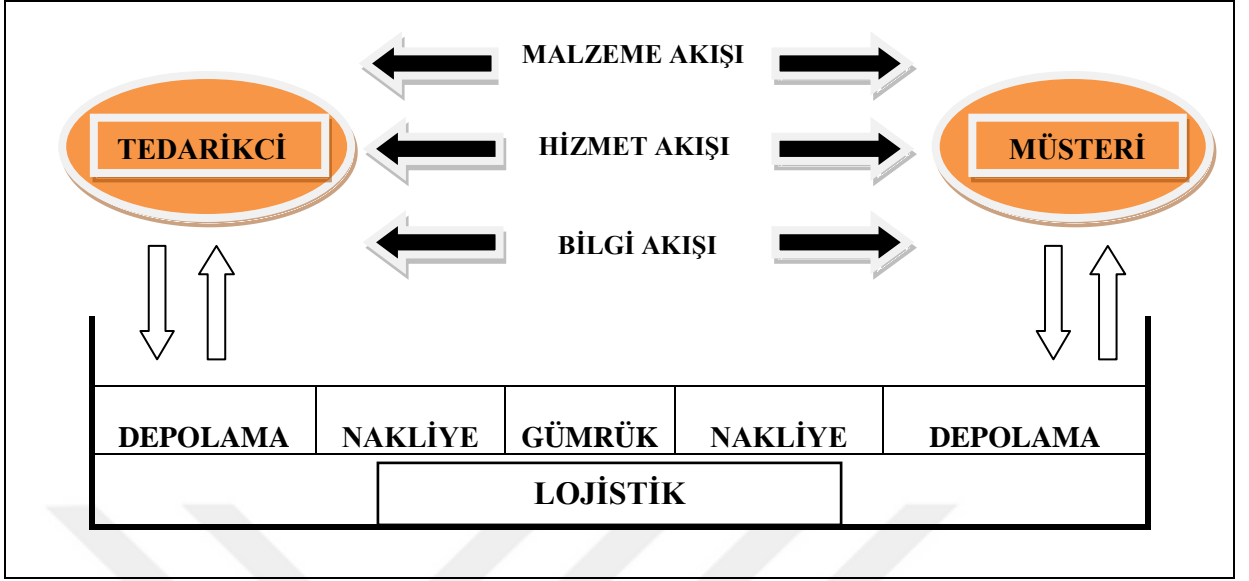
Lojistiğin bir diğer tanımı ise, işletme ve ortaklarının karlarını en üst seviyeye çıkarmak için üretilen mal veya hizmeti uygun stratejide depolayan, planlama yaparak akışını sağlayan, kontrol eden üst seviyede yönetsel sorumluluğun oluşturulduğu sistemdir (Daşkan, 2016: 4).

Lojistik, “siparişlerin karşılanmasında maliyet açısından verimliliği sağlayacak şekilde malzemelerin tedariki, malzeme ve ürünlerin hareket ve stoklanmalarının organizasyon içerisinde ve pazarlama kanalları boyunca mevcut ve gelecekteki kazancı maksimize edecek strateji yönetiminin” kullanılması olarak tanımlanmaktadır (Taşkın ve Durmaz, 2012: 2).

Türk Dil Kurumu (TDK) sözlüğünde ise “mal ve hizmetlerin sağlanmasına yönelik etkinliklerin yönetimi, örgütlenmesi ve planlanması bilimi” olarak ifade edilmiştir.

Lojistik kavramı incelendiğinde lojistiğin, ürünün üretim noktasından alınarak istenilen yere ulaştırılmasından ziyade, bir sistemin ifade ettiği görülmektedir. Bu açıdan bakılacak olursa, lojistik en genel tanımıyla, aşağıdaki Şekil 3.2’de de görüldüğü gibi bir ürünün tedarikçisinden müşterisine ulaştırmak için yapılacak olan tüm faaliyet unsurlarını (depolama, nakliye, gümrük vb.) bünyesinde barındırmaktadır. Lojistik, sistemin bütününde geçerli faaliyetlerin sıralı halka içerisinde tedarik zinciri olarak gerçekleşmektedir (Deran, Arslan ve Hatipoğlu, 2014: 7).

Şekil 3. 2: Lojistik Kavramı



Kaynak: Sakarya, 2013: 42

### 3.2. LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Lojistiğin tarihsel geçmişine bakıldığında insanlığın geçmişi kadar eski olduğu görülmektedir. Yaşamlarını önceleri göçebe olarak (avcı olarak) sürdüren insanların yerleşik hayata geçmesi ile beraber, takasa dayalı ticaret başlamıştır. Yerleşik hayatla birlikte kişilerin ihtiyaçları dışında üretimin fazlalığı ticareti oluşturmuştur. Ticaret ile birlikte ürünlerin korunması, depolanması, sayımı ve taşınması ihtiyaçları doğmuştur (Deran vd., 2014: 13).

Lojistiğin terim olarak kullanılışı ise, ilk olarak askeri alanda olmuştur. Bu bağlamda lojistiğe ilişkin ilk uygulamalar askeri alanlarda gerçekleşmiştir. Lojistiğin önemi II. Dünya Savaşında fark edilerek savaş bitiminde bilimsel açıdan ele alınması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Çünkü söz konusu savaşın ardından fazla orduya sahip olmanın zaferi kazanmak adına yeterli olmayacağı anlaşılmıştır. Askerlerin sayısal fazlalıktan ziyade kullanılan araçların, donanımlı şekilde teçhizatlandırılma gerekliliği ortaya çıkmıştır. Sadece bu teçhizatın olması da kazanmaya yeterli olmayıp, yetiştirilmiş personellere kullanılarak, devamlı aktif olmaları da önem kazanmıştır. Bu gelişmeler lojistiğin ne kadar önemli olduğunu ortaya koymuştur (Narin, 2009: 7-8).

Lojistiğin askeri alandan sivil hayata geçişi ise sanayi devrimi sonrasında meydana gelmiştir. Ülkelerin büyümesi ve sömürgeciliğin başlamasıyla birlikte hammadde ihtiyacı ortaya çıkmış ve buna bağlı olarak da lojistik önem kazanmıştır.

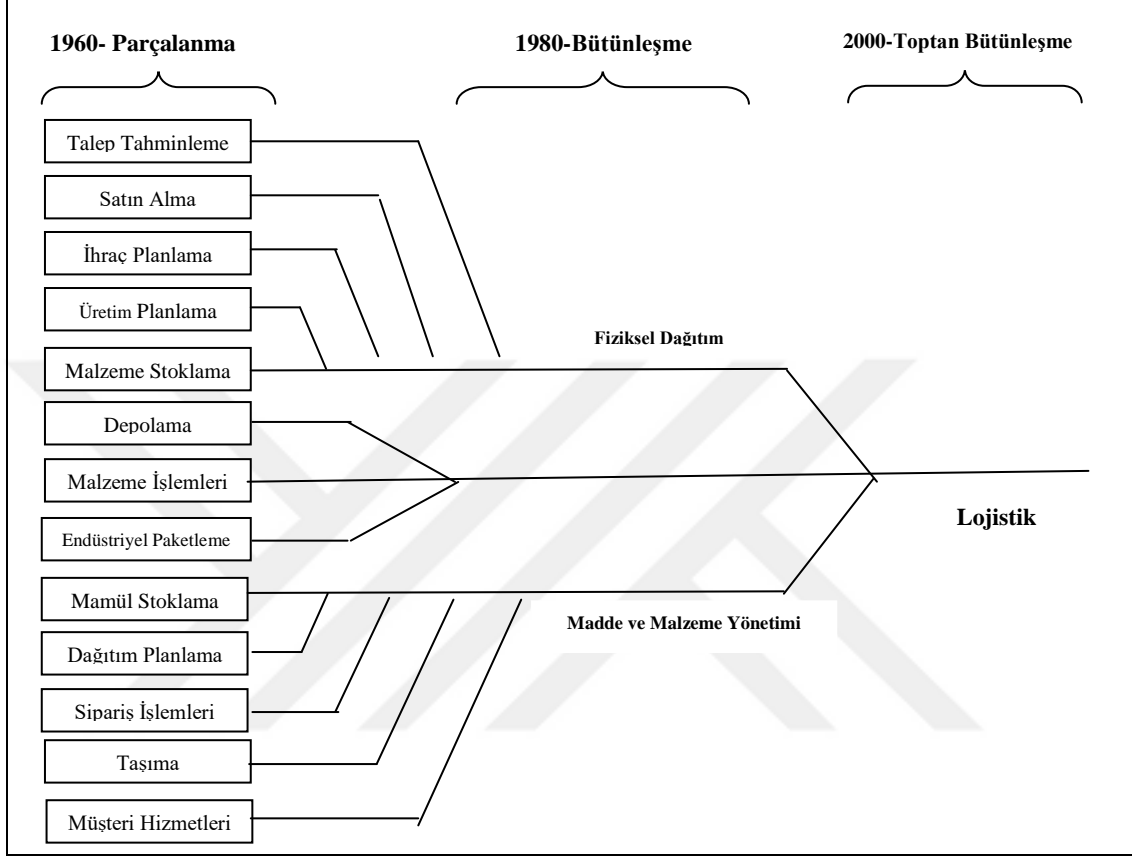
1900'lü yıllara kadar bakıldığında ise, lojistiğin fazla değişmediği gözlenmektedir. 1900'lü yıllara bakıldığında lojistik işletmeler açısından bir strateji unsuru olarak çıkmaktadır (Deran vd., 2014: 13-14). Bu yılların başlarında lojistik tarımsal ürünlerin dağıtımında taşıma, zaman, yer sağlama gibi alanlarda kullanılmıştır (Erkan, 2014: 47).

1960–1970'li yıllarda ise, batıda büyüyen işletmelerin sanayi devrimi ile standart mal üretiminden, seri üretime geçişi ile başlayan nihai ürün üretimi, stoklama, nakliye, paketlenme, sipariş vb. işlemleri maliyetleri ciddi derecede arttırmıştır. Bu gibi durumlar işletmelerde giderlerin planlamasını ve lojistiğin önemini arttırmıştır (Hergüllü, 2009: 7).

1980–1990 yıllarını kapsayan dönemde ise, taşımacılığın sistemleşmesi, bilgi teknolojilerindeki gelişmelerin yaşandığı bir dönem olmuştur. Bu süreçler, dağınık parçalardan oluşan lojistik sisteminin bütünleşmesini sağlamıştır. 20. ve 21. yüzyılın başlangıç dönemlerinde ise, lojistiğin işletmeler için önemi anlaşılmış ve lojistik bir sektör olmaya başlamıştır (Zenginçelebi, 2013: 4-5).

Lojistiğin 1960'lı yıllardan günümüze değişimini aşağıdaki Şekil 3.3'teki gibi göstermek mümkündür.

**Şekil 3. 3: Lojistiğin Değişimi (The Logistics Evolution)**



**Kaynak:** Demir, 2008: 19.

Şekil 3.3'te görüldüğü gibi lojistik dönemler halinde üç aşamada gelişmektedir. Parçalanma aşaması olarak belirtilen ve 1960-1980 yıllarını kapsayan dönemde; lojistik faaliyetler parçalar halinde yürütülmüştür. 1980-2000 dönemlerini ise birleşme dönemi olarak iki kavram altında lojistiğin oluştuğu görülmektedir. 2000'den itibaren ise günümüzde kadar lojistik faaliyetlerin birleşerek lojistiğin oluştuğu görülmektedir.

### 3.3. LOJİSTİĞİN ÖNEMİ

Günümüzde ulusal veya uluslararası hemen her alanda çok yoğun bir rekabet yaşanmaktadır. Dünyada tüm sektörlerde teknolojiyle birlikte üretim fazlası oluşmaktadır. İşletmeler günümüzde sattıkları ürünlerin kalitesinden ödün vermeden,

maliyetleri düşürerek ve müşteri memnuniyetini arttırarak varlığını sürdürmeye çalışmaktadır. Böyle bir düzen içerisinde işletmeler sürekli yeni yollar aramak ve yaratıcı davranmak zorundadır. İşletmeler açısından yaşanan bu ekonomik gelişmeler lojistiğin önemini arttırmıştır (Polat, 2007: 7).

İşletmeler açısından lojistik sektöründe etkin olunmadan; tedarikte, üretimde, pazarda ve uluslararası ticarete başarılı olmak imkânsızdır. Tüketiciler her zaman satın almak istedikleri ürünlere en düşük fiyatla, en yüksek kalitede ve istediği zaman ulaşmayı arzu etmektedirler. Lojistik bu gibi nedenlerden dolayı işletmeler açısından önem arz etmektedir.

Lojistiğin önemini arttıran nedenler incelendiğinde, bunlar arasında ilk sırada stratejik mal hareketleri, depolama ve etkin envanter yönetiminin geldiği görülmektedir (Özdoğan, 2016: 9).

Günümüzde işletmeler tüm stratejilerini en uygun talebe göre kurmaya çalışmaktadırlar. Bu noktada lojistik üretici işletmelere kılavuzluk etmekte ve yol göstermektedir. Lojistik ürünlerin, hem tedarikenden üretimine kadar kontrolünü sağlamakta hem de maliyeti düşürme imkânı vermektedir (Temelli, 2011: 10).

Lojistiğin bir diğer önemi işletmeye mekan (depo) ve zaman açısından fayda sağlamasıdır. Mekan faydası, ürünün müşterinin istediği yerde hazır olmasını, zaman faydası ise, ürünün her an müşteriye gidecekmiş gibi hazır olmasını sağlar. Çünkü ürünün değeri müşteri ihtiyacı doğduğu an hazır olması ile artmaktadır. Aksi takdirde hiçbir değeri olmayacaktır (Sürmen ve Aygün, 2006: 55).

Lojistiğin önemini birkaç madde ile aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Karal, 2016: 20-21):

- Lojistik, tüm işletmeler için gereklidir,
- Lojistik, finansal tabloları ve başarıyı tetikler,
- Lojistik, strateji olarak ilerleyen dönemlerde avantaj sağlar,
- Lojistik, araçlarla bağı güçlendirir,
- Lojistik, müşteri sadakatini sağlar ve memnuniyetini arttırır,
- Lojistik, diğer işletme eklentilerinin gelişmesine yardımcı olur,

Lojistiğin gelişimini hızlandıran ve işletmelerde lojistik faaliyetleri zorunlu hale getiren başlıca faktörler aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Taşkın ve Durmaz, 2012: 32):

- İletişim teknolojisi ve bilgi ağında yaşanan gelişmeler,
- Ekonomik krizlerin işletme karı üzerinden oluşturduğu baskı,
- Yönetimde sistem yaklaşımının yayılması,
- Matematiksel yöntemlerin sorun halletmede daha da etkinleşmesi,
- Uluslararası üretim ve dağıtımın desteklenmesi zorunluluğu,
- Çevrenin ve tüketicinin korunması gelişmeleri ile,
- Online alış-veriştir.

### **3.4. TEDARİK ZİNCİRİ, DEĞER ZİNCİRİ VE LOJİSTİK İLİŞKİSİ**

İşletmelerin faaliyetlerini tek başlarına yürütmedikleri bir gerçektir. Örnek verilirse, bir üretim işletmesi müşterilerinin talep ettikleri ürünleri üretmek için hammadde, malzeme ve üretim araç gereçlerine ve bunları sağlayacağı tedarikçilere gereksinimi vardır. İşletme bu gereksinimlerini diğer işletmelerden sağlarken müşteri konumundayken, ürettiği malları müşterilerine satarken tedarikçi konumundadır. İşletmenin bir ürünü tedarik aşamasından son müşteriye ulaştırabilmesi için, birçok işletme ile birçok faaliyeti gerçekleştirmesi gerekir. Bu işletmeler ve faaliyetler zinciri için çok farklı terimler kullanılmaktadır. Bunları özetlemek gerekirse; işletmeler vurgulanmak istediğinde “süreçler” kastedilmekte, pazarlama vurgulandığında zincir “lojistik kanalı” olarak ifade edilmekte, katma değere bakıldığında “değer zinciri” olarak isimlendirilmekte, müşteri talebinin nasıl karşılandığına bakıldığında ise “talep zinciri” kastedilmekte, malzemelerin ve ilgili bilginin akışını vurgulamak içinde çok genel bir terim olan “tedarik zinciri” terimi kullanılmaktadır (Erdoğan, 2007: 2-3).

Tedarik zinciri ve değer zincirini aşağıdaki gibi karşılaştırmak mümkündür;

- Tedarik zinciri, hammadde ile oluşur ve üretime yoğunlaşır. Değer zinciri ise, tüketiciden başlar ve malı müşteriye ulaştırma ve değer yaratma amacıdadır.



- Değer zinciri; etkili çalışarak müşteri odaklı değer yaratmayı amaçlar. Yani müşteri istek ve önerileri dikkate alınır. Tedarik zinciri ise, tedarik ile üretim arasındaki safha ile ilgilenir.
- Tedarik zinciri, değer zincirinin durumuna göre şekillenmelidir. Değer zinciri ise, tüketici beklentilerinin şartsız karşılanmasını hedefler.
- İşletmeler için değer zincirinin en önemli amacı müşteri memnuniyeti sağlayarak işletmeye değer yaratmaktır. Tedarik zinciri ise, değer yaratmada bir araçtır (Kıymetlişen, 2014: 98).

### **3.4.1. Tedarik Zinciri ve Lojistik**

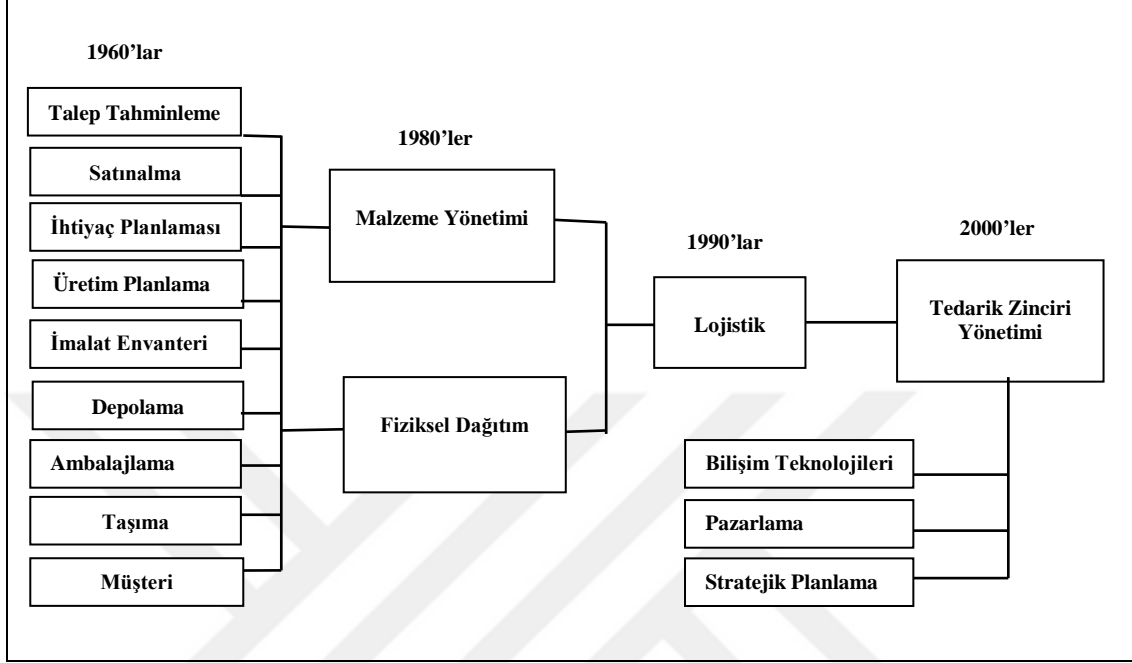
Tedarik, tanım olarak bakıldığında ihtiyaç duyulan bir ürün veya hizmetin en uygun şekilde elde edilmesi işlemidir.

Tedarik zinciri ise, ürünün tedarikinden başlayarak müşteriye kadar oluşan ağın içinde yer alan üretici, dağıtıcı vb. kanalları arasında planlama ve yönetim faaliyetleridir.

Diğer bir ifadeyle tedarik zinciri, hammaddenin tedarikinden ürün olarak müşteriye sunulmasına kadarki ağı kapsayan birleşik süreçtir. Tedarik zincirinde ilk halka, hammaddenin temin edilmesi ile oluşmaktadır. Elde edilen hammadde çeşitli faaliyetlerden geçerek yarı mamule dönüşmesi gibi imalat aşamalarından geçer ve bu aşamalardan sonra basamaklar tamamlanmış olmaktadır. Bu işlemlerin sonucunda oluşan ürünler doğrudan veya aracılar vesilesiyle tüketicilere ulaştırılır (Çapar, 2016: 25-26).

Tedarik zinciri yönetiminin 1960-2000 yılları arasında gelişimi aşağıdaki Şekil 3.4'te sunulmuştur.

**Şekil 3. 4:** Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY) Gelişimi

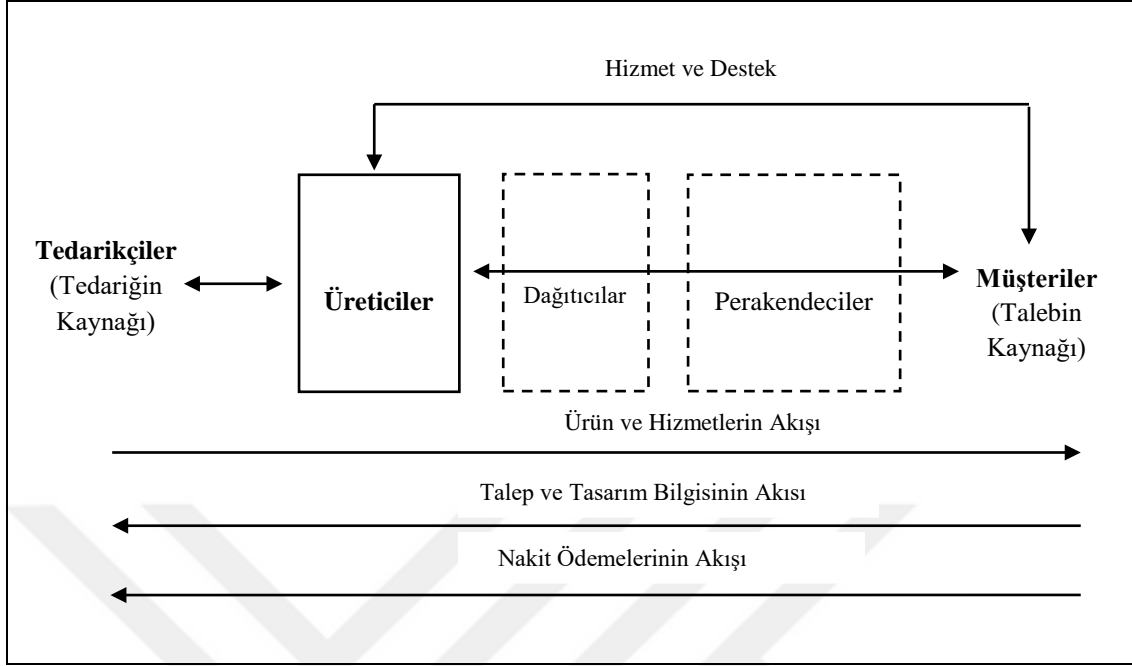


**Kaynak:** www.trstatic.eodev.com, agis, 19.04.2018

Lojistik faaliyetleri tedarik zincirinin bir aşamasıdır. Şekil 3.4'te görüldüğü üzere tedarik zincirinin gelişimi lojistiğin gelişimi ile aynı olmakta hatta lojistiği de kapsayarak tedarik zinciri meydana gelmektedir. 1960'lı yıllarda parçalardan oluşan tedarik zincirinin 2000'li yıllardan itibaren bütünleştiği görülmektedir.

Aşağıdaki şekilde ise tedarik zincirlerinin temel unsurları yer almaktadır. Şekil 3.5'te görüldüğü üzere; tedarik zincirinin temel unsurları ağ üreticiler, tedarikçiler ve müşterilerden oluşmaktadır. Müşteri memnuniyeti açısından tedarik zinciri bileşenleri birbirini etkileyebilmektedir. Ayrıca hammadde ve ürün tedarik kaynağından müşterilere akarken, diğer yandan da para olarak tersi istikamette dönmektedir.

**Şekil 3. 5:** Tedarik Zinciri (TZ)



**Kaynak:** Erdoğan, 2007: 8

Tedarik zinciri ile lojistik kavramsal olarak birbiri ile çok sık kullanılmasına rağmen bu kavramlar birbirinden farklıdır. Bu farklılıkları aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- Tedarik zinciri kavramı, nihai bir hammaddenin ortaya çıkışından tüketiciye sunulana kadarki imalat, toptancı, taşıma, satış ve sonrası işlemler olmak üzere tüm işlemleri kapsar. Lojistik kavramı ise, tedarik ağının bir parçası olarak, tüketici ihtiyaçlarını gidermek için, tedarik noktasından dağıtım noktasına kadarki akışın gerçekleşmesi sürecidir.
- Lojistik, nihai ürünleri tüketicilere götürmek için tedarik, depolama, taşıma ve dağıtım işlemlerini yapar. Tedarik zinciri ise, bu oluşan süreci ve zincirin diğer parçaları ile birlikte organize eder ve ürünleri diğer safhaya götürür.
- Diğer bir yandan bir işletmenin ürün satışına kadar ki aşamalar lojistik olarak baz alınırken, işletmenin diğer işletme ve araçlarla oluşturduğu ağ tedarik zinciridir (Karal, 2016: 4-5).
- Bir spor benzetmesinden hareketle lojistik faaliyetleri, tedarik zinciri alanında oynanan bir oyundur. Lojistiğin temelinde müşteri memnuniyeti yatmaktadır.

Tedarik zinciri ise tek bir faaliyetin başarısına değil de zincirdeki tüm birimlerin ve süreçlerin başarısını amaçlar (Deran vd., 2014: 46).

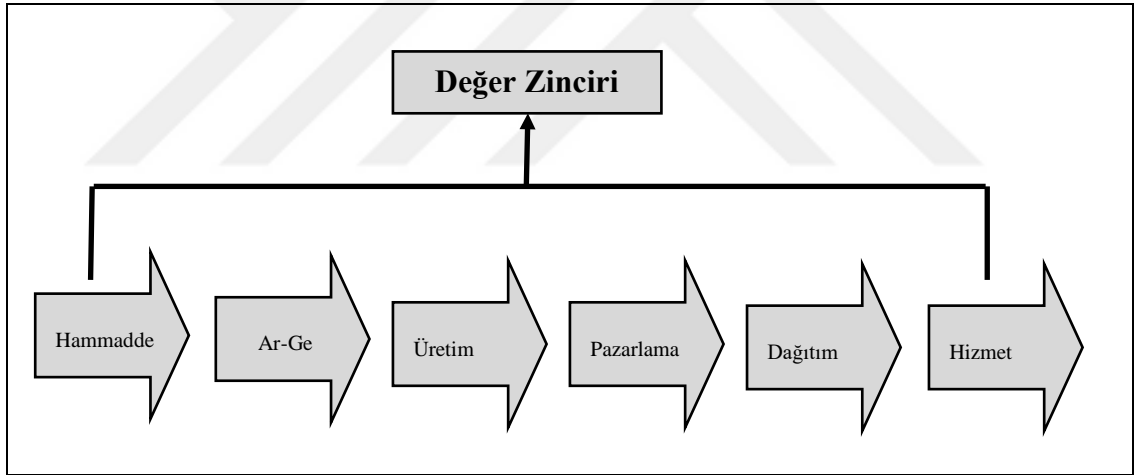
### 3.4.2. Değer Zinciri ve Lojistik

Değer, herhangi bir şeyin soyut olarak karşılığı veya ölçülmesini sağlayan bir kıymet olarak tanımlanmıştır (Türk Dil Kurumu, 22.02.2018).

Değer zinciri, ham madde kaynağından ürün veya hizmetin son tüketiciye gönderilmesine kadar değer yaratan faaliyetlerin bağlantılandırılmış bir takımıdır olarak ifade edilmiştir (Erdoğan, 2007: 3).

İşletme içerisinde gerçekleşen faaliyetlerin değer zinciri aşağıdaki Şekil 3.6'da gösterilmiştir.

**Şekil 3. 6:** Bir İşletme İçindeki Faaliyetlerin Değer Zinciri



**Kaynak:** Erdoğan, 2007: 4

Şekil 3.6'yı özetlemek gerekirse; bir işletme içerisindeki faaliyetlerin değer zinciri hammaddeden son hizmet kullanıcılarına uzanan her bir adımı ele almaktadır.

Bir diğer ifadeyle değer zinciri, stratejik faaliyetlerin rakiplere kıyasla daha ucuz ve daha iyi gerçekleştirilmesini, dolayısıyla rekabet üstünlüğü sağlayacak değer kaynaklarının belirlenmesini sağlayan bir modeldir. Yani özetlemek gerekirse değer zincirinin işletmenin maliyet yapısının anlaşılmasında ve işletme stratejisinin

uygulanmasını kolaylaştıracak farklı yolların belirlenmesinde kullanılan temel bir model olduğu ifade edilebilir (Deran vd., 2014: 40-41).

Lojistik faaliyetlerin her aşaması hammaddeden başlayarak hizmet olarak tüketiciye dönene kadarki bütün işlemler birer değer zinciridir. Bu nedenle lojistik her faaliyet değer zincirini dolayısıyla işletme değerini etkilemektedir.

### 3.5. LOJİSTİĞİN TEMEL UNSURLARI

Lojistiğin unsurları, bu faaliyetlerin bulunduğu döneme ve faaliyet alanlarına göre farklılık göstermektedir. Tüketicilerin ihtiyaçları değıştikçe ve çağ değıştikçe bazı unsurlar geçerliliğini kaybetmiş bazıları ise değışmiştir. Genel olarak çoğunluğu ilgilendiren lojistik temel unsurlar aşağıdaki gibi sunulabilir (Milli Eğitim Bakanlığı (MEB), 2011: 9-10):

- Proje oluşturma faaliyetleri (üretim süreci, araştırma-geliştirme vb.)
- Kalite standartları faaliyetleri (kalitenin oluşması, kontrolünün temini, emniyet standartları, deneme testleri),
- Bilişim faaliyetleri (bilgisayar benzeri bilişim teknolojisi ürünleri veri tabanları),
- Tedarik ve temin faaliyetleri (parça temini, gereksinim tespiti ve planlama),
- Kodlandırma faaliyetleri (dokümantasyon ve kodlandırma),
- Çevresel faaliyetler (çevrenin korunması ve atıkların ekonomiye kazandırılması),
- Son işlem faaliyetleri (ambalajlama, yükleme, depolama, nakliye ve dağıtım, muayene, test, kabul, teslim ve teslim faaliyetleri),
- İşletme desteği faaliyetleri (sistem, malzeme, katalog, fon, tedarik ve kontrat yönetimi),
- İşletme idame desteği faaliyetleri (bakım-onarım, yenileştirme faaliyeti ve destek personeli ile bakım tesisleri),
- Sağlık uygulamaları faaliyetleri (tedavi),
- Emlak-inşaat faaliyetleri (istihkâm-inşaat),
- Ulaşım faaliyetleri ile,
- Eğitim-öğretim faaliyetleri (lojistik eğitim faaliyetleri ve eğitim desteği)'dir,



### 3.6.1. İşletme Lojistiği

İşletmeye tedariki sağlayanlar ile tüketiciler arasında fiziki olarak akışın oluşmasını sağlayan her türlü faaliyetlerdir. İşletmelerin lojistik sistemlerinin ana amacı; enformasyonların, bilişim ve teknolojinin uyumlu bir şekilde çalıştırılarak işletmenin içeride ve dışarıda gerçekleşen akışlarının kontrolünün sağlanmasıdır (Daşkan, 2016: 18-19).

Tedarik lojistiği, yarı mamul ve hammadde tedarikine yönelik süreçleri kapsamaktadır. Üretim lojistiği, faaliyetler arasında mamul ve hizmet yönetimi, ürün montaj faaliyetleri, stok yönetimi gibi faaliyetleri kapsamaktadır. Dağıtım lojistiği, denetimi sağlanan hammadde ve ürünlerin tüketicilere veya pazara ulaştırılmasını sağlamaktadır. Tersine lojistik ise, hatalı veya hasarlı gönderilen ürünün dağıtım yoluyla tekrar alınarak müşteriye teslim edilmesi aşamalarıdır. İşletme lojistiğinin ana hedefi ise, sözü edilen bu dört safhanın bütünleşmiş halde yönetilebilmesidir.

### 3.6.2. Tedarik Lojistiği

İşletmenin ana işlevlerinin yönetilmesi aşamasıdır. Yani işletmeye girişi sağlanan tüm ürün ve hizmetler ile bilgi akışının yönetilmesi ve kontrolü gibi aşamaları kapsamaktadır. Diğer bir ifadeyle, tedarik lojistiği hammaddenin tedarikinden depolanması, üretimin gerçekleşmesi ve yönetilmesi gibi aşamalardır (Karatepe, 2017: 32).

Tedarik lojistiğinde hammadde veya yarı mamulün alınması, kontrolü, depolara taşınması gibi işlemler yerine getirilir. Yarı işlenmiş mamulün depolara taşınması bu lojistiğin işlemlerinden sadece biridir. Bu süreçte (Yiğid, 2015: 15):

- İşlenecek hammaddenin seçilmesi, zamanlaması ve miktarı,
- Malın ne şekilde kabulünün gerçekleşeceği,
- Kaynakların hangi yöntemlere göre değerlendirileceği,
- Taşımanın hangi taşıt türü ile gerçekleşeceği,
- Tedarikin hangi işletmeden gerçekleşeceği,
- Kabulü yapılan malzemenin nasıl depolanacağı vb. kararlaştırılır.

İşletmelerin üretim öncesi masraflarını önemli ölçüde azaltabilmeleri iyi planlanmış bir tedarik lojistiği ile mümkündür. Etkili envanter yönetimi ve tedarikçilerle güvenilir sözleşmelerin imzalanması, işletmelerin depo kapasitesinin uygun seviyeye çekilerek depolama maliyetini minimuma indirmektedir. Tedarik lojistiğinin kendi içerisinde düzenli ve sürekli bir akışı mevcuttur. Ürünlerin, ham maddelerin ve hizmetlerin aracı kurum veya kuruluşlardan alınıp ilgili yerlere transferinin yapılması, tedarik lojistiği adı verilen bir döngünün içerisinde gerçekleştirilmektedir. İşletmeler böylece; zamandan, mekândan ve elde fazla stok bulundurma maliyetlerinin bir kısmından kaçınmış olacaktır (Gürsoy, 2014: 17).

### **3.6.3. Üretim Lojistiği**

Üretim lojistiği, işletmede üretimin gerçekleştiği nokta ve çevresindeki tüm faaliyetleri kapsamaktadır. Bunlara mamul ve hizmet temini, ürün oluşturma, stok kontrolü gibi faaliyetler örnek verilebilir (Karal, 2016: 9).

Üretim lojistiğinin ana hedefi, tüketici istek ve taleplerinin uygun zamanda ve miktarda doğru yerde olmasını sağlamaktır. Yani satılacak veya kullanılacak malzemenin üretim noktalarında hazır bulundurulması nakliyat ve taşınmasını sağlamak ana amaçlardan biridir (MEB, 2011: 31).

Üretim lojistiği sayesinde, işletmenin bütün ürün akışı ile yapılması planlanan üretim faaliyetlerinin kontrolü, yönetim süreci vb. hazırlıklar etkin olarak işlenir. İşletmelerin bünyesinde tamamlayıcı ve üretici olarak görev alır. Tedarikçilerden hammadde ve mamullerin sağlanması, depolanmanın yapılması, müşterilere ulaştırılması sağlanır. Fabrika içi üretilen ürünün taşınmasından, çıkış ambarına oradan da dağıtım kanallarına tüketiciye ulaştırılan malzemenin, tedarik zinciri yönetiminde stratejik kararlarla belirlenen üretim lojistiği faaliyeti, en uygun üretimle işletmenin belirledikleri hedeflere ulaşması yönüyle önemli avantajlar kazanmanın yoludur (Karatepe, 2017: 32).

### **3.6.4. Dağıtım Lojistiği**

Dağıtım, işletme içinde üretilen ve fiyatı belirlenen malın üretildiği noktadan alınarak satışının yapılacağı yere taşınmasıdır. Ürünlerin üretim noktasından



tüketicilere giderken izledikleri yolun genel adı ise dağıtım kanalı olarak bilinir. İşletmeler çoğu ürünlerini tüketiciye doğrudan doğruya satmamaktadırlar. İşletmeler ve müşteriler arasındaki aracılar, ticari kanal veya pazarlama kanalı da denilen dağıtım kanalını oluşturmaktadır. Bu şekliyle dağıtım kanalları, birbirine dayanan organizasyon dizileri olup, ürün veya hizmetin tüketicilere ulaşmasına yardımcı olmaktadır. Ayrıca harici toptancı, perakendeci ve franchising kuruluşları gibi kuruluşlar yardımıyla ürünler dağıtım kanalından, tüketicilerin satın alabileceği yakın satın alma noktalarına varmaktadır (Gürsoy, 2014: 19-20).

Ürünlerin tüketimi bulunduğu bölgenin üretimiyle doğru orantılı olmayıp, incelendiğinde bir ürünün üretildiği yerin dışında farklı coğrafyalarda tüketiminin olduğu görülmektedir. Stratejik satış kararlarının verilmesinde bu etkenler göz önüne alınarak dağıtım lojistiğinin önemli bir yeri bulunmaktadır. Dağıtım lojistiği üretilen ve tüketilen ürün faaliyetlerini yöneterek onları uyumlaştırmakla görevlidir (Yiğid, 2015: 17).

Dağıtım lojistiğinde üretimi yapılan ürünün tüketiciye ulaştırılması önem arz etmektedir. Fabrikadan çıkan ürünün dağıtılacak kanallara ve müşterilere ulaştırılması bu süreçte oluşturulan bütün faaliyet zincirini kapsar. Ayrıca fiziksel dağıtımın yerine getirilmesinde ve işletme üretiminde, satış piyasası ile iyi ilişkiler kurmasında önemli yer alır (Karatepe, 2017: 33).

### **3.6.5. Tersine Lojistik**

İşletmeler genelde birbirine yakın teknolojiyi kullanarak üretimi sağlamaktadır. Bu da o işletmenin takip ettiği süreç dâhilinde yapılan iyileştirmelerde uzun zamanlı olarak rekabetini sağlayamamasını ortaya çıkarır. Bu nedenle avantajlı olmak ve rekabette sırasını koruması için değişik uygulamalara ihtiyaç duymaktadır. Bu noktada tersine lojistik ortaya çıkmaktadır (Deran vd., 2014: 56).

Tersine lojistik, lojistik faaliyetlerin farklı bir boyutu kabul edilir ve ürünler son müşteriden alınarak üreticiye ulaştırılır. Bu, hizmet sağlayıcısına varmasıyla devam eder. Tersine lojistik müşteri memnuniyeti açısından, hasarlı ürünün tamir edilmesi ya da hatalı olmasından dolayı değiştirilmesi için işletmeye göndermesiyle

işlem başlamış olup, ürünün yenilenerek ilgili müşterinin kullanması için kendisine teslim edilmesiyle son bulur (Yiğid, 2015: 17).

Tersine lojistik diğer bir ifadeyle dönüşüm lojistiği yani kullanılmayan eşyaların (kağıt, poşet, kutu vb.) farklı malzemelerin üretildiği ya da defolu ürünlerin değişik yollardan satışının yapılarak çevre sağlığı için önem arz eden yeşil lojistiğe benzerlik göstermektedir (MEB, 2011: 11).

Tersine lojistiğin işleyiş aşamaları aşağıda sıralanmıştır (Karatepe, 2017: 34);

- **Kabul;** yani ürünlerin (geri kazanılacak işletme içi ve dışı ürün) teslim alınması,
- **Geri Alım;** müşteriden fiziksel olarak taşınan ürünün işletmeye girmesi,
- **Gözden Geçirme;** işletme içine alınan ürünün ne yapılacağına karar verilmesi ve sonrasında değerlendirme yapılması,
- **Yenileme;** ürünün tamirinin yapılması ve işlenmesi,
- **Nakil;** müşteriye taşınması,
- **Re-engineering;** tersine tedarik zincirinin yönetilmesi,

İşletmeler her ne kadar da ürünlerini kusursuz üretmek istese de elinde olmayan nedenlerden dolayı bazen ürün hasarlı, bozuk, deforme olmuş ya da müşteri yenisi ile değiştirmek isteyebilir. Bu gibi durumlar ne kadar da maliyet unsuru oluştursa da müşteri memnuniyeti açısından işletme bir geri dönüş sistemi oluşturmak durumundadır. Bunu da ancak tersine lojistik sistemi ile işletmeler gerçekleştirebilmektedir.

Tersine lojistiğin tanımındaki unsurlar Tablo 3.1’de gösterilmektedir.

**Tablo 3. 1:** Tersine Lojistik Unsurları

Nedir?	Girdiler	Aktiviteler	Çıktı	Nereden?	Nereye?
*Yetenek ve Aktiviteler *Süreçler *Görevler	*Kullanılmış ürünler *Nihai ürün *Zararlı ve zararlı olmayan atıktan ürün ve paketler *Hammadde *Bilgi *Atılmış ürünler *Süreç içi stoklar *Daha önce Gönderilmiş ürün ve parçalar	*Nakliye *Depolama *Yok etme *İşleme *Kabul *Geri kazanım *Paketleme *Gönderme *Azaltma *Toplama *Yönetme *Etkili ve maliyet etkin akışın planlama, uygulama ve kontrolü	*Yönetme *Yeniden kullanılabilen ürünler *Yeniden üretim *Yok etme *Azaltma *Geri alım Değeri *Geri dönüşüm	*Tüketim noktası	*Orijin noktası *Üretici merkezi *Toplama noktaları

**Kaynak:** Karaçay, s: 319

### 3.7. LOJİSTİK FAALİYETLER VE LOJİSTİK MALİYETLER

Lojistik faaliyetler birbirleriyle bağlantılıdır ve birbirlerini etkileyerek maliyeti düşürebilir veya yükseltebilirler. Bundan dolayı bu faaliyetlerin iyi yönetilmesi gerekir. Bu da lojistik maliyetlerin optimize edilmesiyle sağlanabilecek bir işlemdir. Günümüzde ise, işletme maliyetleri giderek arttığından, lojistik faaliyetlerin etkin yönetilmesi gereksinimi oldukça önem kazanmıştır (Bulum, 2017: 85).

Ticari hayatta işletmeler açısından her bir faaliyetin işletmeye bir maliyeti ve kar/zararı olmaktadır. Lojistik faaliyetlerinde her birinin işletmeye ayrı ayrı maliyetleri vardır ve bu maliyetlere "**lojistik maliyet**" denilmektedir (Bulum, 2017: 83).

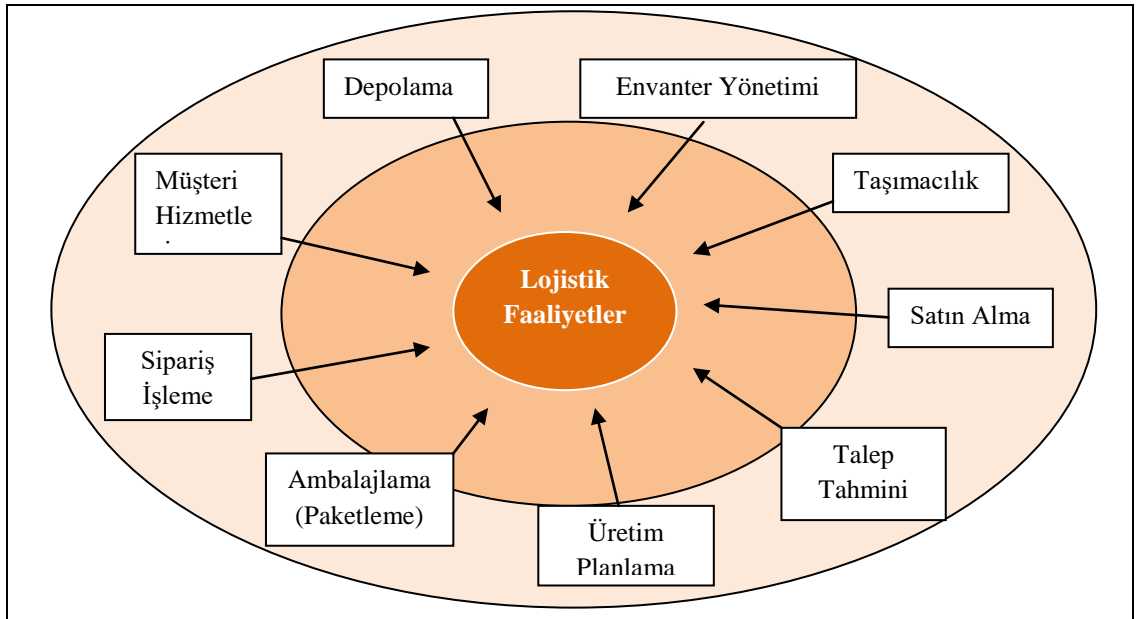
Lojistik ile ilgili yapılan araştırmalarda, lojistik maliyetlerin işletmenin toplam maliyetleri içerisindeki payının oldukça büyük olduğunu ve her geçen gün arttığını göstermektedir. Bu da göstermektedir ki bu faaliyetlerin ayrı ayrı gözden geçirilerek analiz edilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Lojistik maliyetler ile satışlar

karşılaştırıldığında ters orantılı olduğu görülmektedir. Yani satışlar arttıkça maliyet azalmaktadır. Araştırmalara göre toplam maliyet içerisinde lojistik maliyetlerin %5 - %15 arasında bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Bu oranın faaliyet alanına göre değiştiği gözlenmektedir. Bunu örneklemek gerekirse, 100 birimlik satış işlemi olduğunda lojistik maliyete ait unsurlar aşağıdaki şekilde gerçekleşir (Ok, 2016: 42).

Taşıma	% 5	}	Lojistik: % 10
Depolama	% 2.5		
Yönetim Giderleri	% 0.5		
Stokların Maliyeti	% 2		

Lojistiğin alanı başlangıçta, temel işletme fonksiyonları için destekleyici bir rol oynarken, günümüz şartlarında işletmenin varlığını sürdürmede önemli rekabet aracı olduğu görülmektedir. Lojistik süreçten beklenen sonucun alınması tamamen lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde yönetimi ile doğrudan ilgilidir. Lojistik konusunda araştırma yapan insanlar lojistik faaliyetleri aşağıdaki Şekil 3.8’de görüldüğü gibi sınıflandırmışlardır (Deran vd., 2014: 21).

**Şekil 3. 8:** Temel Lojistik Faaliyetler



### 3.7.1.Envanter Yönetimi

Envanter; muhasebe kayıtlarının sayım, kontrol ve düzeltme işlemlerini yapmak suretiyle, belirli bir tarihteki kayıtlardaki rakamların temsil ettikleri değerlerin ölçülmesi ve tartılması işlemidir.

Lojistik faaliyetleri boyunca tüm aşamalarda yer alan envanter yönetimi, yöneticiler için talep miktarı ve verimlilik arasında doğru konumlandırılmalıdır. Çünkü müşteri talebindeki değişikliklere kolay cevap verebilme anlamında faydalı olabilecek fazla envanter tutma eylemi aynı zamanda depolama sürecinde işletmeye ek maliyet yaratmaktadır (Çapar, 2016: 10).

**Tablo 3. 2:** Envanter Yönetimi ve Envanter Bulundurma Nedenleri

<b>Envanter Yönetimi</b>	<b>Envanter Bulundurma Nedenleri</b>
-Maliyetler, -Hangi ürün/ürün gruplarının alınacağı, -Verilecek sipariş miktarının ne olması gerektiğinin belirlenmesini içermektedir. -Ne zaman yükleme yapılacağı,	-Maliyetleri azaltma (üretimde satın alma ve ulaştırmada forward satın alma) ve dağıtım kanalı üyeleri arasındaki ilişkilerde tampon görevi görme, -Talep ve sipariş süresindeki belirsizliklerden, fiyat artışlarındaki kıtlıklardan korunma ve müşteri servis düzeyini geliştirme, -Satın alma, taşıma ve üretimde ölçek tasarrufları sağlama arz ve talepteki mevsimlik değişikliklere karşı korunma,
<b>Envanter Yönetiminin Amaçları</b>	<b>Envanter Maliyetleri</b>
-Veri servis düzeyinde toplam FD maliyetini minimum yapmaya katkıda bulunacak envanter düzeyini saptamaya yardımcı olmaktır. -Karlılığı attırmak, -Yönetim politikasındaki değişikliklerin envanter düzeyine etkisini tahminlemek,	-Envanter Elde Bulundurma (sigorta, faiz, depo yeri giderleri, bozulma, çürüme, modası geçme vb.), -Envanter Bulundurmama (her türlü yönetim giderleri, yok satmaktan oluşan giderler), -Envanter Yenileme (üretim ve satış giderleri, işçilik, makine, donatım, yönetim vb.),

**Kaynak:** Taşkın ve Durmaz, 2012: 83

Tablo 3.2’de görüldüğü gibi envanter yönetiminin temel amacı, tüketicilerin ihtiyacı olan ürün için hammadde ve malzemenin gereksinim duyulduğu anda ihtiyaç duyulan yerde bulunmasını sağlayacak sistemi kurmak ve bunların akışlarının

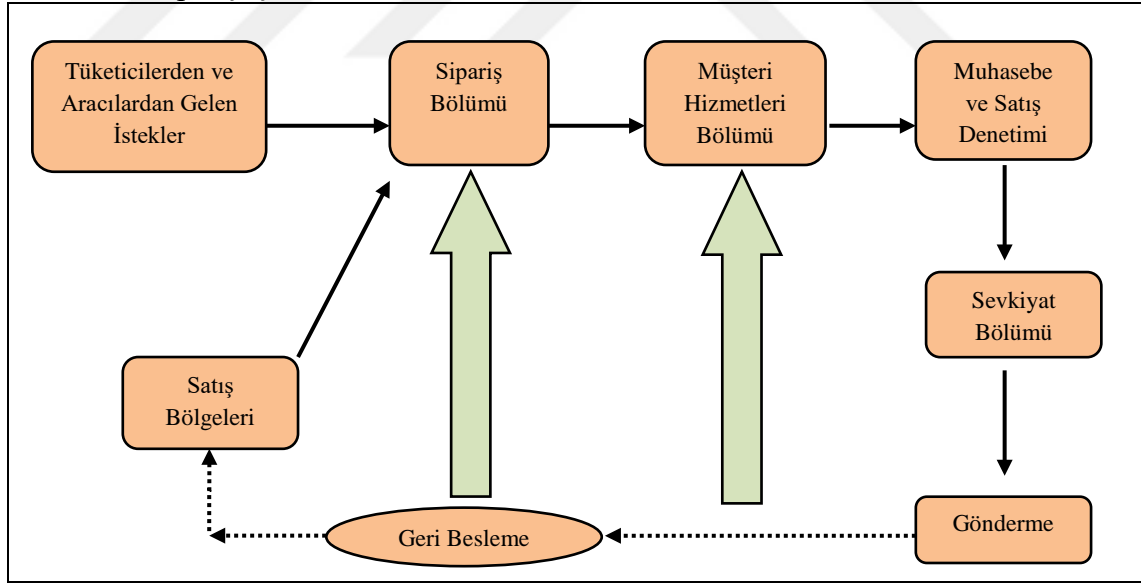
sürekliliğini sağlamaktır. Ayrıca, envanterin etkin yönetimi ile işletme karlılığı arasında doğrudan bağlantı bulunmaktadır.

### 3.7.2. Sipariş İşleme

Lojistik faaliyetler içerisinde her ne kadar dağıtım, tedarik önemliyse de bir diğer önemli işlemden sipariş işlemedir. Lojistik faaliyetlerinin başarıya ulaşmasında ana nokta müşteri siparişlerinin zamanında ve yerinde teslim edilmesidir. Bundan dolayı bu faaliyetin teknik ve organize yapılması gerekir (Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 36).

Sipariş işleme faaliyetleri, ürün siparişlerinin verilmesi, müşteri taleplerinin işlenmesi, siparişlerin kaydedilmesi, kontrolünün oluşturulması, sipariş edilen ürünlerin konulacak depolarının belirlenmesi, sınıflandırılması, ürün yükleme ve irsaliye düzenlenmesi, ödemeye ait belgelerin hazırlanması gibi unsurlardan oluşur (Deran vd., 2014: 33).

**Şekil 3. 9:** Sipariş İşleme Süreci



**Kaynak:** Taşkın ve Durmaz, 2012: 86

Sipariş işleme süreci Şekil 3.9'da görüldüğü gibidir. Bu süreçte; tüketicilerden, araçlardan ya da satış bölgelerinden gelen istekler sipariş bölümüne gönderilir. Sipariş bölümü ise gelen istekleri müşteri hizmetleri bölümüne gönderir.

Müşteri hizmetleri bölümü de muhasebe ve satış denetimi bölümüne gönderir. Daha sonrasında sevkiyat bölümü tarafından gönderilen mallar tüketicilere gönderildikten sonra hem müşteri hizmetleri bölümüne hem de sipariş bölümüne bilgi verilir.

Lojistik faaliyet kalemleri içerisinde sipariş sürecinde en büyük maliyet kalemini müşteri hizmetleri oluşturmaktadır. Müşteri hizmet maliyet unsurlarını ise satışlara ait kayıtlar, iade gibi işlemler oluşturmaktadır. Oluşan bu maliyetler ekstra maliyetler olarak da adlandırılabilir. Ekstra maliyetlere örnek vermek gerekirse; müşterinin özel talebine karşılık acil teslimat işlemi, ürün iade işlemi, yanlış veri girişinden oluşan teslimatlar gibi sipariş sürecini etkileyen maliyetlerdir (Karatepe, 2017: 39).

### **3.7.3. Satın Alma**

Yoğun rekabetin yaşandığı günümüz ekonomik koşulları altında işletmeler, karlılığını ve müşteri memnuniyetlerini arttırabilmek için kaliteden ödün vermeden maliyetlerini optimize etmek durumundadırlar. Maliyet optimizasyonu üretim aşamasında değil üretimden önceki ham madde ve hizmetin satın alınması sürecinde başlamaktadır. Maliyet optimizasyonunda satın alma sürecinde kullanılan yöntemler ile uygulanan teknikler büyük önem arz etmektedir (Deran vd., 2014: 37).

Satın alma birimi işletmenin ihtiyaç duyduğu hammadde, hizmet, yedek parça gibi ürünlerin elde edilmesi için uygun tedarikçilerin bulunmasını ve ödeme işlemlerinin organize edilmesi gibi birçok faaliyeti yerine getirmektedir (Gündoğdu, 2015: 31).

Satın alma işletmenin faaliyetlerini sürdürebilmesi için gerekli olan hammadde veya hizmetin ne kadar, hangi kalitede ve ne zaman satın alınacağına karar verilmesi ve takibinin yapılması işlemleridir. Satın alma birimi yapacağı alımlarda talep tahmininin baz alınması gerekir. Aksi takdirde satın alınan ürünlerin satışların üstünde gerçekleşmesi işletme için maliyet olarak dönecektir.

### **3.7.4. Müşteri Hizmetleri**

Günümüzde uluslararası pazarda rekabet hızla artmakta, ürünlerin pazara girme süreleri kısalmakta ve kâr marjı düşmektedir. Böyle bir ortamda müşteri

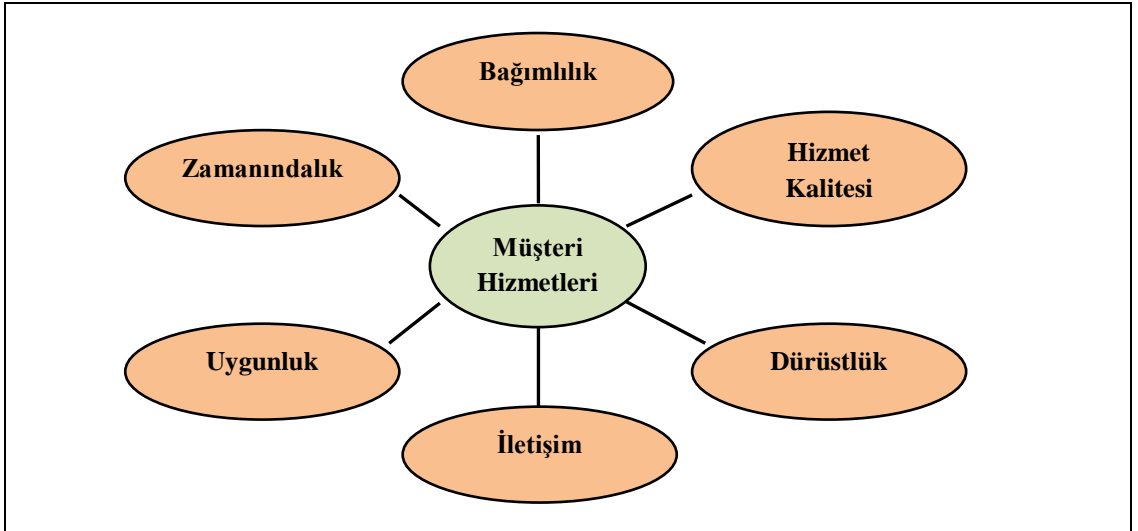
isteklerini anlayarak, müşteriye daha etkin ulaşmak önem taşımaktadır. Müşteri hizmetlerinden elde edilecek sonuç işletmenin başarısını ve karlılığını etkilemektedir.

Uzun ömürlü olmak isteyen işletmeler ürün satışı yanında satış sonrası müşteri hizmetleri ile rakiplerinden farklılaşma yoluna gitmektedir. Bu anlama göre müşteri hizmetleri; “doğrudan doğruya satılan ürünler ile ilgili ya da satılan ürünlere ek olarak sunulan yararlar ve faaliyetler” olarak tanımlanabilir. Müşteri hizmetleri işletmenin tüketicilere sunduğu ana ürünü destekleme hizmeti olarak da görülebilir (Gündoğdu, 2015: 27-28).

Lojistik sistem içerisinde yer alan her faaliyet müşteri taleplerinin uygun zaman, uygun yer, uygun maliyet ve uygun şartlarda sağlanıp sağlanmamasını etkilemektedir. Bu nedenle bu hizmetler en düşük maliyet ile müşteri ihtiyaçlarını karşılayacak bütünlük hizmet anlayışını gerektirmektedir (Deran vd., 2014: 32).

Müşteri hizmetleri stratejisinin Şekil 3.10’da görüldüğü üzere anahtar altı bileşeni vardır. İşletmeler bu bileşenleri uygulayabilmeleri durumunda rakiplerine karşı büyük üstünlük kazanırlar.

**Şekil 3. 10:** Müşteri Hizmetleri Stratejisinin Anahtar Altı Bileşeni



**Bağımlılık:** Talebin istenilen zamanda ve stokta bulunması bağımlılık oluşturur.

**Zamanındalık:** İhtiyacın istenildiği zamanda karşılanma durumudur.



**Uygunluk:** Sipariş teslimi, fiyat uygunluğu gibi faaliyetlerdir.

**İletişim:** Ürün müşteriye ulaştırma, müşteri taleplerine karşılık verme durumlarıdır.

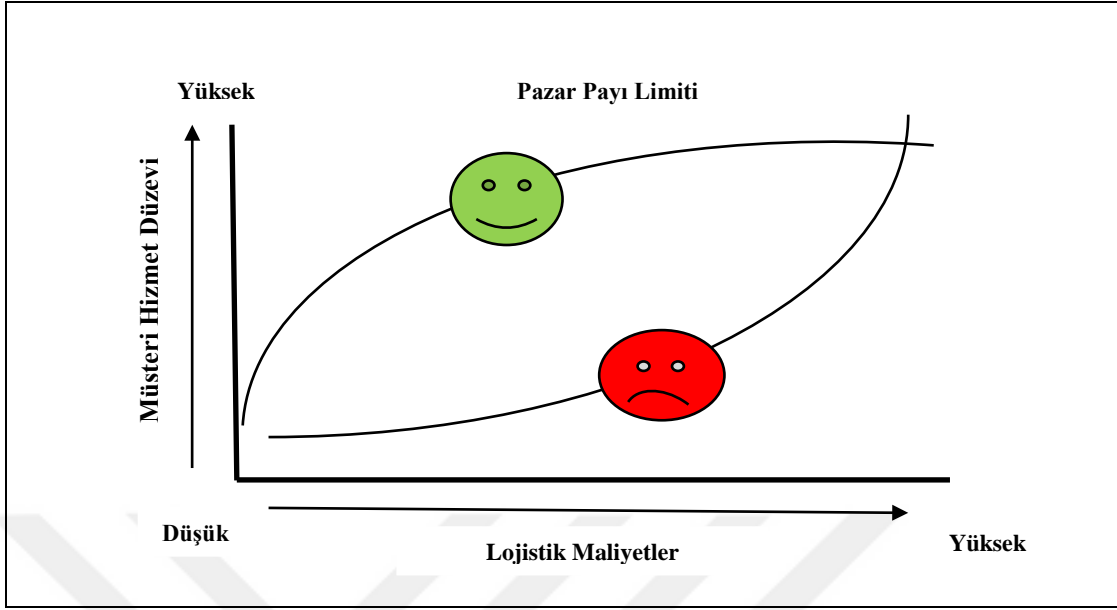
**Dürüstlük:** Verilen sözleri tutabilme durumudur.

**Hizmet Kalitesi:** İhtiyaçları anlamak, çalışanların müşteri diyalogları, memnuniyet gibi durumlar...

Müşterilerin direkt ürünle olan ancak müşterilerin memnuniyetini arttırıcı çabalar için katlanılan maliyetlere müşteri hizmeti maliyeti denir. (Örneğin; siparişleri oluşturma, parça ve iade olması durumundaki maliyetler vb. gibi.) Bir müşteriye sunuş şekli, özel günlerindeki tebrik mesajları, bilgi servisleri, teknik destek, kurulum, güncel iletişim kanalları ile geri bildirimleri alma gibi ürünün nihai tüketicinin kullanılmasında üründen maksimum faydayı sağlayıcı çabalardır. Amaç, bu hizmetlerin verilmesi ile müşteride marka bağımlılığı, müşteri memnuniyeti hatta başka potansiyel müşterilere tavsiye edilmesinin sağlanmasıdır.

Müşteri hizmet ilişkilerinde; ürünün doğru müşteriye, doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru şekilde, doğru ürünü, doğru maliyetle teslimini sağlamak son derece önemlidir. Lojistik yönetiminde temel amaç, en uygun müşteri hizmet düzeyini en az maliyet ile gerçekleştirmekte yatmaktadır. Şekil 3.11 lojistik maliyet ile müşteri hizmet düzeyi arasındaki ilişkiyi göstermektedir.

**Şekil 3. 11:** Müşteri Hizmet Düzeyi ve Lojistik Maliyet İlişkisi



**Kaynak:** Ok, 2016: 46

Şekil 3.11’de gösterildiği gibi, müşteri hizmet düzeyi yükseldikçe müşterinin bağlılığı çoğalmakta ve buna bağlı olarak pazar payı artmaktadır. Diğer yandan müşteri hizmet düzeyinin artması maliyetleri de arttırmaktadır.

### 3.7.5. Ambalajlama (Paketleme)

Lojistiğin temel fonksiyonlarından biride ambalajlama faaliyetidir. Ambalaj, içine konulan ürünü koruyan ve ürünün özelliklerinin yazılı olduğu malzemedir. Ambalajlama ise koordineli ve sistemli olarak ürünün taşınması, saklanması, satışı işlemleri olarak tanımlanabilir. Günümüz aydınlanma çağında tüketiciler için ambalaj tasarımı satış tekniklerinde önemli bir unsurdur. Çünkü ambalaj ürün satışında müşterinin dikkatini çekerek ona ürünü almaya koşullandırmaktadır. Bundan dolayı ambalaj, ürünü korumasının yanında pazarlamasında da yardımcı olmaktadır. Bu da ambalajın ürünün satışındaki önemini ortaya koymaktadır.

Ambalajlamanın temelde iki fonksiyonu bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, ürünün taşınabilirliğini kolaylaştırmak ve zaman tasarrufu sağlamaktır. İkincisi ise, ürünü dışarıdan gelebilecek darbelere karşı korumaktır (Deran vd., 2014: 34).

Ambalajlama yaparken iklim koşulları (ürünün üretildiği ve gideceği yer dikkate alınarak), taşımada kullanılacak araç, depolama ve ısı koşulları, elleçleme gibi birçok kritere dikkat edilmelidir.

Ambalajlama işlemi lojistik faaliyetler içerisinde oldukça yüksek maliyete sahip bir faaliyettir. Ürünün satışa çıkabilmesi için belirlenen standartta ambalajlanması gerekir. Bu standartlar ise belirli maliyetler oluşturur. İşletmeler bu maliyetleri hesaplayarak en uygun maliyetle ambalajlama işlemini yerine getirirler. Ancak bazı durumlarda ürünün satışını arttırmak için ambalajlama maliyetini arttırarak ürünün satışı çoğaltılabilir (Karatepe, 2017: 38-39).

En uygun ambalaj metodunun kullanılması hem taşıma maliyetlerinde hem de depoların uygun kullanılmasında bu yer için yapılan maliyetlerin daha düşük olması açısından önemlidir. Aynı zamanda kiralama ve uygun bir ambalajlamanın az yer kaplaması nedeniyle kullanılan deponun daha etkin ve verimli olması, olası maliyetler açısından önemlidir. Bu durum taşıma içinde önemlidir. Örneğin konteynır taşımacılığında konteynır ölçülerine uygun ambalajlama taşıma maliyetlerini ve taşımada birim maliyeti yansıtabilecek taşıma maliyetlerini azaltacak bu durum maliyetlerin azaltılmasını sağlayarak ve ileri safhada karlılık açısından olumlu etkileri olacaktır (Bulum, 2017: 96).

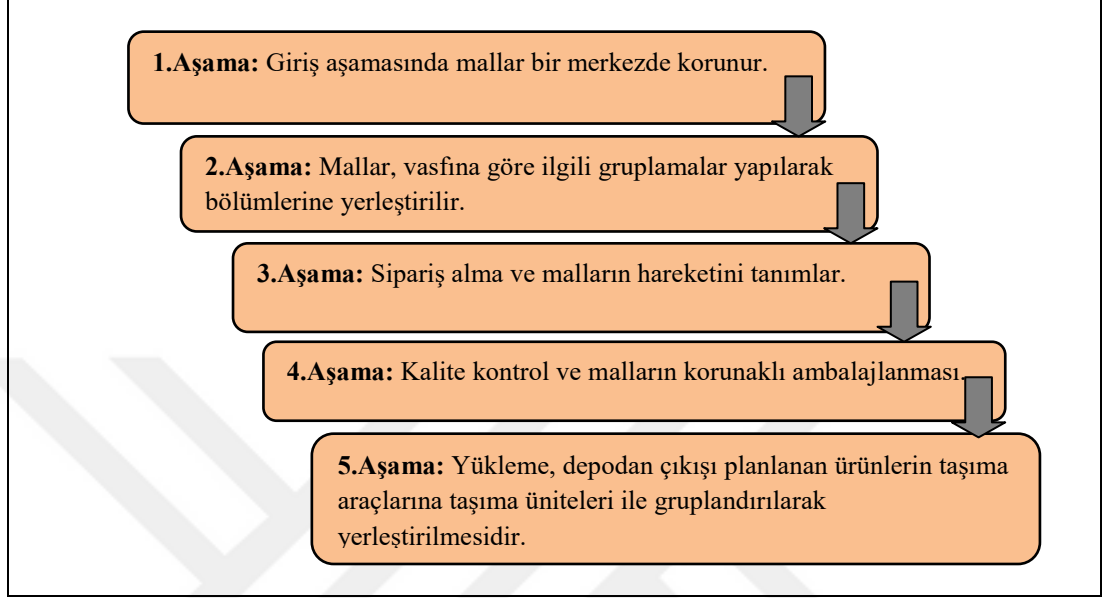
### **3.7.6. Depolama**

Depolama işlemi işletme açısından diğer faaliyetlere göre en geniş istihdam imkanı oluşturan ve işgücüne en çok ihtiyaç duyulan bir faaliyettir. Depo yönetimini sadece stokların saklanması faaliyetiyle sınırlandırmak yanlış olur. Depolama faaliyetini daha iyi kavrayabilmek için depo ve depolamanın ne olduğunu iyi bilmemiz gerekir.

Depolama ise, depolara malzemenin aktarılması, uygun koşullarda korunması, teslimat noktalarına gönderilene kadar muhafaza edilmesi işlemleridir. Lojistik faaliyetlerde en önemli halkalardan birisidir (Gündoğdu, 2015: 17). Ayrıca işletme açısından diğer işletmelere göre rekabet avantajı yaratmada önemli ölçüde rol oynayan bir faaliyettir (Daşkan, 2016: 13).

Depolama süreci temel olarak beş adımdan oluşmaktadır. Bu beş adım aşağıdaki Şekil 3.13'teki gibi göstermek mümkündür (Çekerol, 2013: 52):

**Şekil 3. 12:** Depolama Sürecinin Adımları

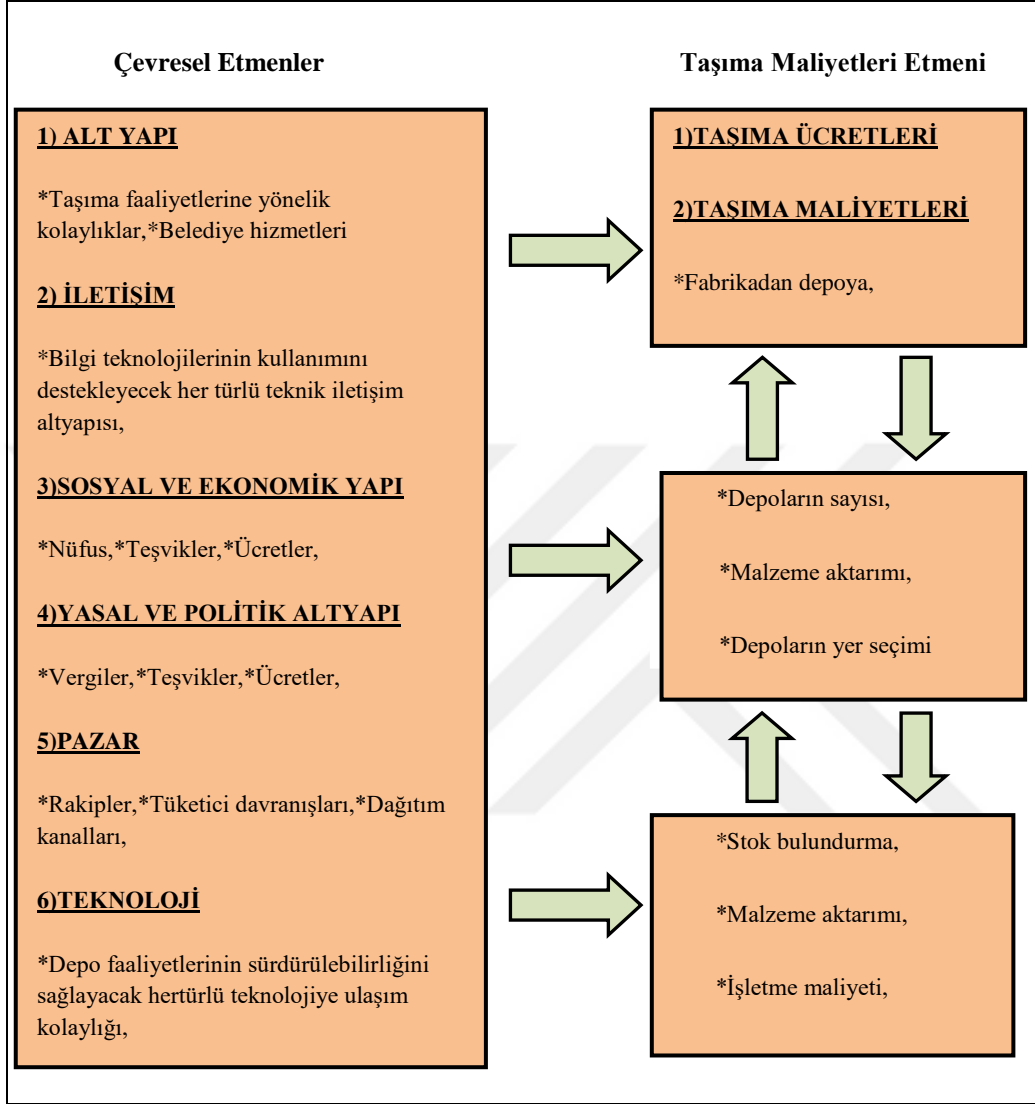


**Kaynak:** Çekerol, 2013: 52

Depolama faaliyetinin temel amacı, stok vb. konularda işletmeye zaman faydası sağlayarak arz ile talebin dengelenmesini sağlamaktır. Depolar, ham madde ve malzemeyi üretim yerlerine oradan da tüketim noktalarına dağıtımına ilişkin tüm faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde önemli rol oynayan tedarik zincirinin bir halkasıdır (Deran vd., 2014: 37).

Depo yer seçimi kararını etkileyen değişkenler Şekil 3.12’de sunulmuştur.

**Şekil 3. 13:** Depo Yer Seçimini Etkileyen Değişkenler



**Kaynak:** Çekerol, 2013: 50

Depo yer seçimi işletmeler için önemli bir maliyet unsuru olup, geniş vadede çevresel etmenlere oldukça bağımlıdır.

Depolama maliyetleri, arzu edilen müşteri hizmet düzeyinde toplam maliyetlerin en aza indirilmesinde önemli rol oynamaktadır. Bu maliyetler, hammaddeden mamule kadar lojistik sürecin tüm aşamalarında stokların depolanması sırasında ortaya çıkan maliyetlerdir. Ayrıca, tek bir müşteri için üretilen çok sayıda üreticinin mamullerinin birleştirilmesi ve mamulün çok sayıda müşteriye dağıtılması faaliyetlerinde üretimi desteklemek için de meydana gelebilir (Deran vd., 2014: 85).

Depolama maliyetini etkileyecek en önemli faktör bu faaliyetin işletme içerisinde mi yapıldığı yoksa dış kaynak kullanılarak mı yapıldığıdır. Her ikisinin de avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır. Örneğin, işletmenin deposunun bulunması o alanda hakimiyetin kurulması ve uzun vadeli avantaj yaratmaktadır. Diğer yandan dış kaynak kullanılması durumunda ise, işletme uzman işletmelerden yararlanmış olacak ve sabit maliyetlerden kurtulmuş olacaktır (Ok, 2016: 51).

Depolama yönetiminde dikkatli olunması gereken bir diğer nokta ise sermayenin büyük bir kısmının depoya bağlanmasıdır. Çünkü bu bağlanma aşırı olursa işletmeye avantaj sağlayabileceği gibi dezavantaj da sağlayabilir (Karatepe, 2017: 38).

### **3.7.7. Talep Tahmini**

Talep, bir fiyat düzeyinde belirli bir zamanda tüketicilerin piyasada satın alabilecekleri mal miktarıdır. Ancak yeterli satın alma gücü ile desteklenmiş bir istek ekonomik açıdan taleptir. Tahmin ise kavram olarak sezgilere veya rakamlara dayanarak gelecekte olabilecek olaylar hakkında öngöründe bulunmadır. Geleceği öngörebilmek ve yerinde kararlar alabilmek işletmeler açısından hayati bir öneme sahiptir.

Talep tahmini ise, gelecekte hangi ürüne, ne kadar ihtiyaç duyulacağını veya ne kadar hizmete gereksinim duyulacağını belirlenmesi olarak tanımlanabilir (Peker, 2013: 15).

Talep tahmini, işletmelere kısa, orta ve uzun vadede verilecek kararlar açısından bilgi sunmaktadır. İşletmeler lojistik faaliyetlerin bir parçası olan talep tahmininden faydalanarak hangi ürünü ne kadar üretmesi gerektiğini, hammadde ihtiyacını, stok ihtiyacının bulundurulması hususlarını tespit edecektir. Bu sayede geleceğe yönelik planlar yapabilecektir. Çünkü gereğinden fazla hammaddeye yatırım yapılması, ya da gereğinden az hammadde alınması ani dalgalanmalardan fazlasıyla işletmeyi etkileyecektir. Müşteri talebinden fazla üretilen mal ve hizmetler hem depo maliyeti oluşturmakta hem de nakit akışlarında da dengesizlik yaratmaktadır. Bu tarz

sorunlarla karşılaşmamak için yöneticilerin talep yönetimini profesyonel bir şekilde yapması gerekmektedir.

İşletmeler talep tahminlerini belirlerken ve değerlendirirken zamanlamasını ve maddi olarak maliyetlerini de göz önünde bulundurması gerekir. Çünkü talebi tahmin etmek amacıyla yapılan anket araştırmaları yani verilen toplanması, analizi gibi işlemler her zaman finansman gerektiren işlemlerdir. Bu işlemler işletmeye zaman kaybına ve maliyet oluşturmaya neden olur. Bu işlemlere ait maliyetler uzmanlar tarafından değerlendirilerek karar verilmelidir. Çünkü yanlış verilen bir karar işletmeye ciddi zararlar verir (Bulum, 2017: 94).

### **3.7.8. Üretim Planlama**

Üretim planlaması, hammadde ve malzemenin nereden nasıl temin edileceğini, hangi aşamalardan geçeceğini, hangi makinelerin kullanılacağını karar verme ve kontrolünün sağlanması işlemlerinden oluşmaktadır (Taşkın ve Durmaz, 2012: 88).

Üretim planlamasında amaç, işletmenin mevcut kaynaklarını rasyonel bir şekilde kullanarak müşteri taleplerini karşılayabilecek kalitede ürün üretilebilmesi ve ürünlerin istenilen miktarda, zamanda planlanmasıdır.

Nüfusun artmasına bağlı olarak ihtiyacın artması ve birden fazla ürünün aynı anda ve aynı üretim ortamında üretildiği günümüz koşullarında üretimin planlanması uygun üretim miktarının tespitini sağlamaktadır. Bu planlama ve kontrol sistemi işletmelerde verimliliğin ve kârın artmasını sağlamada bir araçtır. Üretim planlaması müşteri taleplerine göre yapılmaktadır. Bu nedenle üretim planlaması ile amaçlanan, pazarda ihtiyaç duyulan malın miktarını tespit etmektir (Deran vd., 2014: 33-34).

Üretim planlamasının iki girdisi bulunmakta olup bunlardan birincisi üretimi gerçekleştiren personel ikincisi ise hammaddedir. Üretilen her bir ürünün kendine has bir reçetesi olur. İşletmeler bu reçeteye göre üretime başlarlar. Üretime bu ürün için yeterli ham madde olup olmadığının teyidi yapıldıktan sonra üretime yetkili personel ile üretime başlanır. Ayrıca ürünü üreten personelin üretimle ilgili bilgi sahibi olması ve eğitimini almış olması gerekir. Ürünün depoya girmesi ile üretime kadar ki bu aşamalar bir maliyet unsurudur.

### 3.7.9. Taşımacılık

Taşıma faaliyeti, bir hammadde, mamul veya malzemenin bir yerden istenilen başka bir yere fiziki olarak hareket ettirilmesi işlemidir.

Taşımacılık ise, müşterilerin ihtiyaç duydukları ya da ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla ürünlerin ihtiyaç duyulan bölge veya merkezlere kara, hava, deniz vb. taşıma türleri ile zamanında ulaştırılması faaliyetleridir.

İnsanların ihtiyaç duydukları mal ve hizmetlerin bir noktadan başka bir noktaya noktaya fiziksel olarak hareketinin sağlanması olan taşıma işlemi, işletmelere katkısı oldukça yüksek olan bir işlemdir.

Türkiye, jeopolitik konumu dikkate alındığında tam olarak bir lojistik üs konumundadır. Türkiye Avrupa, Asya ve Ortadoğu gibi birçok bölgeye yakın olması ve etrafının denizlerle çevrili olması gibi etmenlerden dolayı hava yolu, karayolu, deniz yolu ve boru hattı taşımacılığı gibi birçok taşımacılığa imkân vermektedir (Demirkol, 2016: 45).

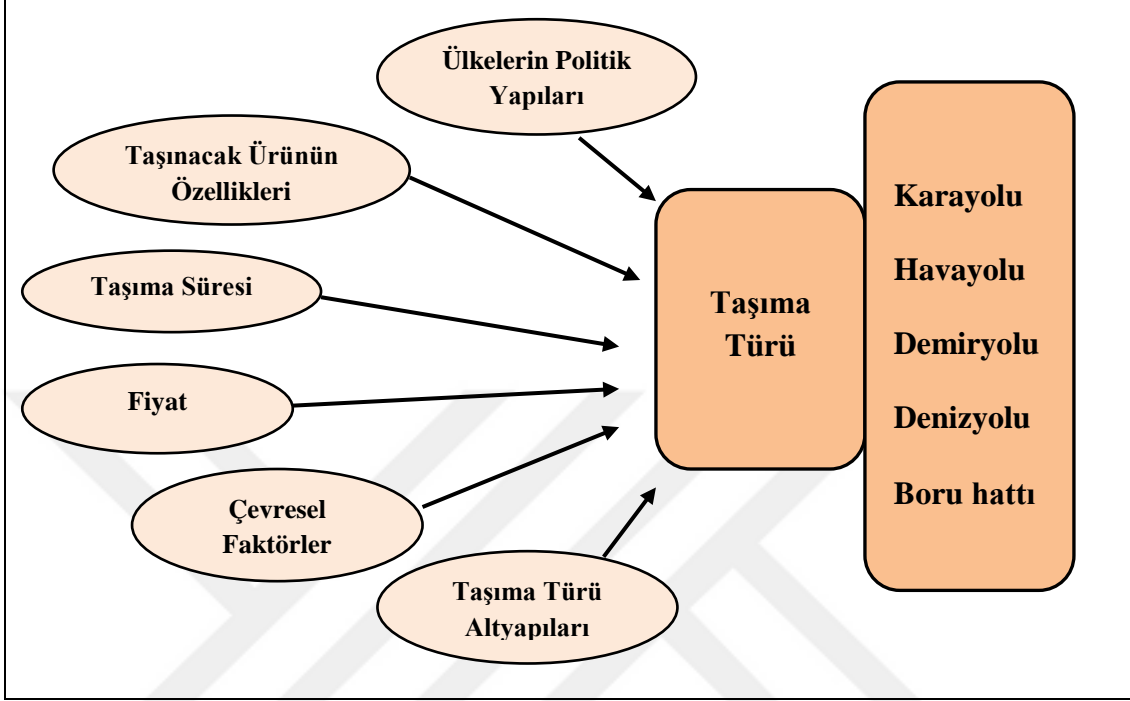
Diğer lojistik faaliyetlere bakıldığında, genellikle belirgin bir yerde yapılırken, taşıma faaliyeti konusu itibarıyla belirli bir yerde yapılamaz. İşletme içerisinde lojistik faaliyetlerden en maliyetlisi bu faaliyettir. Diğer bir yandan, bu faaliyet diğer faaliyetlerin de başarıya ulaşmasında önemli rol oynamaktadır (Deran vd., 2014: 24-25).

Lojistik kavramı günümüzde çoğu insan tarafından taşıma kavramı ile karıştırılmaktadır. Lojistik ile taşıma kavramları birbirine geçmiş kavramlar olmasına rağmen birbirinden farklı kavramlardır. Taşıma faaliyeti lojistiğin alt bileşeni olup, taşıma kavramı ürünün bir noktadan başka bir noktaya taşınması işlemidir (Zenginçelebi, 2013: 23-24).



Bu taşımacılık gruplarından hangisinin seçileceğine karar vermede etkili olan faktörler ise Şekil 3.14'te gösterilmiştir.

**Şekil 3. 14:** Taşıma Türü Seçiminde Etkili Olan Faktörler



**Kaynak:** Topal, 2013: 18

İşletme lojistik toplam maliyetleri içerisinde en yüksek maliyeti taşıma oluşturmaktadır. National Council of Physical Distribution Management'in yapmış olduğu araştırmaya göre, taşıma giderleri, piyasa ortalama gelirlerinin % 6,5'ini ve lojistik giderlerin ise % 44'ünü oluşturmaktadır (Ok, 2016: 50).

Taşıma faaliyetleri işletme açısından en önemli maliyet kalemlerini oluşturmaktadır. Bu nedenle işletmenin taşıma faaliyetlerinden hangisini seçeceğini ürünün durumuna (ağırlığı, maliyeti vb.) göre karar vermesi gerekmektedir. Ürünün yanlış taşıma faaliyetiyle gönderilmesi işletme açısından ekstra maliyet unsuru olacaktır.

Bu nedenle işletmeler ürünlerin niteliği ve zaman gibi faktörleri göz önüne alarak kendisine en uygun maliyetli olanı seçer. Çünkü bir taşıma türünde ısrarcı olmak günümüz şartlarında pek akıllıca değildir. Taşınacak yük kadar taşınacak araç ve yeryüzü şekilleri de önemlidir. Zaman kaybının önemli olmadığı bazı değersiz

ürünlerde taşıma maliyeti en düşük olan tür seçilmelidir. Çünkü işletmeler ürün satışından elde edecekleri karı da düşünmek zorundadırlar. Ürünün pazarda bulunmasının şart olduğu ve ürünün piyasada bulunmamasının işletmeye zarar vereceği durumlarda ise maliyet unsuru göz önüne alınmamalıdır (Bulum, 2017: 93).

Taşımacılık lojistik faaliyetler içerisinde müşteri memnuniyeti açısından en önemli faaliyetlerden biridir. Çünkü müşteri aldığı ürünün sağlam ve zamanında ulaşmasını arzu eder. Bu nedenle müşteri memnuniyeti açısından taşımacılık faaliyetine önem verilmesi rekabet açısından fayda sağlayacaktır.

Temel taşımacılık türleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- Karayolu Taşımacılığı (Road Transportation)
- Havayolu Taşımacılığı (Air Transportation)
- Demiryolu Taşımacılığı (Railway Transportation)
- Denizyolu Taşımacılığı (Ocean Transportation)
- Boru Hattı Taşımacılığı (Pipeline Transportation)

Ülkemizde kullanılan taşımacılık şekilleri özelliklerine göre yararları veya sakıncaları Tablo 3.3'te sunulmuştur.

**Tablo 3. 3:** Taşıma Şekillerinin Taşımacılık Açısından Yarar Ve Sakıncaları

Taşıma Şekilleri	Taşımacılık Açısından Yarar ve Sakıncalar
<b>Karayolu</b>	-Tam zamanında teslimat sağlar -Oldukça kullanışlıdır. -Müşteri hizmeti yüksektir. -Çevreye zararı yüksektir. -Kapıdan kapıya taşıma imkanı sağlar.
<b>Demiryolu</b>	-Hacmi yüksek ürünler için sağlıklıdır. -Güvenli taşıma sağlar. -Enerji açısından tasarruf sağlar. -İlerleyen zamanlarda kullanımı artış gösterecektir.
<b>Havayolu</b>	-Oldukça pahalıdır. -Yük kapasitesi azdır. -Zaman tasarrufu sağlar.
<b>Denizyolu</b>	-Uzun mesafeli yerlere konteynır taşımacılığı için uygundur. -Yüksek kapasiteli yük taşır.
<b>Boru Hattı</b>	-Petrol ve Doğalgaz gibi sıvı taşımacılığı için uygundur. -Doğal olarak tekeldir.

**Kaynak:** Deran vd., 2014: 26

### 3.7.9.1.Karayolu Taşımacılığı

Taşıma sistemlerine bakıldığında karayolu taşımacılığı, her türlü eşyanın taşınmasına yönelik çözümler üretebilen ve kapsama ağı en geniş olan taşıma türüdür. Kullanışı itibariyle diğer taşıma türlerine göre kısa mesafede daha az maliyetli olup, aynı zamanda eşyanın aktarmasız, güvenilir ve hızlı bir şekilde taşınmasını sağlamaktadır. Bu artıları nedeniyle karayolu taşımacılığı daha çok tercih edilmektedir. Ancak, taşınacak malzemenin mesafesi arttıkça karayolu taşımacılığı ekonomik olmaktan çıkmaktadır. Ayrıca, demiryolu ve denizyolu taşımacılığına göre bir seferde taşınan yükün daha az olması nedeniyle maliyet açısından daha pahalıdır (Yiğid, 2015: 32).

Türkiye’de karayolu, devlet yolu, il yolu ve otoyol uzunluklarının 2010-2017 yıllarına ait kısmını aşağıdaki Tablo 3.4’deki gibi göstermek mümkündür.

**Tablo 3. 4:** Türkiye Kara Yolu Uzunlukları (km) (KGM)

Karayolu Uzunluğu	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Devlet Yolu	31.395	31.372	31.375	31.341	31.280	31.213	31.106	31.066
İl Yolu	31.390	31.558	31.880	32.155	32.474	33.065	33.513	33.897
Otoyol	2.080	2.119	2.127	2.244	2.278	2.282	2.542	2.657
<b>TOPLAM</b>	<b>64.893</b>	<b>65.049</b>	<b>65.374</b>	<b>65.740</b>	<b>66.036</b>	<b>66.567</b>	<b>67.161</b>	<b>67.620</b>

**Kaynak:** UDH Bakanlığı, 2003-2017: 14

Tablo 3.4 incelendiğinde yıllar itibariyle kara yolu ağının sürekli geliştiği görülmektedir.

Karayolu taşımacılığının altyapısını oluşturan yolların yapımı ve bakımı, kamu tarafından gerçekleştirilmektedir. İşletmeler, yalnızca taşıt araçları ile bakım ve elleçleme ekipmanı ile ilgili yatırımları yapmaktadırlar. Bu da karayolu taşımacılığının sabit yatırım giderlerinin, diğer türlere göre düşük olduğunu göstermektedir (Bulum, 2017: 33).

Tablo 3.5'te Türkiye'de devlet, il ve otoyollarda yapılan yük ve yolcu taşımacılığı sunulmuştur. Yıllar itibariyle yük ve yolcu taşımacılığının arttığı görülmektedir.

**Tablo 3. 5:** Devlet Yolu, İl Yolu ve Otoyollar Üzerindeki Yük ve Yolcu Taşımaları

Yıl	Ton-km				Yolcu-km			
	Toplam	Devlet yolu	İl yolu	Otoyol	Toplam	Devlet yolu	İl yolu	Otoyol
2010	190.365	138.921	8.503	42.941	226.913	158.072	18.463	50.378
2011	203.072	147.631	8.548	46.893	242.265	167.851	19.779	54.635
2012	216.123	151.722	15.650	48.751	258.874	172.226	29.725	56.923
2013	224.048	156.609	16.358	51.081	268.178	178.045	31.139	58.994
2014	234.492	163.918	16.845	53.729	276.073	183.566	32.307	60.200
2015	244.329	170.029	17.425	56.875	290.734	193.427	34.785	62.522
2016	253.139	174.985	19.875	58.279	300.852	199.171	38.407	63.274

**Kaynak:** www.tuik.gov.tr, agis, 02.05.2018

Türkiye'de en fazla kullanılan yolcu ve yük taşıma türü karayoludur. Ülkemizdeki yolculukların % 95'i ve ürün taşımalarının ise % 90'ı kara yolu ağı tarafından taşınmaktadır. Geçmiş dönemlere bakıldığında ise en çok yatırımın karayoluna yapıldığı görülmektedir (Tanyaş, 2015: 69).

Aşağıdaki Tablo 3.6'da ise Türkiye'deki araçların ihracat taşıma sayılarının değişim oranlarını 2016-2016 yılları itibariyle göstermek mümkündür.

**Tablo 3. 6:** Türk Araçlarının İhracat Taşıma Sayıları

GİTTİĞİ ÜLKE	2016	2017	Ocak 2017	Ocak 2018	Değişim	Pay
Irak	436.364	468.796	38.624	36.402	%-6	%36,69
Suriye	154.330	149.836	12.569	9.571	%-24	%9,65
Nahcivan	57.567	40.756	1.040	4.608	%343	%4,64
Gürcistan	43.338	40.157	2.617	2.309	%-12	%2,33
Romanya	29.307	33.552	2.504	3.185	%27	%3,21
Azerbaycan	26.553	31.358	2.090	2.686	%29	%2,71
Türkmenistan	28.052	24.770	2.361	902	%-62	%0,91
Yunanistan	17.640	18.440	1.278	1.562	%22	%1,57
Bulgaristan	15.169	15.590	1.242	1.504	%21	%1,52

**Kaynak:** Kaya, 2018: 2

Tablo 3.6 incelendiğinde 2017 yılında Azerbaycan ve Nahcivan ihracat pazarının azaldığı, 2018 yılına bakıldığında ise Azerbaycan'da % 29, Nahcivan'da % 343 artış yaşandığı gözlenmektedir. Gürcistan'da ise % 12'lik düşüş yaşandığı görülmektedir. Türkmenistan'da ise % 62 oranında büyük bir düşüş görülmektedir. Diğer yandan komşu ülkelerden Bulgaristan ile ihracatta % 21, Romanya % 27, Yunanistan % 22 oranlarında artış yaşanmıştır.

### **3.7.9.2.Havayolu Taşımacılığı**

Havayolu taşımacılığı, genelde olarak fiziksel olarak daha küçük olan ürünlerin taşınması için kullanılmaktadır. Bu taşımacılık sisteminin diğerlerine göre maliyet oldukça fazla olmasına karşın az sürelerde ürünlerin ulaştırılması ile stokların hızlıca nedeniyle sayesinde stok masraflarını azaltıcı etkisi bulunmaktadır. Havayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine nazaran son zamanlarda giderek tercih edilen bir taşımacılık türü olmaya başlamıştır. Havayolu taşımacılığı, kapasitesi nedeniyle özellikle tonaj açısından hafif ancak değerli yüklerin taşınmasında tercih edilmektedir (Çapar, 2016: 15).

Ülkemizde havayolu taşımacılığı, 14.10.1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile 1980'lerin ikinci yarısından sonra belli şekilde ilerleme göstermiştir. Bu yıllarda Türk Hava Yollarının bir modernizasyona girmiş, ağını genişletmeye başlamış ve ekonomik açıdan büyümeye başlamıştır (Karataş, 2017: 11).

Tablo 3.7'de ülkemizde iç ve dış hatlarda oluşan yolcu ve yük taşımacılığına ait veriler sunulmuştur.

**Tablo 3. 7:** Hava Alanlarında Toplam Yolcu Ve Yük Trafığı

Yıl	Yolcu			Yük (Ton)		
	Toplam	İç hat	Dış hat	Toplam	İç hat	Dış hat
2010	102.800.392	50.575.426	52.224.966	2.021.076	554.710	1.466.366
2011	117.620.469	58.258.324	59.362.145	2.249.474	617.835	1.631.639
2012	130.351.620	64.721.316	65.630.304	2.249.133	633.074	1.616.059
2013	149.430.421	76.148.526	73.281.895	2.595.316	744.027	1.851.289
2014	165.720.234	85.416.166	80.304.068	2.893.000	810.858	2.082.142
2015	181.074.531	97.041.210	84.033.321	3.072.831	871.327	2.201.504
2016	173.743.537	102.499.358	71.244.179	3.076.914	857.335	2.219.579

**Kaynak:** www.tuik.gov.tr, agis, 02.05.2018

Tablo 3.7’de görüldüğü gibi, yolcu ve yük taşımacılığının yıllar itibari ile arttığı görülmektedir. Bunun nedeni olarak teknolojik gelişmeler ve uçak sayılarının artışı gösterilebilir.

Aşağıdaki Tablo 3.8’de ise 2012-2017 yılları arası uçak sayıları, koltuk kapasite ve trafik yoğunluğu ile ilgili olan havayolu istatistikleri sunulmuştur.

**Tablo 3. 8:** Havayolu İstatistikleri

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Uçak sayısı	370	385	422	489	540	517
Koltuk Kapasitesi (Adet)	65.208	66.639	76.297	90.259	100.365	97.500
Uçak Trafığı İç Hat (Adet)	600.818	682.685	754.259	832.958	886.228	909.332
Uçak Trafığı Dış Hat (Adet)	492.229	541.110	591.695	623.715	566.767	591.125

**Kaynak:** UDH Bakanlığı, 2003-2017: 44-48

Tablo 3.8’e göre 2012-2017 yılları arası uçak sayısında 2017 yılında azda olsa düşüş olmasına rağmen düzenli artışın olduğu görülmektedir. Uçak sayısında bu artışlar doğrusal olarak iç hat ve dış hat trafiği büyük miktarda artırmıştır. Tabloda

görüreceği gibi havayolunda uçak sayısının son 6 yılda % 39 oranında arttığı görülmektedir.

Günümüz küresel pazarlarında işletmelerin en çok ihtiyaç duyduğu kaynaklardan biri zamandır. Ürünün en kısa zamanda üretilmesi yetmemekle birlikte en hızlı ve en ekonomik şekilde yerine taşınması esastır. Bazı teknoloji ürünleri gibi yükte hafif ancak pahada ağır ürünlerin taşınmasında havayolu taşımacılığı öne çıkabilmektedir. Dünya üzerindeki rekabet dikkate alındığında ürünlerin üretiminden sonraki tüketiciye ulaşma süresi de önem arz etmektedir. Tüketicilerin istek ve hevesleri geçmeden ürünlerin ellerine ulaşmaları gerekmektedir. Özellikle moda ya bağlı ürünlerde en önemli etkenlerden biri; modası geçmeden taşınan ürünlerin hızlı olarak tüketiciye ulaştırılmasıdır. Bu durumda üreticinin taşıma seçenekleri içerisinde en hızlısını seçmesi gerekmektedir (Bulum, 2017: 36-37).

Havayolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajlarını Tablo 3.9'daki gibi göstermek mümkündür.

**Tablo 3. 9:** Havayolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları

Havayolu Taşımacılığının Avantajları	Havayolu Taşımacılığının Dezavantajları
Güvenli taşıma imkânı,	Sınırlı taşıma kapasitesi,
Müşteriye kolayca teslimat yapabilmek olanağı,	Yalnızca orta ve uzun mesafeli taşımalara uygunluk,
Hızlı taşıma imkânı,	Pahalı maliyet

### 3.7.9.3. Demiryolu Taşımacılığı

Diğer taşıma türlerine göre daha az maliyetli olan, dış değişkenlerden etkilenmeyen ve varış zamanı belirtilen günde gerçekleşen bir taşıma türüdür. Karayolu taşımacılığının üst seviyelere ulaşması ve iklimsel koşulların getirdiği etkilerle birlikte demir yolu taşımacılığı hızla önem kazanmaya başlamıştır. Bu taşımacılık türü, diğer taşıma türlerine göre nispeten daha yavaş olmasına rağmen temel sorunlar olan trafik yoğunluğu, kazaları ile çevrenin kattığı etkili sorunlara çözüm önerileri sunan tek taşımacılık olarak ön plandadır. Demiryolu taşımacılığının

diğer bir üstünlüğü ise karayoluna kıyasla daha az maliyetle daha çok malzeme ve yolcu taşımastır. (Yiğid, 2015: 32).

Türkiye’de demiryolu taşımacılığının geçmişine bakıldığında Cumhuriyetin ilk 10 yılında oldukça önemli gelişme sağlamış, takip eden yıllarda ise karayolundaki gelişmelerin gerisinde kalmıştır. Demiryolu ağı zaman içinde gelişme açısından geriledikçe var olan hatların pasifleşerek bulunduğu bölgede demiryolunun oldukça geriye gitmesine sebep olmuştur. Tablo 3.10’da da gösterilen demiryolu uzunluğu son 8 yılda sadece % 9 artmış, 2017 yılı sonunda 11.395 km konvansiyonel hat ve 1.213 km yüksek hızlı hat olarak 12.608 km ulusal demiryolu altyapı ağına ulaşıldığı görülmektedir.

**Tablo 3. 10:** Demiryolu Hat Uzunluğu (km)

Yıllar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Konvansiyonel	11.052	11.112	11.120	11.209	11.272	11.319	11.319	11.395
Yüksek hızlı tren	888	888	888	888	1.213	1.213	1.213	1.213
Toplam	11.940	12.000	12.008	12.097	12.485	12.532	12.532	12.608

**Kaynak:** UDH Bakanlığı, 2003-2017: 28

Tablo 3.11’de Türkiye’de demiryolları yolcu ve yük taşımacılığına ait yıllar itibariyle bilgiler sıralanmıştır. Tablodan da anlaşılacağı üzere yıllar itibariyle demiryolları hat uzunluğunun istikrarlı bir şekilde artmadığı, yolcu ve yük taşımacılığında ise dalgalanmaların olduğu görülmektedir.

**Tablo 3. 11:** Demiryolları Yolcu ve Yük Taşımaları

Yıl	Yolcu Sayısı	Yük Miktarı (Ton)
	(Bin)	(Bin)
2016	89.038	25.886
2015	95.317	25.878
2014	78.404	28.747
2013	46.441	26.597
2012	70.284	25.666
2011	85.752	25.421
2010	84.173	24.355

**Kaynak:** www.tuik.gov.tr, agis, 02.05.2018



Demiryolu taşımacılığı her ne kadar diğer taşımacılık sistemlerine göre geri kalsa da teknolojinin gelişmesiyle çağa uygun sistemlerde yapılmıştır. Bunlara örnek Marmaray projesi verilebilir. Marmaray projesi; Asya yakasında Ayvalık-Çeşme ile Avrupa yakasında Kazlı Çeşme arasındaki toplam 13,6 km’lik güzergâhta inşa edilen bir projedir.

#### 3.7.9.4. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığında ulaştırma suyun kullanılmasıyla olmaktadır. Bu taşıma sistemi okyanuslar ve denizler, göller, nehirler ve kanallar gibi bütün su bulunan ortamlarda yapılır. En düşük taşımacılık maliyetine sahiptir, fakat buna rağmen sınırlı sayıda hizmet yeri alanı bulunmaktadır. Dünya genelinde büyük tonajlı yüklerin taşınmasında birkaç taşıma türü ile birlikte kullanılması durumunda önemi ortaya çıkar. Denizyolu taşımacılığında taşıma araçlarının dışında limanlarında büyük önemi vardır ve stratejik olarak üstünlük sağlar (Gündoğdu, 2015: 52).

Aşağıdaki Tablo 3.12’de 2005-2007 yılları arası Türkiye’deki limanlardan yabancı ülkelerin limanlarına gidecek olan gemilere yüklenen yolcu ve yük miktarları gösterilmiştir.

**Tablo 3. 12:** Ülkemiz Limanlarından Yabancı Ülke Limanlarına Giden Gemilere Yüklenen Yolcu ve Yük Miktarları

**A. Toplam B. Türk Bayraklı C. Yabancı Bayraklı**

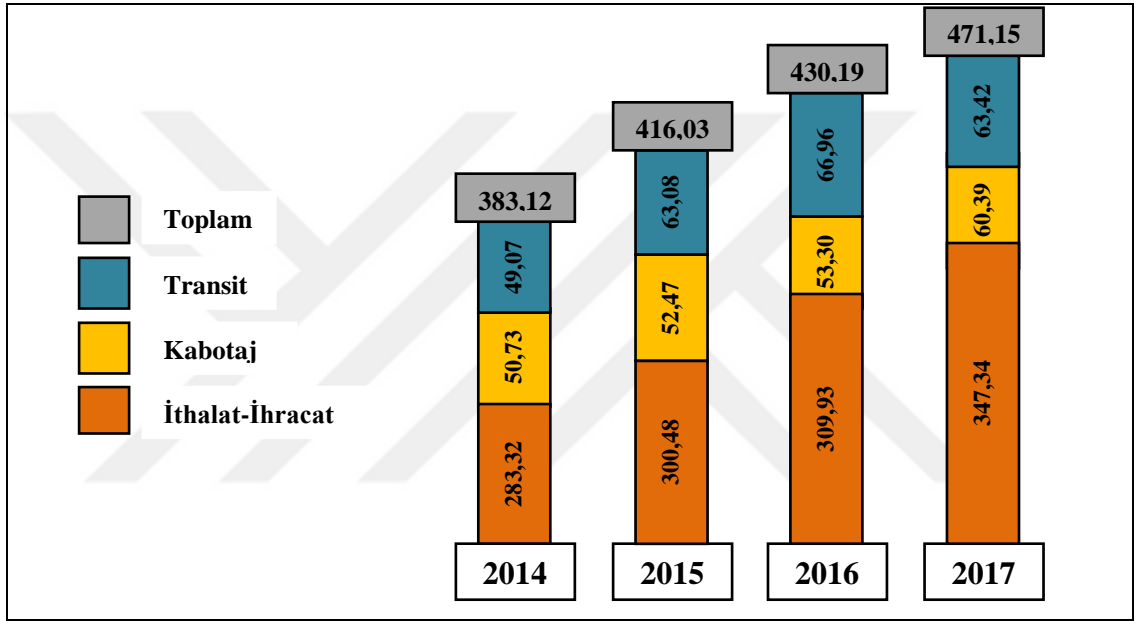
Yıl		Binen Yolcu	Ham Petrol	Sıvılaştırılmış Gaz	Maden Cevheri	Tarım Ürünleri	Sanayi Mamulleri
2005	A	705.937	818.100	88.030	6.852.020	955.714	20.282.130
	B	336.678	180.100	42.180	3.012.021	77.118	4.734.025
	C	369.259	638.000	45.850	3.839.999	878.596	15.548.105
2006	A	608.654	4.038.600	118.692	8.174.951	616.879	19.899.738
	B	236.472	600	39.367	2.593.623	93.679	4.110.977
	C	372.182	4.038.000	79.325	5.581.328	523.200	15.788.761
2007	A	594.385	5.268.502	258.972	8.478.914	672.271	21.265.621
	B	251.553	-	52.067	2.081.070	71.723	4.179.318
	C	342.832	5.268.502	206.905	6.397.844	600.548	17.086.303

**Kaynak:** www.tuik.gov, agis, 02.05.2018

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte daha modern ve büyük gemilerin üretilmesi ve dünyanın küresel bir pazar haline gelmesi deniz taşımacılığının önemini arttırmıştır. Yalnız bu taşımacılık türünün en büyük sorunlarından birisi olarak diğer taşımacılık türlerine nazaran daha uzun süreler gerektirmesi görülmektedir.

Aşağıdaki Şekil 3.15’de Türkiye’de 2014-2017 yılları arası limanlarda elleçlenen yük miktarı gösterilmiştir.

**Şekil 3. 15:** Limanlarda Elleçlenen Yük Miktarı (Milyon-Ton)



**Kaynak:** UDH Bakanlığı, 2003-2017: 56

Şekil 3.15 incelendiğinde transit elleçlemenin yılar itibari ile 2016 yılı hariç belli oranda arttığı, kabotaj ve ithalat-ihracatın ise sürekli arttığı görülmektedir.

Küresel denizyolu taşımacılığında kullanılan yollar ve stratejik geçiş noktaları aşağıdaki Şekil 3.16'daki gibi gösterilmiştir.

**Şekil 3. 16:** Denizyolu Taşıma Güzergâhları ve Stratejik Geçiş Noktaları

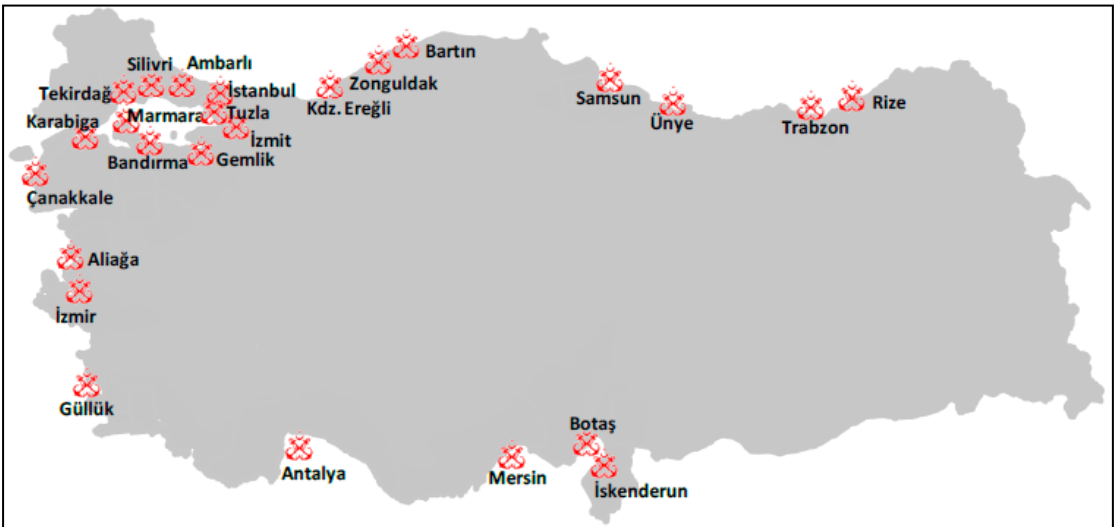


**Kaynak:** Topal, 2013: 22

Türkiye’de bu taşımacılık türünde yük hacmi, boşaltma hacmi ve transit geçiş hacmi her geçen gün artmaktadır. Ülkemiz yük taşımacılığına bakıldığında en büyük hacimli taşımaların deniz yolu ile yapıldığı görülür.

Aşağıdaki Şekil 3.17’de Türkiye’de bulunan başlıca limanlar yer almaktadır.

**Şekil 3. 17:** Türkiye’deki Başlıca Limanlar



**Kaynak:** Tanyaş, 2015: 73

### 3.7.9.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Yükün borular yardımı ile taşındığı bir taşıma türüdür. Genel olarak doğal gaz, ham petrol, su, kimyasallar ve sulu maddelerin taşınmasında kullanılır. Bu ürünlerin çoğunluğunu ekonomik değeri yüksek olması nedeniyle doğal gaz ve petrol türevleri oluşturmaktadır. Boru hattı taşımacılığında diğer taşımacılık türlerine nazaran hasar ve kayıplar son derece az olmakta ve tam zamanında teslimat yapılabilmektedir. İklim şartlarından neredeyse hiç etkilenmemektedir. Ayrıca taşınacak malzemenin boru hattından taşınması yani çok işçi gerektirmemesi nedeniyle grev vb. işçi problemlerinden de etkilenmemektedir. Boru hattı taşımacılığında ilk yatırım maliyetleri yüksek olmasına rağmen sonrasında bakım ve idame maliyetleri düşüktür (Yiğid, 2015: 35).

Bu taşıma türünün diğer taşıma türlerine nazaran çeşitli riskler taşıması nedeniyle kullanım alanı oldukça sınırlıdır. Sınırlardan geçen boru hatları, ülkelerin siyasi durumlarına göre çeşitli güvenlik risklerini beraberinde getirmektedir. Boru hattının tamamının güvenliğinin sağlanması maliyet unsuru oluşturmakta ve güvenliğin aşılması ile boru hatlarındaki taşımacılık risk altına girebilmektedir.

Doğalgaz boru hattı uzunluğu ve taşınan doğalgaz miktarı Tablo 3.13'te sunulmuştur.

**Tablo 3. 13:** Doğalgaz Boru Hattı Uzunluğu ve Taşınan Doğalgaz Miktarı

Yıl	Doğalgaz boru hattı uzunluğu			Taşınan doğalgaz miktarı		
	(km)			Milyon(Sm <sup>3</sup> )		
	Toplam	BOTAŞ	TPAO	Toplam	BOTAŞ	TPAO
2016	13 756	13 443	313	48 410	48 175	235
2015	13 276	12 963	313	50 149	49 958	191
2014	12 874	12 561	313	50 554	50 311	243
2013	12 605	12 292	313	46 830	46 533	297
2012	12 603	12 290	313	47 102	46 773	329
2011	12 528	12 215	313	45 365	45 050	315
2010	11 906	11 593	313	39 091	38 835	256

**Kaynak:** www.tuik.gov.tr, agis, 02.05.2018.

Petrol boru hattı uzunluğu ve taşınan petrol miktarı Tablo 3.14'de sunulmuştur.

**Tablo 3. 14:** Petrol Boru Hattı Uzunluğu ve Taşınan Petrol Miktarı

Yıllar	Petrol boru hattı uzunluğu (km)			Taşınan petrol miktarı (Ton-km) (Bin)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Toplam	3.053	3.053	3.053	17.106.089	52.514.452	52.683.128
Irak - Türkiye	1.876	1.876	1.876	14.321.384	49.053.648	48.931.708
Ceyhan - Kırıkkale	448	448	448	1.391.936	1.912.960	2.183.552
Batman-Dörtöyol	511	511	511	1.284.143	1.438.976	1.460.438
Adıyaman-Sarıl	81	81	81	43.740	42.120	41.229
Raman-Garzan	47	47	47	20.304	22.936	22.983
Sarıcak-Pirinçlik	58	58	58	16.646	19.140	18.386
Batı Raman	32	32	32	27.936	24.672	24.832

**Kaynak:** www.tuik.gov.tr, agis, 02.05.2018.

Taşıma sistemleri incelendiğinde maliyet, zaman, taşınan yük miktarı vb. nedenlerden dolayı birbirlerine karşı üstünlükleri olabilmektedir. İşletmeler bu taşıma türlerinden hangisini seçeceğini Swot Analizi yaparak karar verecektir. Tablo 3.15'de taşıma gruplarının özelliklerine göre sınıflandırılması karşılaştırılmıştır.

**Tablo 3. 15:** Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yüklemelerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma sının Güvenilirliği
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Yüksek	Orta
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

**Kaynak:** Topal: 28

Lojistik sektörünün hacminin ve boyutunun tespit edilebilmesi için ihracat ve ithalat değerleri ile dış ticaret verilerinin baz alınması gerekir. Taşıma türlerinin

hangisinin daha iyi olduğunun tespitinde taşınacak bölgenin özellikleri de önemlidir. Tablo 3.16’da yıllar bazında kullanılan taşıma türlerine göre ihracat değerleri (\$ bazında) yer almaktadır.

**Tablo 3. 16:** Yıllara Göre Kullanılan Taşıma Türüne Göre İhracat Değerleri (\$)

Yıllar	Toplam	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2016	142.545.946	78.409.448	641.446	44.760.797	17.474.106	987.150
2015	143.838.871	78.036.876	806.721	46.708.755	17.275.523	1.010.997
2014	157.610.158	86.304.496	922.776	55.270.960	14.103.312	1.008.613
2013	151.802.637	82.930.885	956.521	53.674.535	12.960.697	1.279.999

**Kaynak:** İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2017: 31

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olması nedeniyle ihracat genel olarak deniz yolu ile yapılır. Tablo 3.16 incelendiğinde, 2016 yılı itibarıyla demiryolunun pek kullanılmadığı görülmektedir. Bu da göstermektedir ki demiryolu taşımacılığına diğer türlerden daha çok yatırım yapılması gerekir. 2016 yılı itibarıyla birinciliği deniz yolu (% 55,0), ikinciliği kara yolu (% 31,4), üçüncülüğü ise hava yolu (% 12,5) ile ihracatta en çok kullanımı olan türler olmuştur.

Tablo 3.17’de ise, Türkiye’de gerçekleşen ithalat miktarları verilmiştir.

**Tablo 3. 17:** Yıllara Göre Kullanılan Taşıma Türüne Göre İthalat Değerleri (\$)

Yıllar	Toplam	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2016	198.616.139	120.374.893	1.428.154	34.306.712	22.969.548	19.536.832
2015	207.234.359	124.439.886	1.169.581	34.364.154	20.002.844	27.257.894
2014	242.177.117	141.381.287	1.206.626	37.300.980	24.696.997	37.591.227
2013	251.661.250	139.927.201	1.773.400	40.058.217	32.602.866	37.299.565

**Kaynak:** İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2017: 31

Tablo 3.17 incelendiğinde 2016 yılında en çok kullanılan deniz yolu (% 60,6) olmaktadır. Diğer sırayı kara yolu (% 17,3), üçüncüyü ise hava yolu (% 11,6), dördüncüde ise diğerleri (% 9,8) oluşturmaktadır. Taşıma türleri arası rekabet için demiryolu taşımacılığında yatırımın artırılması gerekliliği önemli bir ölçüttür.

### 3.7.10. Elleçleme

Elleçleme, depo içerisinde satılmak üzere koruma altına alınan malzemelerin fiziki yapısı ve teknik yapısını değiştirmeden depo içerisindeki hareketlerine denir.

Elleçleme işlemi 1950'lilerde insan kuvvetiyle yapılan bir işlemken, 1960-1970'li yıllara bakıldığında makinelerin kullanılmaya başlandığı görölmektedir. Gelişmiş ölkelere bakıldığında, bunlara Amerika Birleşik Devletleri, Singapur, Almanya, Hollanda gibi büyük merkezlerin olduğu ölkelerde, 1970'li yıllardan sonra bilgi ve makine teknolojilerinin yardımıyla elleçleme işleminin yaygınlaştığı görölr. Çağımızda ise elleçleme işlemleri "Depo Yönetim Sistemi" olarak bilinen yazılımlar veya otomasyon sistemleri aracılığıyla yapılmaktadır. Bu yazılımlar, işletmelerin Kurumsal Kaynak Planlaması (ERP) olarak bilinen yazılımlarla entegre olarak yapılmaktadır (Gürsoy, 2014: 33).

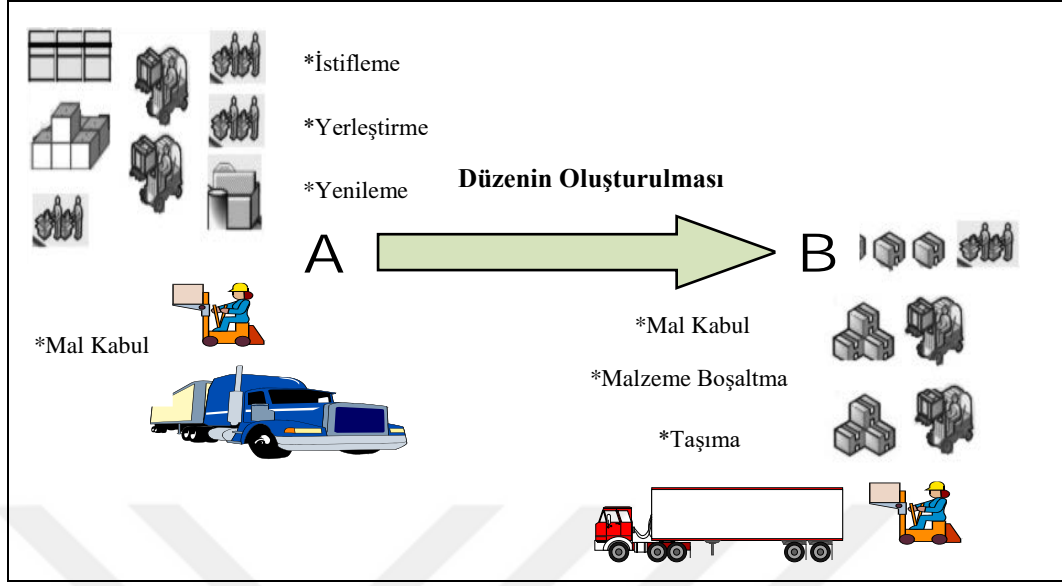
Elleçleme doğru yapılmadığında ürünün değerinde veya işlevinde değer kaybına neden olmaktadır. Elleçleme de aşağıda sıralanan işlemler yapılmaktadır (Daşkan, 2016: 14-15);

- Ürün ambalajlarının değiştirilmesi,
- Malzemelerin depo içerisinde hava almalarının sağlanması,
- Ürünlerin boyutlarının değiştirilmesi,
- Karıştırma,
- Ürünleri yeni kaplara yerleştirme,
- Ürün içerisinde numune alınmasıdır.

Elleçleme işleminde asıl iş; ürünlerin fiziki transferi ve bu işlemlerde makineler yardımı veya el ile yapılmaktadır. Günümüzde bu işlem için gelişmiş teknolojik sistemlerle kullanılmaktadır. Elleçleme işlemi ürün üzerinde herhangi bir değer yaratma işlemi değildir.

Elleçleme faaliyeti Şekil 3.18'de göröldüğü üzere bir noktadan başka bir noktaya malın verimli bir Şekilde yüklenip boşaltılması gibi işlemler bütünüdür.

**Şekil 3. 18:** Elleçleme Faaliyeti



İşletme açısından genel bir elleçleme işleminde bulunan hususlar aşağıdaki gibi belirtilebilir (Gündoğdu, 2015: 23):

- Taşınan yük miktarı arttıkça birim maliyeti düşmelidir.
- Araçlar ergonomik olmalı,
- Büyük çaplı yük taşımalarında mekanizma kurulmalıdır.
- Taşımada kullanılan makinelerin ağırlığının hafif olması gerekir.
- Taşıma esnasında sürtünme gibi enerji kayıpları minimum olmalıdır.
- Büyük çaplı mal taşımalarının olduğunca tek seferde yapılması,
- İş güvenliği için gerekli önlemlerin alınması,

Elleçleme maliyetleri özellikle taşımacılık türleri arasında yapılan aktarımlarda ve depo içerisindeki mal hareketliliğinde ortaya çıkmaktadır. Taşımacılık da önemli nokta her taşımacılık türünün bir değerine entegre ve en uygun maliyetle yapılmasıdır. Örneğin boru hattı ile taşınması gereken doğalgaz gemilerle taşınması zaman ve maliyet kaybıdır. Burada yapılacak olan en az maliyetle ve en az tehlikeli yolu seçmektir. Diğer bir örnek verecek olursak; forklift gibi işlevsel ve taşıma maliyeti az olan bir taşıma türü var iken büyük vinçlerin kullanılması hem zaman hem de maliyet kaybıdır. Burada işletmeye düşen doğru yolu tercih etmektir (Bulum, 2017: 95).



Genel olarak bakıldığında işletme faaliyetleri içerisinde elleçleme faaliyeti görülmeyen bir maliyet olarak ortaya çıkmaktadır. Görülmeyen bir maliyet olmasına rağmen ağır işler olması dolayısıyla maliyeti oldukça etkilemektedir. Bir üretim işletmesinde ürünün başlangıcından sonuna kadar işlemleri sayılsa elleçlemenin ne kadar önemli olduğu daha çok anlaşılacaktır.

### **3.8. DİĞER LOJİSTİK UYGULAMALARI**

Küresel alanda meydana gelen büyüme, bilgi ve teknolojiye ilerlemeler ile birlikte dünya üzerindeki birçok sektör akıl almaz bir değişim ve ilerleme yaşamıştır. Geleceğin önemli işkolundan biri olan lojistik hiç kuşkusuz en çok ilerleme görülen alanlardan biridir. Lojistik faaliyetlerin sadece bir ürünü taşımaktan ibaret olmadığını ve işletmelerinin maliyetlerine büyük etkisinin olduğunu anlaşılması, lojistiği araştırmaya ve birçok kavramın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ortaya çıkan bu yaklaşımları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

- E-lojistik,
- Üçüncü parti lojistik,
- Dördüncü parti lojistik,
- Küresel lojistik,
- Yeşil lojistik olarak sıralanabilir.

Bu kavramlar işletmeler, tüketiciler ve çevre açısından bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmış olup açıklanmalarında fayda vardır.

#### **3.8.1. E-Lojistik**

E-lojistik; sipariş girişi, talep oluşturma, stok seçimi veya kontrolü, satın alma gibi lojistik faaliyetlerin elektronik sistem üzerinden yapılmasıdır. Bunların dışında elektronik lojistiğe depo malzeme kontrolünün tespiti, taşınan ürünlerin anlık kontrol ve takibi, dağıtım kanallarının kontrolü gibi işlemleri de sıralanabilir (Yiğid, 2015: 41).

Diğer bir ifadeyle e-lojistik, geleneksel lojistiğin modern olarak yapılması işlemleridir. Yani lojistik faaliyetlerin kontrol, sayım ve denetiminin sanal ortam üzerinden gerçekleştirilmesidir.

Bu faaliyet lojistik sürecin başından sonuna kadar otomasyon ağını yöneten tedarik zinciri ile birlikte gerçekleşmesine olanak veren bir sistemdir. Bu sistemle birlikte otomatikleşen sistem tedarik zinciri vizyonunu daha da genişletmektedir. İşletmeler e-lojistik sayesinde teknolojiyi kullanarak değer yaratmayı sağlamakta ve rekabet avantajı sağlamaktadır (Topal, 2013: 65).

### 3.8.2. Üçüncü Parti Lojistik (3PL)

Konunun açık bir şekilde anlaşılabilmesi için birinci, ikinci, üçüncü ve dördüncü parti kavramlarını aşağıda kısaca özetlenmiştir.

**Birinci parti:** Üretici, toptancı, perakendeci, satıcı,

**İkinci parti:** Birinci partinin direk olarak müşterisi konumundaki işletme,

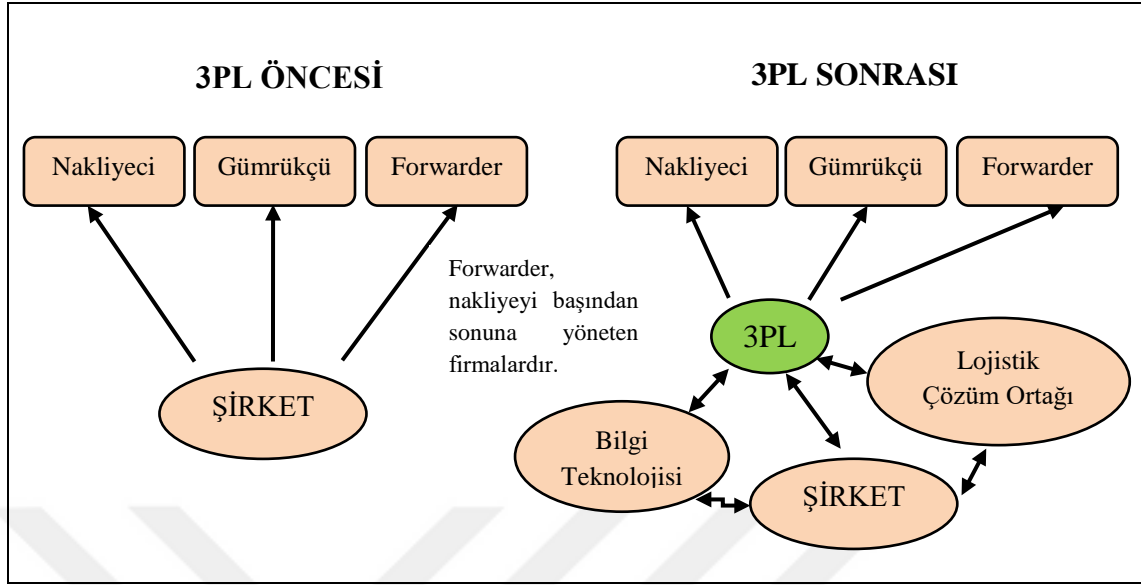
**Üçüncü parti:** Lojistik araçlar, sevkiyatçı, hizmet sağlayıcı, taşıyıcı,

**Dördüncü parti:** Lojistik bilgi akışını koordine eden işletmedir.

3PL işletmeleri, bir işletmenin bütün lojistik faaliyetlerini veya bir kısmını gerçekleştiren dış hizmet sağlayıcılarıdır. Kısacası üçüncü parti bir işletme; birinci parti ile bu partinin müşterisi ya da gerekli malzemeyi sağlayan kişi/işletme (ikinci parti) arasındaki lojistik etkinliklerin bütünü veya belli bir kısmını yerine getiren üçüncü taraftır (Ütücüler, 2015: 9).

3PL, lojistik işlemlerde dış kaynak kullanımının yaygınlaşması sonucunda ortaya çıkmıştır. Şekil 3.19'da 3PL öncesi ve sonrası aşamaları sunulmuştur (Tanyaş, 2015: ).

**Şekil 3. 19:** Üçüncü Parti Lojistik (3PL) Öncesi ve Sonrası



**Kaynak:** Tanyaş, 2015: 24

Üçüncü parti lojistiğin işletmeler için yararlarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Karal, 2016: 6);

- Pazar içerisinde en küçük noktalara erişim imkânı sağlar.
- Çok sayıda depo imkânı sağladığından stok maliyeti azalmaktadır.
- İşletmeyi birçok maliyetten (taşıma, depolama vb.) kurtarır.
- Taşıma maliyetlerini önemli ölçüde azaltır.
- Aşırı stok seviyesini düşürür.
- Gereksiz insan gücünden kurtarır.
- Ürün riskleri yükleniciye devredilir.
- Yüklenicideki yeni teknolojilerden yararlanma imkânı sağlar.

### 3.8.3. Dördüncü Parti Lojistik (4PL)

Lojistik faaliyet aşamalarında işletmeye danışmanlık hizmetleri adı altında bilgi akışı sağlayan işletmelere “dördüncü parti lojistik işletmeleri” denilmektedir. Bu hizmet 1900’lü yıllardan sonra işletmelerin danışma konusunda yetersiz kalması sonucunda ortaya çıkmıştır. Diğer lojistik uygulamalarının teknik ve bilgi konuları gibi karmaşık konulara cevap verememesi bu alanlara yoğunlaşmayı sağlamıştır (Karal, 2016: 6).

4PL, işletmelere aşağıdaki faydaları sağlayabilmektedir (Daşkan, 2016: 25):

- Lojistik faaliyetleri birleştirerek işletmeye fayda sağlar.
- Lojistik faaliyetlerle birlikte organizasyon gibi bir çok avantaj sağlar.
- Dördüncü parti işletmenin deneyimlerinden faydalanılır.

#### **3.8.4. Küresel Lojistik**

Dünya üzerindeki kaynakların yeryüzüne eşit dağılmamış olması, kültür ve bilgi birikimindeki farklılıklar ve farklı alanlarda uzmanlaşma gibi nedenlerden dolayı ticaret alanında uluslararası ticaret önem kazanmıştır. Buna bağlı olarak ürünlerin dünya ticaretindeki taşıma ihtiyacı doğrudan lojistiğin önemini arttırmıştır. Lojistiğin tüm sektörlerle iç içe olması işletmelere rekabet avantajı yaratmaktadır. Yani ihtiyaç duyulan malların küresel ortamda pazara daha uygun fiyatla ve hızlı ulaştırılması işletmeler için önem taşımaktadır.

Küresel lojistik, farklı ülkeler arasındaki depolardan ve üretim tesislerinden yine farklı ülkelere olan fiziksel ürünlerin akışını sağlamak için gerekli olan depolama ve ulaşım faaliyetleridir (Dostsever, 2007: 28).

Küresel lojistikte; kara, hava, deniz yolu taşımalarında ürünün taşınmasının yanında gümrükleme, uluslararası taşıma belgeleri ve evraklarının hazırlanması da oldukça önemlidir. Lojistik faaliyetlerin ana hedefi uluslararası boyutta da aynıdır. Ancak, küresel boyutta gerçekleştirilen ticaretten ötürü küresel lojistik daha karışık bir yapı kazanmaktadır (Demiroğlu, 2013: 29).

#### **3.8.5. Yeşil Lojistik**

Lojistik faaliyetlerin ana amacı, tüketici ihtiyaçlarını minimum maliyetle en kısa zamanda ulaştırmaktır. Önceleri bu maliyetler işletmeler açısından ekonomik olarak algılanmaktaydı. Ancak, çevre kirlenmelerinin ortaya çıkması, işletmelerin ulusal pazarda çoğalması ve üretimin artmasına bağlı olarak çevresel atıklarında çoğalmalarla birlikte işletmeler, çevre sorunlarını da dikkate almaya başlamışlardır.

Lojistik faaliyetlerin ortaya çıkardığı dışsal sorunlar yalnızca ekonomiyi değil toplumsal yaşamı ve çevreyi de etkileyebilecek düzeydedir. Bu gibi nedenlerden dolayı yeşil lojistiğe önem verilmeli ve kalıcı bir biçimde organize edilmelidir. OECD Uluslararası Taşımacılık Forumu araştırmalarına bakıldığında ise, küresel çapta toplam sera gazının % 23,3'ü lojistikten kaynaklı olduğu görülmektedir (Terzi, 2016: 16).

Yeşil lojistik, lojistik faaliyetlerin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini ölçmek kaydıyla en aza indirmeyi amaçlamaktadır. Diğer bir ifadeyle ürünün temininden tüketiciye ulaşımına ve sonrasında geri dönüşümü ile çevreye zararının minimuma indirilmesi ile ilgilenmektedir (Demiroğlu, 2013: 31-32).

Geleneksel lojistik işlemlerinin olumsuzluklarının yanı sıra işletmelere maliyet unsuru oluşturmaktadır. Tablo 3.18'de lojistikle faaliyetlerle ilgili dışsallıkların doğaya vermiş olduğu olumsuz etkiler ve maliyet unsurları aşağıdaki gibidir.

**Tablo 3. 18:** Lojistikle İlgili Dışsallıkların Doğaya ve Maliyetlere Olan Etkileri

<b>Dışsallıklar</b>	<b>Olumsuz Etkiler</b>	<b>Maliyet Unsurları</b>
<b>İklim Değişikliği</b>	-Deniz Seviyesi Artışı -Ekstrem Hava Olayları -Hayvan Neslinin Tükenmesi -Su Kıtlığı -Tarımsal Zararlar -Diğer Bitkisel Zararlar -İnsan Sağlığı Problemleri -Ekosistem Tahribatı	-Tıbbi Tedavi -İstatistiksel Yaşam Kaybı Değeri -Kişisel Zorluklar -Tarımsal Çıktı Kaybı -Çeşitlilik Kaybı -Tesis / Peyzaj Kaybı Değeri -Selden Korunma -Populasyon Tehciri -Fiziksel Uyum
<b>Gürültü</b>	-İritasyon -Uyku Bozukluğu -Hastalık	-Tıbbi Tedavi -Kişisel Zorluklar -Tesis Kaybı -Yapı Kaybı / Tadilat Değeri -Ses Yalıtımı
<b>Trafik Kazaları</b>	-İnsan ve Hayvanlarda Ölüm ve Yaralanma -Mülkiyete Verilen Zararlar	-Tıbbi Tedavi -İstatistiksel Yaşam Kaybı Değeri -Kişisel Zorluklar -Yapı Kaybı / Tadilat Değeri
<b>Hava Kirliliği</b>	-Hastalık -Rahatsızlık -Tarımsal Zararlar -Diğer Bitkisel Zararlar -Yapılardaki Fiziksel Zararlar	-Tıbbi Tedavi -İstatistiksel Yaşam Kaybı Değeri -Kişisel Zorluklar -Tarımsal Çıktı Kaybı -Çeşitlilik Kaybı -Tesis / Peyzaj Kaybı Değeri -Yapı Kaybı / Tadilat Değeri

**Kaynak:** Zengin, 2017: 13

Tablo 3.18 incelendiğinde, lojistik işlemlerin vermiş olduğu zararlar maddi olarak işletmeye zarar vermektedir. Ayrıca sosyal olarak da kayıplara neden olmaktadır.

### **3.9. LOJİSTİK FAALİYETLERİNİN AMAÇLARI**

Genel olarak birçok işletme açısından lojistik faaliyetlerin amacı; hammadde, yarı mamul ve nihai ürünlerin doğru zamanlarda, doğru yerlerde, doğru miktarlarda ve kullanıma hazır bir biçimde en düşük maliyet ve en hızlı yöntemlerle müşteriye teslimidir. Ama hiçbir sistem bir şey yapmadan hem maliyeti düşürüp hem de karı yükseltmeyi yapamaz. Bu nedenle lojistikte hedef, en düşük maliyetler önceden saptanmış sistem ile en düşük maliyetle en yüksek satış düzeyine ulaşmak olmalıdır.

Bunun olması ise sadece lojistik faaliyetlerin tek bir yapı içerisinde bütünleşik gerçekleşmesine bağlıdır (Çekerol, 2013: 36).

Bunu da ancak lojistik faaliyetleri en etkin bir şekilde yöneterek başarabilirler. Çünkü işletme faaliyetleri içerisinde lojistik maliyetleri önemli bir paya sahiptir. Lojistik ile işletmeler uygun depolama, taşıma vb. diğer lojistik faaliyetlerle piyasada oluşacak girdi maliyetlerindeki değişimleri kontrol altına alabilecektir. Bu da işletmelere en uygun maliyet ile karlılıklarını artırmalarını sağlayacaktır.

### **3.10. LOJİSTİK FAALİYETLERİN İŞLETMELERE SAĞLADIĞI FAYDALAR**

Lojistik faaliyetlerin etkin ve verimli olarak yapılması işletmelere büyük avantajlar sunmaktadır. Lojistik faaliyetler ile işletmeler tüketici ihtiyaçlarını daha erken tespit edebilir ve daha hızlı davranabilirler. Bu da işletmelere küresel pazar ortamında rekabet avantajı kazandıracaktır.

Lojistiğin işletmelere sağladığı en büyük fayda, doğru hammaddeyi en uygun maliyetle sağlamayı ve en uygun şekilde üretimini gerçekleştirerek, en doğru kanal ve maliyetle tüketiciye hazır hale getirmektir.

Lojistik faaliyetlerin etkin yönetilmesi durumunda işletmeye sağlayacağı avantajlar aşağıdaki gibi sıralanabilir (Ok, 2016: 40-41):

- Ürün satışlarının çoğalması; stok yönetiminin iyi kullanılması ile müşteri talepleri yerinde karşılanır.
- Taşıma maliyetlerinin azaltılması; depolama ve stok kontrolünün etkin yapılması maliyetleri oldukça azaltır ve kârı artırır.
- Arz-talep dengesinin sağlanması; müşteri ihtiyaçlarının doğru tespiti ve depolamanın etkin kullanımı tüketici talebinin doğru tespit edilmesini ve üretimin buna uygun yapılmasını sağlar.
- Ürün fiyat standardının sağlanması; lojistiğin etkin kullanımı ile bir pazardaki fazla stok diğer pazara taşınarak ürün fiyat istikrarı sağlanır.

### 3.11. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Ekonomik krizler ve işletme maliyetlerinin artması son zamanlarda lojistik faaliyetlere olan talebi arttırmıştır. Lojistik sektörü dünya genelinde sürekli gelişen ve büyüyen bir sektördür. Genel olarak dünya genelinde lojistiğin Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) içindeki payı % 1,5 veya % 2 dir. Lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımının ise ülkelerin ekonomik yapısına göre % 10 - %30 seviyelerinde değiştiği görülür. Lojistik sektörünün pazar içindeki payı ise Kuzey Amerika'da % 15, Avrupa'da yıllık % 7-10, Asya ve Türkiye 'de ise % 20'lik orana sahiptir (Karal, 2016: 18-19).

Lojistik sektörünün Dünya ve Türkiye ekonomisindeki yeri ve önemi şu şekilde sıralanabilir (Özdoğan, 2016: 15-16):

- 16 Trilyona yakın ekonomik büyüklükteki pazarda, lojistik hacmi ortalama 6,4 Trilyon Dolar'dır.
- Dünya pazarı Avrupa, Amerika ve Asya olmak üzere üç pazar yapısından meydana gelmektedir.
- Türkiye'de lojistik pazarı dünya lojistik pazarının yaklaşık % 1 civarındadır.
- Yıllık olarak ortalama 6-8 Milyon Dolar gibi bir lojistik hacminden bahsedilebilir.
- Büyük ülkelerde lojistik kapasitesi GSYİH'nin % 10-12'lik kısmına denk gelirken, ülkemize bu oran %2,3'tür.
- Küresel ekonomide büyük ekonomisi olan ülkelerin toplam yatırımları arasında lojistik hizmetlerine ayırdıkları pay % 15 ile % 40 arasında seyrederken, ülkemizde bu oran % 2-3 arasında kalmaktadır.
- Yıllık büyüme oranları açısından bakıldığında gelişmiş ülkelerde lojistik sektörünün büyüme oranı % 5-12 arasında seyrederken; gelişmekte olan ülkelerde % 15-25 oranında olup; ülkemizde de sektörün büyüme oranı gelişmekte olan ülkelerin büyüme oranı ile paralellik göstermektedir.



### 3.11.1. Dünya’da Lojistik Sektörü

Lojistik faaliyetleri ülkeler için önceleri ulusal sınırlar içerisinde bir anlam ifade ederken ticaret hacminin artması, seri üretim ve teknolojiyle birlikte küresel boyut kazanmıştır. Küresel pazarda uluslararası ticaret arttıkça lojistik gelişmekte ve bu alandaki yatırımlar artmaktadır.

Ticaret hacminin gelişme gösterdiği günümüz koşullarında Dünya Ticaret Örgütü araştırmasına göre uluslararası düzeyde oluşan ticaret 18 Trilyon Doları aşmıştır. Oluşan rekabet ortamı işletmeler için lojistiğin önemini arttırmış ve gelişmesine yardımcı olmuştur. Avrupa, Amerika gibi ülkeler arasında yapılan anlaşmalar ve gelişmeler neticesinde lojistik dünya ticaretinde 8 Trilyon Doları yakın bir sektör olmuştur (Daşkan, 2016: 34).

Yaşanan sıkıntılar ve değişimler işletmeler açısından büyük bir sıkıntı yaratmaktadır. Lojistik sektörünün dünya genelinde lojistiğe yapılan yatırımlara bağlı olarak hızla geliştiği görülmektedir. (Özdoğan, 2016: 16).

Gelişen sektör zincirine dâhil olan lojistik dünya da hızla büyümektedir. Bu sektör ABD’de yıllık GSMH içindeki payı % 12 iken, Asya ve Türkiye’de % 20, Amerika’da % 15, Avrupa’da ise % 7-10 büyüme hızını takip etmektedir. Uluslararası yük taşımacılığı son günlerde oldukça büyümüştür. İşletmeler ürünlerinin sadece taşınmasını değil aynı zamanda depolanmasını, ambalajlama ve tüketici ihtiyacına göre dağıtılmasını istemektedir. Bunlara bağlı olarak lojistik sektörünün önemi her geçen gün artmaktadır (Çakırlar, 2009: 119).

Ekonomik açıdan oldukça büyük olan ABD’de lojistik faaliyetler içerisinde en büyük harcama taşımaya yapılmaktadır. Nedenine bakıldığında ABD’nin yüzölçümünün oldukça büyük olması gösterilir. Diğer yandan ABD küresel yarışta Avrupa’nın oldukça gerisinde kalmıştır. Bunun nedeni; Avrupa’da işletmelerin birleşme yoluna gitmesi ve ABD pazarına yerleşmesi yatmaktadır. ABD ise pazarını koruyarak misilleme yapma yoluna gitmiştir (Çakırlar, 2009: 118-119).

Bölgelerin lojistik durumları ve çözümleri Tablo 3.19’da gösterilmiştir (Çakırlar, 2009: 121):

**Tablo 3. 19:** Dünya Geneline Lojistik Durumlar ve Çözümler

Bölge	Lojistik Durum(lar)	Lojistik Çözüm(ler)
Batı Avrupa	-Taşıma mirası, -İnsan hakları,	-Taşıma mirası 3PL sağlayıcıları olağan hale getirir, -İnsan haklarına odaklanma, insan dostu lojistik, mükemmel lojistik dizaynı ve yeşil lojistik,
Japonya	- Yer ve insan kaynakları eksikliği, yüksek lojistik işlem gereksinimi,	-Disiplin ve emre dayalı lojistik kültürü -Otomatik depolama ve elleçleme sistemleri, -Çok katlı lojistik olanaklar,
Latin Amerika	-Sınırlı altyapı ve sınırlı lojistik hizmet sağlayıcı,	-Dünya standartlarını yakalamak, -Lojistik hizmet sağlayıcılar için eğitim alımı, -Yüksek güvenlik tasarımları,
Kuzey Amerika	-Hissedarlarda ve sermayenin getirisinde kısa döneme odaklanma, -Mükemmel altyapı,	-Kapsamlı lojistik finans ve performans ölçümü, -Sermaye yatırımlarını azaltmak için tedarik zincirinin ve lojistik bilgi sistemlerin kullanılması,

**Kaynak:** Çakırlar, 2009: 122

### 3.11.2. Türkiye’de Lojistik Sektörü

Türkiye’de lojistik kavramı ve sektörünün gelişimi tamamen yenidir. İhracat ve ithalatın gelişimi lojistik sektörünü geliştirmiştir. Gelişmiş ülkelere bakıldığında entegre olmuş ve sistemli bir lojistik bulunmasına rağmen Türkiye’de ise 1980 ve 1990 yıllarında yaşanan tarihsel gelişime paralel gelişmiştir. Serbest pazar ekonomisine 1980’li yıllarda geçilmeye başlandığından bu yıllardan sonra lojistik işletmelerine ihtiyaç başlamıştır. 1990 yıllarına gelindiğinde ise lojistik atak yapmaya başlamıştır. Türkiye lojistik anlamında bu yıllarda dünyadaki benzer lojistik uygulamalarına benzer gelişmelere başlamıştır. Türkiye’de 2000 yıllarına gelindiğinde ise lojistik kendini tamamlamaya başlamış ve bir sektör haline gelmiştir (Özdoğan, 2016: 12).

Türkiye’nin sınır komşuları Irak, İran, Ermenistan, Bulgaristan, Suriye ve Yunanistan olup, Orta Asya ile Avrupa arasında köprü konumuna sahiptir. İran ve Irak’ın fosil yakıt kaynaklarının olması ve bunları batı pazarına Türkiye üzerinden götürmesi ülkemizi lojistik konum açısından önemli kılmaktadır. Ayrıca Azerbaycan ve Türkmenistan başta olmak üzere Orta Asya zengin fosil yakıtlarının batı pazarına

Türkiye üzerinden daha ekonomik yollardan götürülmesi önemini daha da arttırmaktadır (Bulum, 2017: 15).

Lojistik faaliyetlerin bir diğer göstergesi ihracattır. Lojistik faaliyetler açısından ihracat verilerinin oranı kadar hangi taşıma türünün sık kullanıldığı da önemlidir. Türkiye'nin üç tarafının denizle çevrili olması deniz yolu taşımacılığının önemini arttırmaktadır. Tablo 3.20'de de görüldüğü gibi 2010-2016 yılları arasında gerçekleşen ihracatın çoğunlukla deniz üzerinden yapılması denizyolunun gelişmesini sağlamıştır.

**Tablo 3. 20:** Taşıma Türüne Göre İhracat Değerleri

Yıllar	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer
2016	142.545.946	78.409.448	641.446	44.760.797	17.747.106	987.150
2015	143.838.871	78.036.876	806.721	46.708.755	17.275.523	1.010.997
2014	157.610.158	86.304.496	922.776	55.270.960	14.103.312	1.008.613
2013	151.802.637	82.930.885	956.521	53.674.535	12.960.697	1.279.999
2012	152.461.737	77.983.403	1.017.753	50.440.156	21.781.595	1.238.830
2011	134.906.869	73.576.384	1.242.610	50.257.713	8.577.891	1.252.272
2010	113.979.452	58.787.995	992.512	45.988.693	7.694.228	516.024

**Kaynak:** Deniz Ticaret Odası, 2017: 31

Tablo 3.20'de taşıma türüne göre ihracat değerleri (\$ bazında) sunulmuştur. Tablo incelendiğinde 2016 yılı itibarıyla demiryolu (% 0,5) kullanımının düşüklüğü oldukça azdır. Taşıma türleri arasındaki denge açısından demiryolu taşımacılığına yatırım yapılması gerekir.

**Tablo 3. 21:** Taşıma Türüne Göre İthalat Değerleri

Yıllar	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer
2016	198.616.139	120.374.893	1.428.154	34.306.712	22.969.548	19.536.832
2015	207.234.359	124.439.886	1.169.581	34.364.154	20.002.844	27.257.894
2014	242.177.177	141.381.287	1.206.626	37.300.980	24.696.997	37.591.227
2013	251.661.250	139.927.201	1.773.400	40.058.217	32.602.866	37.299.565
2012	236.545.141	129.029.330	2.346.113	39.414.333	23.797.146	41.958.219
2011	240.841.676	133.440.206	3.185.525	44.516.802	21.514.596	38.184.548
2010	185.544.332	98.629.933	2.454.604	42.442.194	15.131.613	26.885.987

**Kaynak:** Deniz Ticaret Odası, 2017: 31

Tablo 3.21'de ise, ülkemizin gerçekleşen ithalat miktarları (\$ bazında) verilmiştir. Buna göre; ithalatta 2016 yılında en çok taşıma yapılan tür deniz yolu olmuştur. İkinci karayolu, üçüncü havayolu, dördüncü ise diğer türler olmuştur. Ayrıca demir yolu yine en az taşımaya sahip tür olmuştur. Taşıma türleri arası rekabet için demiryolu taşımacılığında hızın artırılması gerekmektedir.

Lojistik sektörü ve alt yapısının gelişimi ülkelerin vermiş oldukları kararlara bağlıdır. Türkiye'de son 10 yıl içerisinde gerçekleşen yatırımlar sayesinde lojistik önemli ölçüde gelişmiştir. Liman sayıları artırılmış, duble yollar yapılmış, hızlı tren ağı geliştirilmiş, hava alanları sayısı artırılmıştır. Ayrıca hükümet tarafından 2023 politikaları kapsamında oldukça büyük hedefleri bulunmaktadır (Tanyaş, 2015: 13-14).

Ülkemizde lojistik sektörüyle ilgili avantajlar olduğu gibi dezavantajlarda bulunmaktadır. Lojistik sektörünün Türkiye'deki güçlü ve zayıf yönleri ile fırsatlar ve tehditler aşağıdaki Tablo 3.22'de verilmiştir.

**Tablo 3. 22:** Türkiye’de Lojistik Sektörüne İlişkin SWOT Analizi

<b>GÜÇLÜ YÖNLER</b>	<b>ZAYIF YÖNLER</b>
<p>-İşgücü maliyetleri oldukça düşüktür.</p> <p>-Çok uluslu lojistik işletmelerinin ülkedeki varlığı yerel işletmelere bunların teknik bilgi ve birikimlerinden faydalanma imkânı sağlamaktadır.</p> <p>-Türkiye’de Avrupa’nın en büyük kamyon filoları ve gelişmiş karayolu taşımacılık sektörü ağı bulunmaktadır.</p> <p>- Türkiye Jeo-Stratejik önemi ile, gelişmekte olan Orta Doğu ve Türki cumhuriyetlerden Avrupa’ya uzanan yol üzerinde bir merkez konumundadır.</p>	<p>-İşletmelerde kalifiye eleman yeterli değildir.</p> <p>- Özellikle kamyon taşımacılığındaki kâr marjlarını olumsuz etkilemekte ve fiyat odaklı rekabet yüksek kalitede hizmet sunan işletmeleri zorlamaktadır.</p> <p>-Demir yolu ve deniz yolu altyapısında modernizasyon gereksinimi ne ihtiyaç duyulmaktadır.</p> <p>-Demiryolu taşımacılığının tercihi oldukça düşüktür.</p> <p>-Sektördeki kayıt dışı faaliyet haksız rekabete neden olmaktadır.</p>
<b>FIRSATLAR</b>	<b>TEHDİTLER</b>
<p>-Lojistik sektörü ve teknoloji ağı hızlı gelişim göstermektedir.</p> <p>-Sektörün hacmi AB ülkelerine kıyasla önemli ölçüde küçüktür ve pazar henüz doymamıştır.</p> <p>-Uluslararası ticaret giderek yükselmektedir.</p> <p>-Yeni limanların inşa edilmesine uygun alanlar mevcuttur.</p> <p>-AB’nin kendi içinde belirlemiş olduğu 10 ana ulaşım koridorundan en önemlilerinden birisi olan Avrupa-Kafkasya-Asya koridoru (TRE-CECA) doğrudan Türkiye üzerinden gerçekleşmektedir.</p> <p>-Türkiye’nin olası AB üyeliği ticaret hacminin daha da artmasını neden olacaktır.</p>	<p>-Küresel alanda ekonomik kriz,</p> <p>-Lojistik altyapısı için yüksek miktarda yatırım gereksinimine ihtiyaç duyulmakta olup, bu yatırımın zamanında gerçekleştirilememesi yatırım ihtiyacının potansiyel yatırımcıları pazara girmekten alıkoymasına riski bulunmaktadır.</p> <p>-Deniz taşımacılığında Yunanistan, kara taşımacılığında Bulgaristan önemli rakipler olarak görülmektedir.</p> <p>-Petrol piyasasında yaşanan artışlar,</p> <p>-Özellikle kamyon taşımacılığındaki kotolar, vize sınırlamaları ve gümrük oranları yüksek oradadır.</p>

**Kaynak:** Erkan, 2014: 53

Ülkemizde lojistik sektörünün gelişmemesinin en önemli nedenlerinden biri dış ticaretin artmasına paralel olarak lojistiğin aynı oranda artmaması gösterilir. Ülkemizde lojistiğin gelişmesi için güçlü yönlerin belirlenerek güçlendirilmesi, zayıf yönlerin azaltılması ve tehditlerin fırsata çevrilmesi gerekir. Tablo 3.22 incelendiğinde zayıf yönlerin yer aldığı deniz yolu ve demir yolu ağı geliştirilmeli, kalifiye eleman yetiştirilmeli ve kayıt dışının ekonomiye kazandırılması gerekmektedir. Diğer yandan tehditlere önlemler alınmalı ve fırsata çevrilmelidir.

Türk lojistik sektörünün rekabet edebilir bir seviyeye ulaşabilmesi (Çakırlar, 2009: 125);

- Altyapı sorununun çözülmesi,
- Sektöre ait güçlü zayıf tarafların belirlenmesi,

- Sektöre ait etkin bilgi alt yapı kaynağının oluşturulması,
- Ulusal/uluslararası hizmet veren lojistik işletme envanterinin oluşturulması,
- Yaşanan sorun ve sıkıntılara çözüm olacak politikaların oluşturulması ile olasıdır.



## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN MUHASEBE EĞİTİMİNDEN BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Bu bölümde ise anketi cevaplayanlara ait demografik özelliklere değinilmiş ve anket verileri analiz edilmiştir. Ayrıca ankete ait frekans ve yüzde analizi, güvenilirlik analizi ve Anova Testi analizi yapılmış ve sonuçlar yorumlanmıştır.

#### 4.1. ÇALIŞMAYA İLİŞKİN ANKET VERİLERİNİN ANALİZLERİ

Bu çalışma ile günümüzde yükselen iki sektör olan lojistik ve muhasebe eğitimi araştırılmış ve lojistik sektörünün muhasebe eğitiminden beklentilerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Etkili bir muhasebe eğitimi için geleneksel yöntemlerin dışında pratik uygulamalara da ihtiyaç vardır. İş hayatında muhasebe bölümlerinden mezun olan öğrenciler bu nedenle birçok sıkıntı ile karşılaşmaktadırlar. Bu da gösteriyor ki geleceğin muhasebe müfredatı öğrencilerin de bu sıkıntılarını çözecek şekilde ayarlanmalıdır. Bu sayede muhasebe eğitiminde kalite standardı sağlanmış olacaktır.

Araştırmanın amacını gerçekleştirmek ve lojistik işletmelerinde muhasebe çalışanları ve yöneticilerinin görüşlerine ilişkin verilerin elde edilmesi için veriler, bilimsel araştırma yöntemlerinden “ANKET” yöntemi kullanılarak toplanmıştır. Anket soruları temelde iki amacı hedeflemektedir. Bunlardan ilki; çalışanları tanıyarak, çalışanların iş tecrübeleri, eğitim düzeyleri gibi bilgi düzeylerinin ortaya konulmasıdır. Anketin diğer kısmında ise lojistik işletmelerinde çalışanların muhasebe eğitimine yönelik bilgi ve görüşlerine ulaşmak amacıyla 5’li likert sorular yer almaktadır. Anket sonucu elde edilen veriler SPSS istatistik 24 paket programı kullanılarak frekans, yüzde, ortalama ve standart sapma değerleri hesaplanarak yorumlanmıştır.

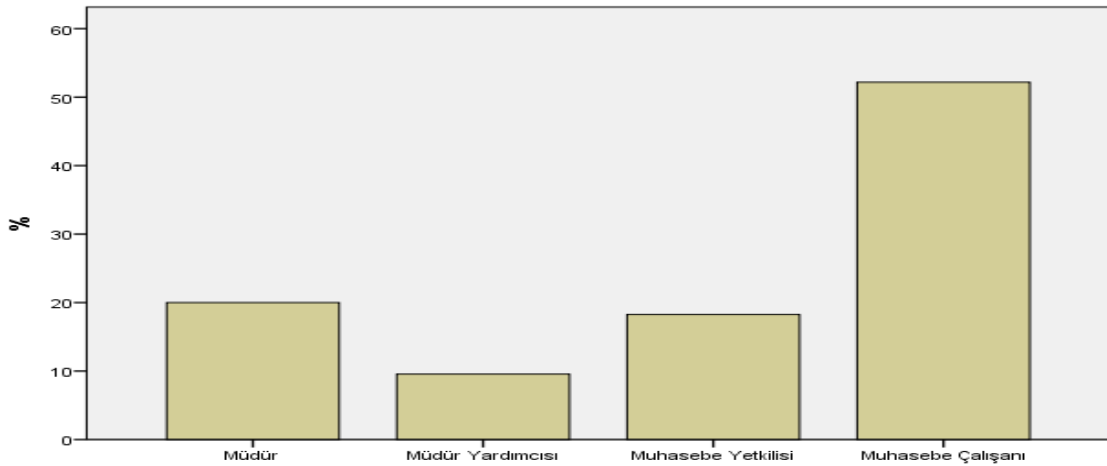
#### 4.1.1. ANKETİ CEVAPLAYAN DEMOGRAFİK ÖZELLİKLERİ

Anketimizi cevaplayanlar müdür, müdür yardımcısı, muhasebe yetkilisi ve muhasebe çalışanlarından oluşmakta olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.1’de belirtilmiştir.

**Tablo 4. 1:** Anketi Cevaplayanların Görev Dağılımları

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
Müdür	23	20,0	20,0	20,0
Müdür Yardımcısı	11	9,6	9,6	29,6
Muhasebe Yetkilisi	21	18,3	18,3	47,8
Muhasebe Çalışanı	60	52,2	52,2	100,0
Toplam	115	100,0	100,0	

Tablo 4.1’de görüldüğü gibi anketi cevaplayanların % 20’si müdür, % 9,6’sı müdür yardımcısı, % 18,3’ü muhasebe yetkilisi, % 52,2’si ise muhasebe çalışanı olmak üzere toplam 115 katılımcıdan oluşmaktadır. Oranlarda görüldüğü üzere ankete katılanların çoğunluğunu muhasebe çalışanları oluşturmaktadır.



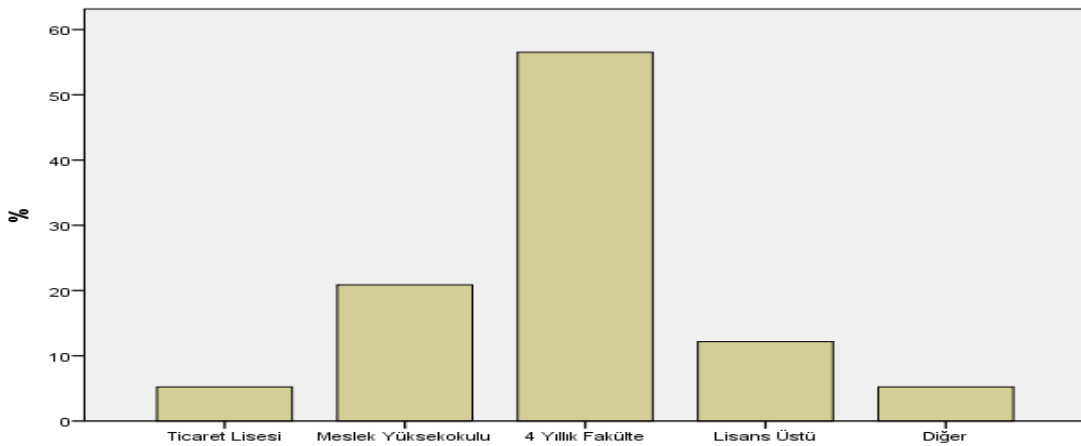


Anketimizi cevaplayanların eğitim düzeyleri ise ticaret lisesi, meslek yüksekokulu, 4 yıllık fakülte, lisans üstü ve diğer okullardan mezunlar olmak üzere oluşmakta olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.2’de belirtilmiştir.

**Tablo 4. 2:** Anketi Cevaplayanların Eğitim Durumları

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
Ticaret Lisesi	6	5,2	5,2	5,2
Meslek Yüksekokulu	24	20,9	20,9	26,1
4 Yıllık Fakülte	65	56,5	56,5	82,6
Lisans Üstü	14	12,2	12,2	94,8
Diğer	6	5,2	5,2	100,0
Toplam	115	100,0	100,0	

Tablo 4.2’de görüldüğü gibi katılımcıların eğitim durumları incelendiğinde cevaplayanların % 5,2’si ticaret lisesi, % 20,9’u meslek yüksekokulu, % 56,5’i 4 yıllık fakülte, % 12,2’si lisans üstü, % 5,2’si diğer okullardan mezun olmak üzere toplam 115 katılımcıdan oluşmaktadır. Tablodan anlaşılacağı üzere ankete katılanların çoğunun 4 yıllık fakülte mezunu oldukları ve anket sorularını cevaplayanların eğitim seviyelerinin yüksek oldukları gözükmemektedir.

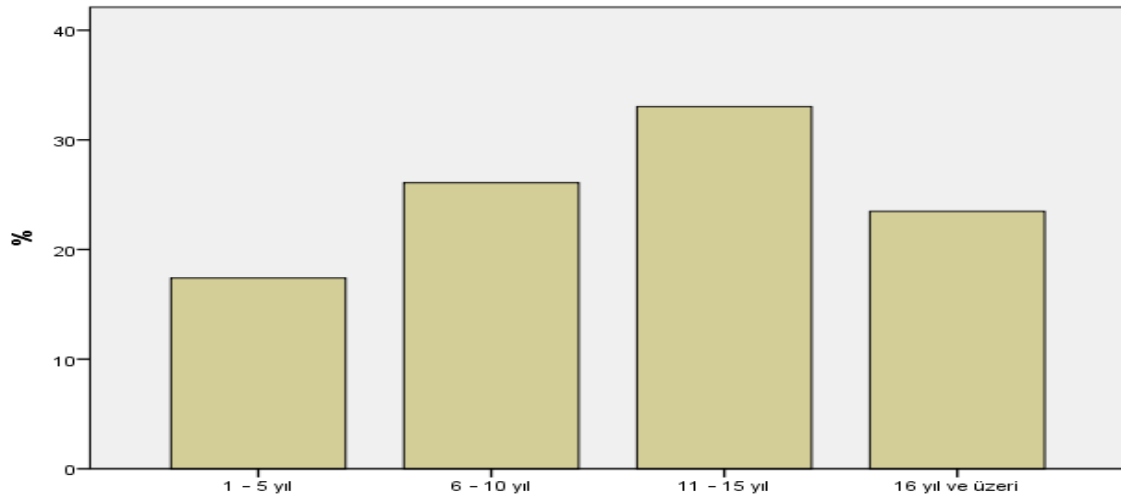


Anketimizi cevaplayanların sektörde çalışma süreleri ise 1-5 yıl arası çalışan 20 kişi, 6-10 yıl arası çalışan 30 kişi, 11-15 yıl arası çalışan 38 kişi ve 16 yıl üzeri çalışan ise 27 kişiden oluşmakta olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.3'te belirtilmiştir.

**Tablo 4. 3:** Anketi Cevaplayanların Sektörde Çalışma Yılı Süresi Dağılımları

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
1 – 5 yıl	20	17,4	17,4	17,4
6 – 10 yıl	30	26,1	26,1	43,5
11 – 15 yıl	38	33,0	33,0	76,5
16 yıl ve üzeri	27	23,5	23,5	100,0
Toplam	115	100,0	100,0	

Tablo 4.3'te görüldüğü gibi çalışanların sektör bazlı çalışma sürelerine bakıldığında anket sorularını cevaplayanların % 17,4'ü 1-5 yıl, % 26,1'i 6-10 yıl, % 33'ü 11-15 yıl, % 23,5'i 16 yıl üzeri sektörde çalıştığı ve çalışanların deneyimli oldukları, sektörde bilgi sahibi oldukları görülmektedir.

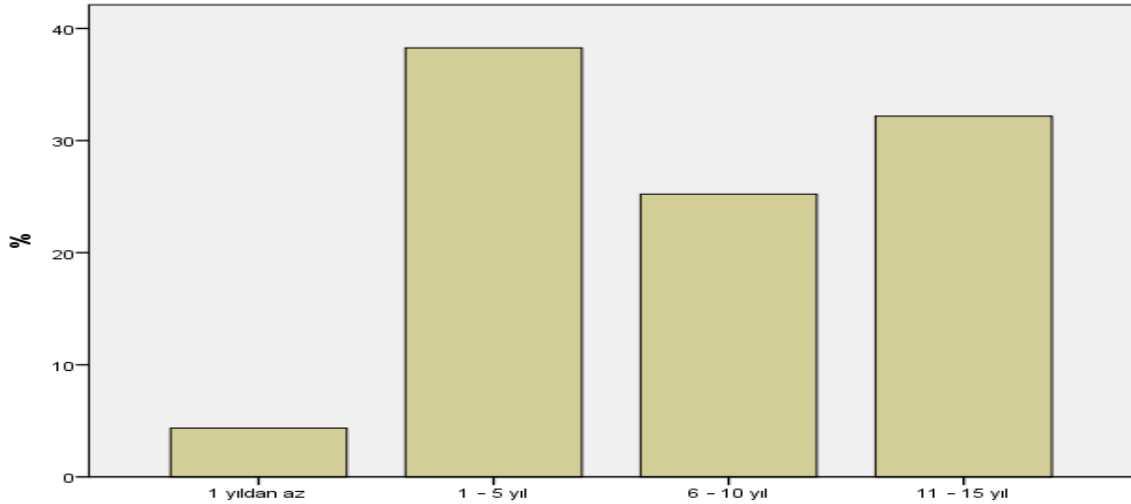


Anketimizi cevaplayanların işletmede çalışma süreleri ise 1 yıldan az çalışan çalışan 5 kişi, 1-5 yıl arası çalışan 44 kişi, 6-10 yıl arası çalışan 29 kişi ve 11-15 yıl arası çalışan ise 37 kişiden oluşmakta olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.4'te belirtilmiştir.

**Tablo 4. 4:** Anketi Cevaplayanların İşletmede Çalışma Yılı Süresi Dağılımları

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
1 yıldan az	5	4,3	4,3	4,3
1 – 5 yıl	44	38,3	38,3	42,6
6 – 10 yıl	29	25,2	25,2	67,8
11 – 15 yıl	37	32,2	32,2	100,0
Toplam	115	100,0	100,0	

Tablo 4.4'te görüldüğü gibi cevaplayıcıların mevcut çalıştıkları işletmede çalışma süreleri incelendiğinde katılımcıların % 4,3' ü 1 yıldan az, % 38,3' ü 1-5 yıl, % 25,2' si 6-10 yıl, % 32,2' si 11-15 yıl süresince işletmelerde çalışmakta olduğu gözlenmektedir. Oranlardan anketi cevaplayan çalışanların çoğunun işletmelerde uzun süre çalıştıkları ve tecrübeli olduğu anlaşılmaktadır.

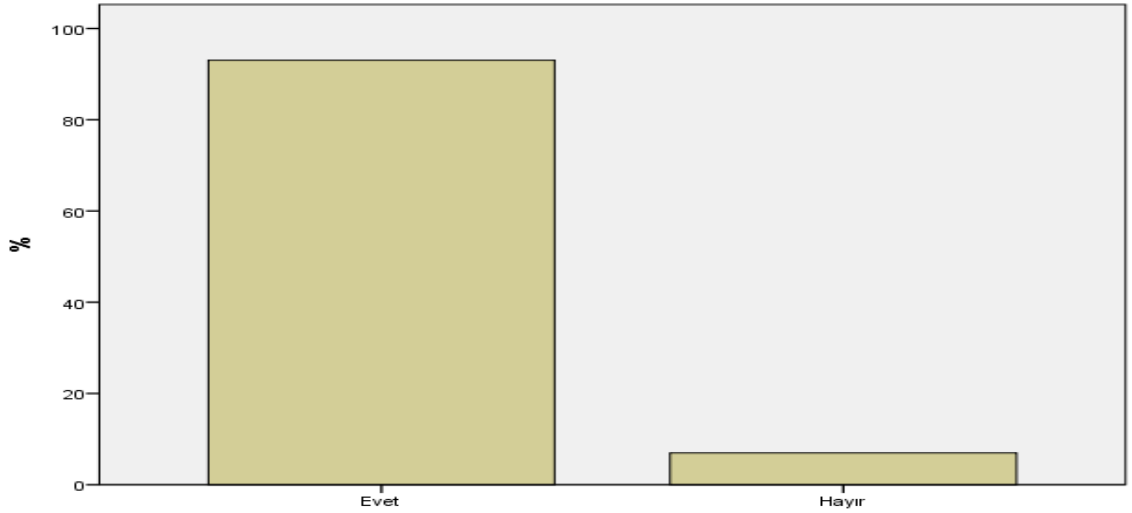


Anketimizi cevaplayanlardan işe yeni başlayan personelin eğitime tabi tutulma durumunda bakıldığında ise 107 kişi tarafından tabi tutulduğu ve 8 kişi tarafından ise tabi tutulmadığı belirtilmiş olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.5'te belirtilmiştir.

**Tablo 4. 5:** İşe Yeni Başlayan Muhasebe Personelinin Eğitime Tabi Tutulma Dağılımı

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
Evet	107	93,0	93,0	93,0
Hayır	8	7,0	7,0	100,0
Toplam	115	100,0	100,0	

Tablo 4.5'te görüldüğü gibi, örnekleme dâhil olan katılımcılardan alınan bilgiler doğrultusunda, katılımcıların % 93'ü işe yeni başlayan personelin eğitime tabi tutulduğunu, % 7'si ise tabi tutulmadığını belirtmiştir. Sonuçlardan anlaşıldığı üzere işletmelerin çoğunda işe yeni başlayan muhasebe personeli eğitime tabi tutulmaktadır. Bu da göstermektedir ki işletmeler muhasebe departmanına önem vermekte ve kalifiye personel ile iş görmektedir.

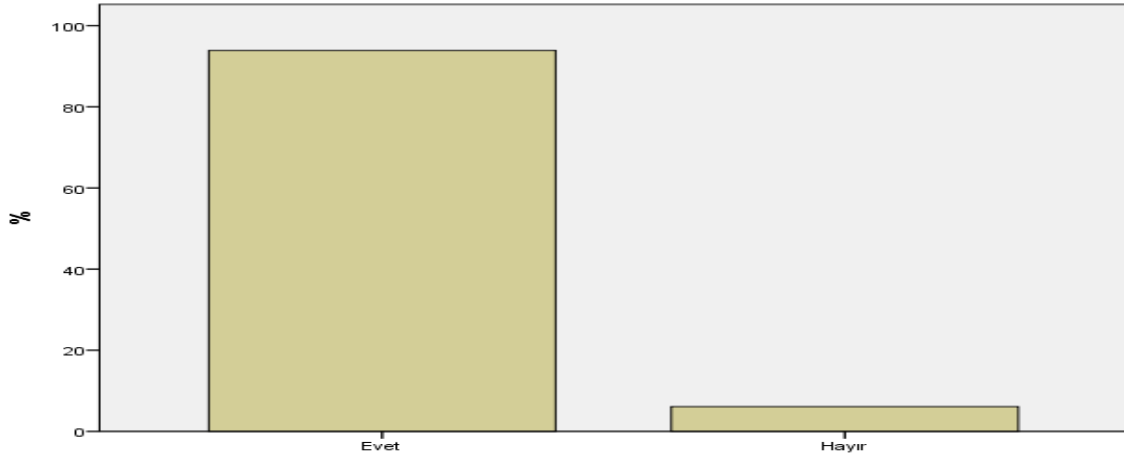


Anketimizi cevaplayanlardan muhasebe personeline hizmet içi eğitim verilme durumunda bakıldığında ise 108 kişi tarafından eğitim verildiği ve 7 kişi tarafından ise eğitim verilmediği belirtilmiş olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.6'da belirtilmiştir.

**Tablo 4. 6:** Muhasebe Personeline Hizmet İçi Eğitim Verilme Dağılımı

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
Evet	108	93,9	93,9	93,9
Hayır	7	6,1	6,1	100,0
Toplam	115	100,0	100,0	

Tablo 4.6'da görüldüğü gibi, örnekleme dâhil olan katılımcılardan alınan bilgiler doğrultusunda katılımcıların % 93,9'u işe yeni başlayan personelin eğitime tabi tutulduğunu, % 7'si ise tabi tutulmadığını belirtmiştir. Hizmet içi eğitim, çalışanların motivasyonunu arttırıcı ve çalışanlar arasında ilişki düzeyini arttırıcı bir eğitimidir. Oranlardan anlaşıldığı üzere işletmeler, hizmet içi eğitime önem vermektedir.

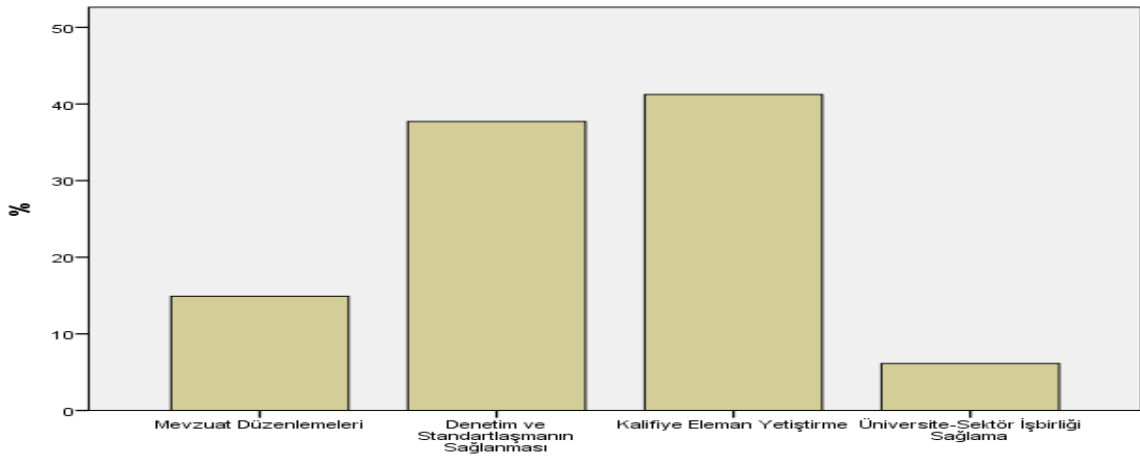


Anketimizi cevaplayanlardan lojistik sektörünün muhasebe eğitimden beklentileri sorulduğunda ise 17 kişi mevzuat düzenlemesi, 43 kişi denetim ve Standartlaşmanın Sağlanması, 47 kişi Kalifiye Eleman Yetiştirme ve 7 kişi Üniversite-Sektör İşbirliğinin Sağlanması olarak belirtmiş olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.7’de belirtilmiştir.

**Tablo 4. 7:** Lojistik Sektörünün Muhasebe Eğitiminden Beklentilerinin Dağılımı

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
Mevzuat Düzenlemeleri	17	14,8	14,9	14,9
Denetim ve Standartlaşmanın Sağlanması	43	37,4	37,7	52,6
Kalifiye Eleman Yetiştirme	47	40,9	41,2	93,9
Üniversite-Sektör İşbirliği Sağlama	7	6,1	6,1	100,0
Toplam	114	99,1	100,0	
Cevaplamayan	1	,9		
Toplam	115	100,0		

Tablo 4.7’de görüldüğü gibi katılımcılara lojistik sektörünün muhasebe eğitiminden beklentileri sorulmuş ve Tablo 4.7 incelendiğinde cevaplayanların % 14,8’i mevzuat düzenlemeleri, % 37,4’ü denetim ve standartlaşmanın sağlanması, % 40,9’u kalifiye eleman yetiştirme, % 6,1’i üniversite-sektör işbirliği sağlanması olarak cevaplandırmışlardır. Oranlara bakıldığında çoğunluğun kalifiye eleman yetiştirme ve denetim ve standartlaşmanın sağlanması seçeneklerini tercih ettikleri gözükmektedir.

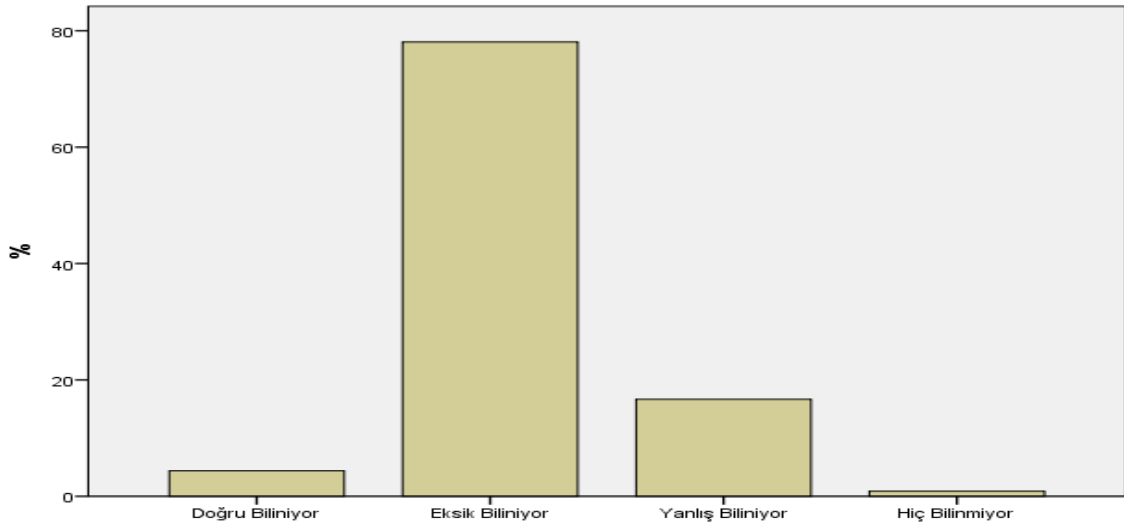


Anketimizi cevaplayanlara kamu ve kamuoyunun lojistik sektörünü nasıl algıladığı sorulduğunda ise 5 kişi doğru biliniyor, 89 kişi eksik biliniyor, 19 kişi yanlış biliniyor ve 1 kişi ise hiç bilinmiyor olarak belirtmiş olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.8’de belirtilmiştir.

**Tablo 4. 8:** Kamu ve Kamuoyunun Lojistik Sektörünü Algılama Düzeyi

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
Doğru Biliniyor	5	4,3	4,4	4,4
Eksik Biliniyor	89	77,4	78,1	82,5
Yanlış Biliniyor	19	16,5	16,7	99,1
Hiç Bilinmiyor	1	,9	,9	100,0
Toplam	114	99,1	100,0	
Cevaplamayan	1	,9		
Toplam	115	100,0		

Tablo 4.8’de görüldüğü gibi “kamu ve kamuoyu lojistik sektörünü nasıl algılıyor?” ifadesine katılımcıların % 4,3’ü doğru biliniyor, % 77,4’ü eksik biliniyor, % 16,5’i yanlış biliniyor düzeyinde cevaplamışlardır. Katılımcılara ait cevapların oranlarına bakıldığında cevaplayanlara göre kamu ve kamuoyunun lojistik sektörünü eksik bildiği anlaşılmaktadır.

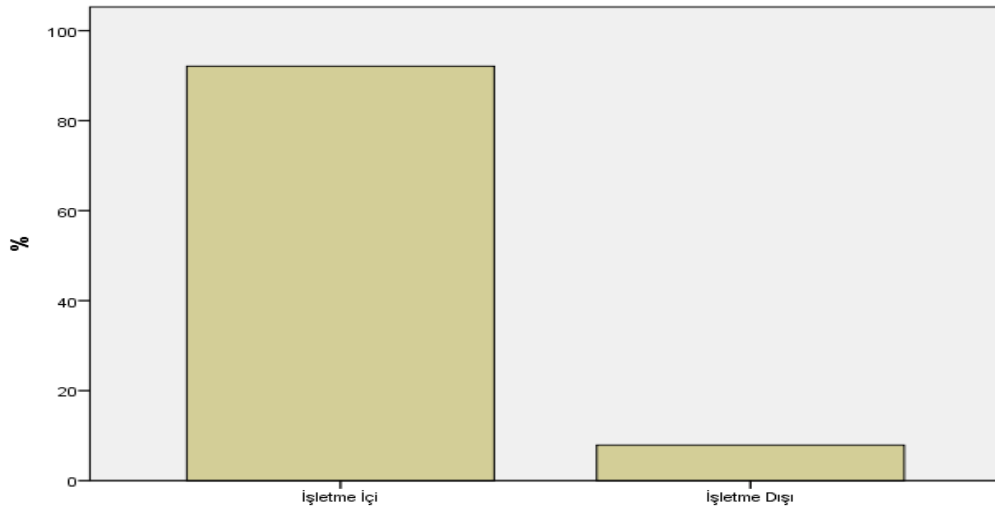


Lojistik işletmelerinde muhasebe kayıtlarının tutulduğu yer sorulduğunda ise çalışanlardan 105 kişi işletme içerisinde ve 9 kişi ise işletme dışında tutulduğunu belirtmiş olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.9’da belirtilmiştir.

**Tablo 4. 9:** İşletmede Muhasebe Kayıtlarının Tutulduğu Yer

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
İşletme İçi	105	91,3	92,1	92,1
İşletme Dışı	9	7,8	7,9	100,0
Toplam	114	99,1	100,0	
Cevaplamayan	1	,9		
Toplam	115	100,0		

Tablo 4.9’da görüldüğü gibi işletmelerde muhasebe kayıtlarının tutulduğu yer dağılımına bakıldığında anketi cevaplayanların % 91,3’ü muhasebe kayıtlarını işletme içi ve % 7,8’i ise muhasebe kayıtlarını işletme dışında tuttuğu görülmektedir. İşletmelerin çoğunun kayıtlarını kendilerinin tutması işletme açısından büyük avantajlar getirmekte ve bilgilerin dışarı sızmasını engellemektedir.



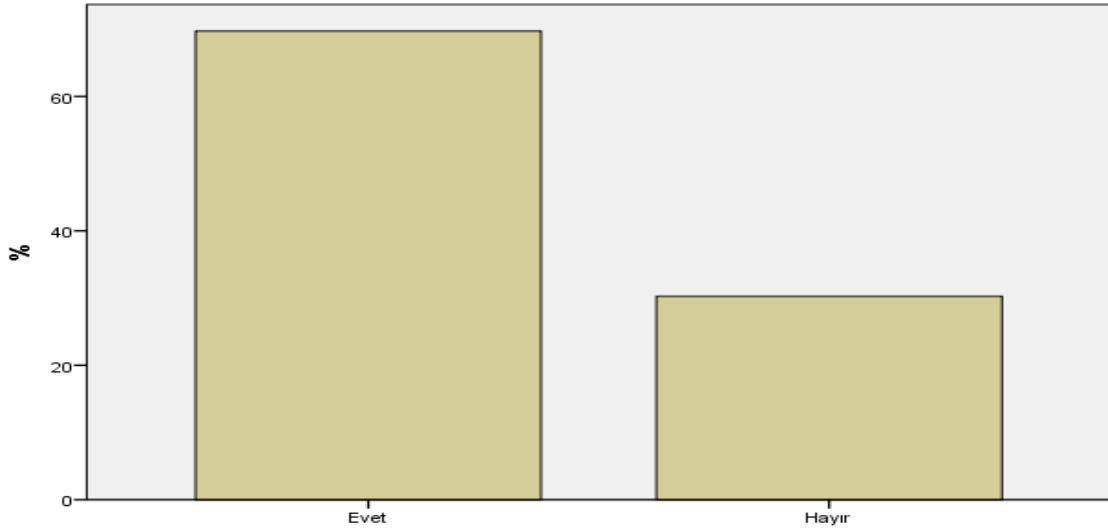


İşletmede stajyer öğrenci kabulüne bakıldığında ise çalışanlardan 76 kişi kabul edildiğini ve 33 kişi ise kabul edilmediğini belirtmiş olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.10’da belirtilmiştir.

**Tablo 4. 10:** İşletmede Stajyer Öğrenci Kabul Dağılımı

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
Evet	76	66,1	69,7	69,7
Hayır	33	28,7	30,3	100,0
Toplam	109	94,8	100,0	
Cevaplamayan	6	5,2		
Toplam	115	100,0		

Tablo 4.10’da görüldüğü gibi “Büronuza, meslek yüksekokulu muhasebe programında eğitim alan stajyer öğrenci kabul ediyor musunuz?” ifadesine katılımcıların % 66,1’i Evet ve % 28,7’si ise Hayır olarak cevaplamıştır. Yüzdesel olarak işletmelerin çoğunda stajyer öğrenci kabul edildiği anlaşılmaktadır.

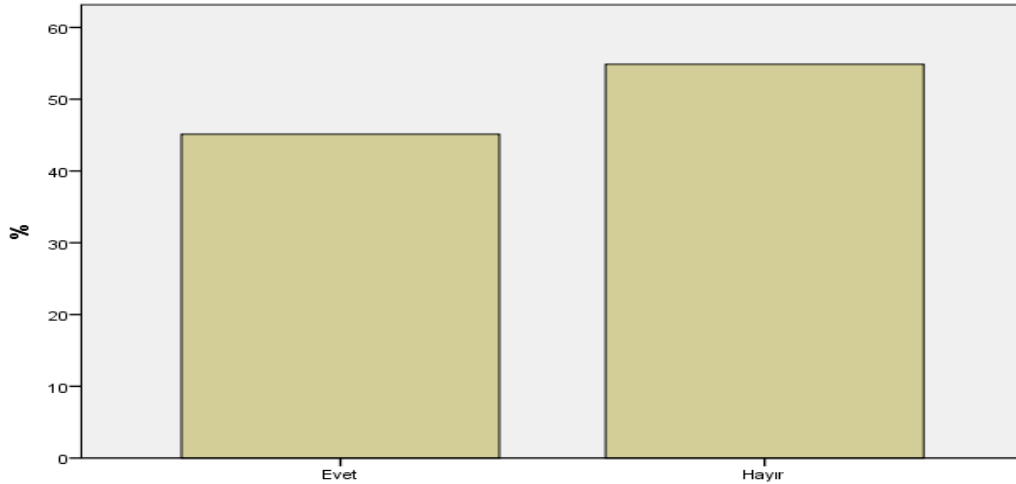


Çalışanların muhasebe ile ilgili herhangi bir yayını takip edilesi durumuna bakıldığında ise çalışanlardan 51 kişi takip ettiğini ve 62 kişi ise takip etmediğini belirtmiş olup cevaplayanlara ait frekans ve yüzde analizleri aşağıdaki Tablo 4.11’de belirtilmiştir.

**Tablo 4. 11:** Muhasebe İle İlgili Bir Yayını (gazete, dergi, internet sitesi vb.) Takip Durumu

	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde	Birikimli Yüzde
Evet	51	44,3	45,1	45,1
Hayır	62	53,9	54,9	100,0
Toplam	113	98,3	100,0	
Cevaplamayan	2	1,7		
Toplam	115	100,0		

Tablo 4.11’de görüldüğü gibi “Muhasebe ile ilgili bir yayını (gazete, dergi, internet sitesi vb.) takip ediyor musunuz?” ifadesine katılımcıların % 44,2’ü Evet ve % 53,9’u ise Hayır olarak cevaplamıştır. Anketi cevaplayan kişilerin oransal olarak bakıldığında birbirine yakın olmasına rağmen çoğunun muhasebe ile ilgili bir yayını takip etmediği anlaşılmaktadır.



#### 4.1.2. GÜVENİLİRLİK ANALİZİ

Güvenilirlik analizi, anketimizi oluşturan soruların katılımcılar tarafından aynı düzeyde anlaşılıp anlaşılmadığını ölçmemizi sağlar. Bu sayede güvenilirliği etkileyecek yani algılama konusunda bir problem yaratacak bir soru var ise bu soruları anlamamıza yardımcı olur.

Ankete ait güvenilirlik oranını gösteren istatistik bilgileri ise aşağıdaki Tablo 4.12’de sunulmuştur.

**Tablo 4. 12:** Güvenilirlik Analizi

Güvenirlik Oranı (Cronbach's Alpha)	Soru Sayısı
0,942	29

Yukarıdaki Tablo 4.12 incelendiğinde sorulara ait güvenilirlik oranı % 94 olarak tespit edilmiştir. Genelde güvenilirlik oranları % 0 ile % 20 arası çok az güvenilir, % 20 ile % 40 arası az güvenilir, % 40 ile % 60 arası orta düzeyde güvenilir, % 60 ile % 80 arası güvenilir ve % 80 ile % 100 arası çok güvenilir olarak bilinmektedir. Anketimize ait güvenilirlik oranı incelendiğinde güvenirlüğün düşük olmadığı ve tam güvenilir olduğu görülmektedir.

Ankette yer alan 5’li likert sorularının ortalamaları ve standart sapma aralıkları bulunarak anketteki sorulara cevaplayıcıların katılma aralıkları ve sorulardaki sapma aralıklarının bulunması amaçlanmıştır.

Aşağıdaki Tablo 4.13’te görüldüğü gibi ankette yer alan 5’li likert sorularının ortalamalarına ait katılma aralıkları belirtilmiştir.

**Tablo 4. 13:** Ortalamalara Ait Katılma Aralığı

1,24’e kadar	Kesinlikle Katılmıyor
1,25 – 2,24	Katılmıyor
2,25 – 3,24	Ne Katılıyor Ne Katılmıyor
3,25 – 4,24	Katılıyor
4,25 – 5	Kesinlikle Katılıyor

Aşağıdaki Tablo 4.14 yukarıdaki Tablo 4.13’de belirtilen aralıklara göre değerlendirilmiştir.

**Tablo 4. 14:** Muhasebe Eğitiminden Beklentilere Ait Ortalama ve Standart Sapma Verileri

	Ortalama	Std. Sapma
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Finansal Muhasebe eğitimi yeterlidir.	3,01	,959
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Maliyet Muhasebesi ve Hizmet Maliyetlemesi hakkındaki bilgileri yeterlidir.	2,97	,911
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Yönetim Muhasebesi eğitimi yeterlidir.	2,99	,968
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Finansal Raporlama ve Finansal Analiz eğitimi yeterlidir.	2,91	1,014
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Vergi Muhasebesi eğitimi yeterlidir.	2,96	,986
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Muhasebe Denetimi eğitimi yeterlidir.	3,13	,977
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu TFRS eğitimi yeterlidir.	2,87	,945
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Bilgisayarlı Muhasebe eğitimi yeterlidir.	3,27	1,054
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Muhasebe Etiği eğitimi yeterlidir.	3,33	,977
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Şirketler Muhasebesi eğitimi yeterlidir.	3,11	,948
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Malzeme, Satın Alma, Stok Kontrol konularındaki bilgi düzeyleri yeterlidir.	3,17	1,017
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Genel İşletme, Lojistik İşletmeciliği, Yönetim ve Organizasyon konularındaki bilgileri yeterlidir.	3,12	,857
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu lojistik işleyişi ve çalışma düzeni hakkındaki bilgileri yeterlidir.	3,06	,883
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu kanuni defterleri tanıma ve kanuni defterlere kayıt yapma	3,36	,897

bilgileri yeterlidir.		
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu muhasebe belgelerini (fatura, beyanname vb.) tanıma ve düzenleme bilgisi yeterlidir.	3,42	1,016
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu lojistik sektörü ile ilgili bilgi düzeyleri yeterlidir.	3,01	1,018
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu lojistik sektörü muhasebesi ile ilgili konulardaki bilgi düzeyleri yeterlidir.	2,91	,950
Mesleğe yeni başlayan Muhasebe personelimiz teknik bilgiye sahiptir.	3,05	,967
Mesleğe yeni başlayan muhasebe personelimiz pratik bilgiye sahiptir.	3,08	,951
Mesleğe yeni başlayan muhasebe personelimiz, teorik bilgiyi pratik bilgiye dönüştürmekte zorluk çekmezler ve işe uyum süreçleri hızlıdır.	3,28	,982
Okullarda okutulan muhasebe derslerinin içeriği belirlenirken, lojistik sektörünün beklentileri dikkate alınmaktadır.	2,84	1,149
Okullarda verilen muhasebe eğitimi lojistik sektörü ile ilgili konularda yeterli bilgileri de kapsamalıdır.	3,32	1,156
Okullarda verilen muhasebe eğitim ve öğretiminde, lojistik sektörü uygulamasına yönelik mesleki dersler daha fazla olmalıdır.	3,96	,963
Okullarda verilen muhasebe eğitimi teknik bilgileri de kapsamalıdır.	3,87	,982
Okullarda verilen muhasebe eğitim ve öğretimi pratik bilgileri de kapsamalıdır.	4,09	,898
Okullarda okutulan muhasebe derslerinin içeriği lojistik sektörü işbirliğiyle belirlenmeli ve lojistik sektörünün beklentileri daha çok dikkate alınmalıdır.	3,98	1,030
Muhasebe eğitimi alan öğrencilere lojistik sektöründe de staj imkânı sunulmalıdır.	4,19	1,012
Tekdüzen Hesap Planı lojistik sektörünün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde geliştirilmelidir.	3,87	1,065
Muhasebe personelinin iyi derecede yabancı dil bilmesi gerekir.	3,66	1,038

Araştırmaya katılmış olan muhasebe çalışanları ve yöneticilerin, işe başlayan muhasebe çalışanlarının eğitimi sırasında edinmiş oldukları muhasebe derleri ve eğitimlerinin yeterliliği, muhasebe çalışanlarının pratik ve teknik bilgi düzeylerinin yeterliliği konusunda görüşleri ile muhasebe eğitimi konusunda önerileri ve eğitimden

beklentilerine ne kadar katıldıklarına yönelik ortalama beklenti düzeyi ve standart sapma değerleri yukarıdaki Tablo 4.14'te sunulmuştur. Tablo 4.14'de bakarak aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

Çalışmaya bakıldığında en büyük beklenti düzeyini “Muhasebe eğitimi alan öğrencilere lojistik sektöründe de staj imkânı sunulmalıdır” (Ort: 4,19) görüşüne aittir. Bu görüşü ise sırasıyla;

“Okullarda verilen muhasebe eğitim ve öğretimi pratik bilgileri de kapsmalıdır” ifadesi (Ort: 4,09),

“Okullarda verilen muhasebe eğitim ve öğretiminde, lojistik sektörü uygulamasına yönelik mesleki dersler daha fazla olmalıdır” ifadesi (Ort: 3,96),

“Okullarda verilen muhasebe eğitimi teknik bilgileri de kapsmalıdır” ve “Tekdüzen Hesap Planı lojistik sektörünün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde geliştirilmelidir” ifadelerinin (Ort: 3,87) takip ettiği görülmektedir.

Anket sonucunda ortalamalara bakılırsa lojistik şletmelerinin muhasebe eğitiminden beklentilerini muhasebe eğitimi alan öğrencilere lojistik sektöründe de staj imkânı sunulması, okullarda verilen muhasebe eğitim ve öğretimi pratik bilgileri de kapsaması, okullarda verilen muhasebe eğitim ve öğretiminde, lojistik sektörü uygulamasına yönelik mesleki derslerin daha fazla olması, okullarda verilen muhasebe eğitiminin teknik bilgileri de kapsaması ve Tekdüzen Hesap Planı'nın lojistik sektörünün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde geliştirilmesi olduğu görülmektedir.

Anket sonucunda en düşük beklenti düzeyinin ise “Okullarda okutulan muhasebe derslerinin içeriği olarak belirlenirken, lojistik sektörünün beklentileri dikkate alınmaktadır” (Ort: 2,84) ve “Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu TFRS eğitimi yeterlidir” (Ort: 2,87) görüşleri olduğu görülmektedir.

Diğer yandan yukarıdaki Tablo 4.14 incelendiğinde “Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Finansal Muhasebe eğitimi

yeterlidir.” ortalaması 3,01 olarak gözükmetedir. Yukarıdaki Tablo 4.13 incelendiğinde ise 3,01 “Ne Katılıyor Ne Katılmıyor” aralığına girmektedir. Ayrıca aynı sorunun standart sapmasının 95 olması, dolayısıyla 3,01’e yakın bir değerdir. Yakın olması buradaki sapmanın az olması, insanların dağılımlarının birinin “Ne Katılıyor Ne Katılmıyor” derken diğerinin “Kesinlikle Katılıyorum” demediğini göstermektedir. Standart sapma yukarıdaki Tablo 4.14 incelendiğinde uç noktalara dağılmadığı için, dağılımın birbirine yakın olduğu varsayımı üzerinden yola çıkılarak yukarıda belirtilen aralıklara göre yorumlanmıştır. Tablodaki standart sapma görüldüğü üzere kabul edilebilir bir aralıktadır.

Aşağıdaki Tablo 4.15 ise muhasebe eğitiminden beklentilerine ait soruların ortalama ve güvenilirliğe olan etkisini göstermektedir.

**Tablo 4. 15:** Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Ait Soruların Ortalama ve Güvenirliğe Olan Etkisi

	Ortalamaya Olan Etkisi	Güvenirliğe Olan Etkisi
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Finansal Muhasebe eğitimi yeterlidir.	93,21	0,938
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Maliyet Muhasebesi ve Hizmet Maliyetlemesi hakkındaki bilgileri yeterlidir.	93,23	0,939
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Yönetim Muhasebesi eğitimi yeterlidir.	93,23	0,939
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Finansal Raporlama ve Finansal Analiz eğitimi yeterlidir.	93,30	0,939
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Vergi Muhasebesi eğitimi yeterlidir.	93,26	0,939
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Muhasebe Denetimi eğitimi yeterlidir.	93,09	0,939
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu TFRS eğitimi yeterlidir.	93,36	0,940
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Bilgisayarlı Muhasebe eğitimi yeterlidir.	92,95	0,939
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Muhasebe Etiği eğitimi yeterlidir.	92,88	0,939

Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Şirketler Muhasebesi eğitimi yeterlidir.	93,12	0,939
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Malzeme, Satın Alma, Stok Kontrol konularındaki bilgi düzeyleri yeterlidir.	93,05	0,939
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Genel İşletme, Lojistik İşletmeciliği, Yönetim ve Organizasyon konularındaki bilgileri yeterlidir.	93,09	0,939
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu lojistik işleyişi ve çalışma düzeni hakkındaki bilgileri yeterlidir.	93,16	0,940
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu kanuni defterleri tanıma ve kanuni defterlere kayıt yapma bilgileri yeterlidir.	92,85	0,939
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu muhasebe belgelerini (fatura, beyanname vb.) tanıma ve düzenleme bilgisi yeterlidir.	92,79	0,938
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu lojistik sektörü ile ilgili bilgi düzeyleri yeterlidir.	93,22	0,938
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu lojistik sektörü muhasebesi ile ilgili konulardaki bilgi düzeyleri yeterlidir.	93,31	0,938
Mesleğe yeni başlayan Muhasebe personelimiz teknik bilgiye sahiptir.	93,15	0,940
Mesleğe yeni başlayan muhasebe personelimiz pratik bilgiye sahiptir.	93,12	0,939
Mesleğe yeni başlayan muhasebe personelimiz, teorik bilgiyi pratik bilgiye dönüştürmekte zorluk çekmezler ve işe uyum süreçleri hızlıdır.	92,93	0,941
Okullarda okutulan muhasebe derslerinin içeriği belirlenirken, lojistik sektörünün beklentileri dikkate alınmaktadır.	93,38	0,942
Okullarda verilen muhasebe eğitimi lojistik sektörü ile ilgili konularda yeterli bilgileri de kapsamalıdır.	92,91	0,943
Okullarda verilen muhasebe eğitim ve öğretiminde, lojistik sektörü uygulamasına yönelik mesleki dersler daha fazla olmalıdır.	92,27	0,940
Okullarda verilen muhasebe eğitimi teknik bilgileri de kapsamalıdır.	92,35	0,942
Okullarda verilen muhasebe eğitim ve öğretimi pratik bilgileri de kapsamalıdır.	92,14	0,941



Okullarda okutulan muhasebe derslerinin içeriği lojistik sektörü işbirliğiyle belirlenmeli ve lojistik sektörünün beklentileri daha çok dikkate alınmalıdır.	92,25	0,942
Muhasebe eğitimi alan öğrencilere lojistik sektöründe de staj imkânı sunulmalıdır.	92,01	0,941
Tekdüzen Hesap Planı lojistik sektörünün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde geliştirilmelidir.	92,39	0,941
Muhasebe personelinin iyi derecede yabancı dil bilmesi gerekir.	92,57	0,942

Yukarıdaki Tablo 4.15’de görüldüğü gibi ankette yer alan 5’li likert sorularının genel itibariyle ortalamaya ve güvenilirliğe olan etkisi gösterilmektedir. Örnek vermek gerekirse anketin güvenilirliği % 94’tür. Yukarıdaki Tablo 4.15’de yer alan “Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu Finansal Muhasebe eğitimi yeterlidir.” sorusunu ölçeğimizden kaldırdığımızda güvenilirliğimizin % 93’e düşeceği görülmektedir.

#### **4.1.3. MUHASEBE EĞİTİMİNDEN BEKLENTİLERİNE AİT İFADELERİN ANALİZİ**

Araştırmaya ait hipotezler aşağıda oluşturulmuştur;

**H1a:** Lojistik sektöründe çalışanların, sektörde çalışma sürelerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadeler katılma düzeyleri arasında fark vardır.

**H1b:** Lojistik sektöründe çalışanların, muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadeler katılma düzeyleri arasında fark vardır.

**H1c:** Lojistik sektöründe çalışanların, şirketteki görevlerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadeler katılma düzeyleri arasında fark vardır.

**H1d:** Lojistik sektöründe çalışanların, şuan ki işyerinde çalışma sürelerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadeler katılma düzeyleri arasında fark vardır.

Tek yönlü varyans analizinde çıktı penceresinde ilk tabloda karşılaştırılan her bir grup için test edilen değişken ilişkin tanımlayıcı istatistiklerin görüldüğü tablo gelir. Bu tabloda seçilen değişkene ilişkin karşılaştırılan her bir gruptaki örnek sayısı (N), ortalama standart sapma ve % 95 güven aralığındaki değerler görülür. Çıktı penceresinde grupların varyanslarının eşit olup olmadığını test eden Levene Testi sonucu da görülür. Levene Testi, karşılaştırılan grupların varyanslarının birbirinden farklı olduğu hipotezini ifade eder. Bu test anlamlı ise ( $p < 0,05$ ) karşılaştırılan grupların varyansları arasında anlamlı bir farklılık olduğu yorumu yapılır. Çıktı penceresinde bir diğer gösterge ise Anova tablosudur. Anova tablosunda, Sig. Değeri 0,05 (% 5)'ten küçük ise yokluk hipotezi reddedilerek hesaplanan değer anlamlı olduğu; yani karşılaştırılan grup ortalamalarından en az bir tanesinin diğerinden anlamlı bir şekilde farklı olduğu anlaşılır. Çıktı penceresindeki bir diğer tablo ise, varyansların homojen olmadığı durumda Welch istatistiğini gösteren tablodur. Bu tabloda Welch Değeri ile bu değer serbestlik dereceleri ile anlamlılık düzeyleri görülmektedir (İslamoğlu ve Almaçık, 2014: 314-316).

Lojistik sektöründe çalışanların, sektörde çalışma sürelerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadeler katılma düzeyleri arasında bir farklılaşma olup olmadığını belirlemek için Levene Testi ve Varyans Analizi (One-Way Anova) yapılmıştır. Yapılan bu analizlere ait sonuçları aşağıdaki Tablo 4.16'daki gibi göstermek mümkündür:

**Tablo 4. 16:** Lojistik Sektöründe Çalışanların Sektörde Çalışma Süresine Göre Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Yönelik Oluşturulan İfadelere Katılma Düzeylerinin Değişimi

	N	Mean	Std. Deviation	Levene Sig.	t	Anova Sig.(P)
1 – 5 yıl	20	3,1586	0,67381	0,716	0,781	0,507
6 – 10 yıl	30	3,3782	0,60662			
11 – 15 yıl	38	3,2579	0,56036			
16 yıl ve üzeri	26	3,3907	0,62066			
Toplam	114	3,3024	0,60536			

Tablo 4.16’da görüldüğü gibi, analiz sonucunda ortalama değerler; sektörde 1-5 yıl arasında çalışmış olanlar için 3,15 puan, 6-10 yıl arasında çalışmış olanlar için 3,37 puan, 11-15 yıl arasında çalışmış olanlar için 3,25 puan, 16 yıl ve üzeri çalışmış olanlar için ise 3,39 puan olarak belirlenmiştir. Yapılan Levene Testi ile ( $p= 0,716$ ) olarak belirlenmiş ve değer ( $p>0,05$ ) olmasından dolayı varyansların homojen olduğu tespit edilmiştir. Tek yönlü varyans analizinden elde edilen ( $p=0,507$ ) değeri ( $p>0,05$ ) olduğu için, lojistik sektöründe çalışanların çalışma sürelerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadeler katılma düzeyleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmadığı belirlenmiştir. Bu yüzden, H1a hipotezi reddedilmiştir.

Lojistik sektöründe çalışanların, sektörde beklentilerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadeler katılma düzeyleri arasında bir farklılaşma olup olmadığını belirlemek için Levene Testi ve Varyans Analizi (One-Way Anova) yapılmıştır. Yapılan bu analizlere ait sonuçları aşağıdaki Tablo 4.17’deki gibi göstermek mümkündür:

**Tablo 4. 17:** Lojistik Sektöründe Çalışanların Sektördeki beklentilere Göre Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Yönelik Oluşturulan İfadelere Katılma Düzeylerinin Değişimi

	N	Mean	Std. Deviation	Levene Sig.	t	Anova Sig.(P)
Mevzuat Düzenlemeleri	17	3,3671	0,48260	0,149	2,641	0,053
Denetim ve Standartlaşmanın Sağlanması	43	3,4866	0,55730			
Kalifiye Eleman Yetiştirme	46	3,1469	0,66537			
Üniversite-Sektör İşbirliği Sağlama	7	3,1823	0,39150			
Toplam	113	3,3115	0,60020			

Tablo 4.17’de görüldüğü gibi, analiz sonucunda ortalama değerlerde; mevzuat düzenlemeleri ifadesinin 3,36 puan, denetim ve standartlaşmanın sağlanması ifadesinin 3,48 puan, kalifiye eleman yetiştirme ifadesinin 3,14 puan, üniversite-

sektör işbirliği sağlama ifadesinin ise 3,18 puan olarak belirlenmiştir. Yapılan Levene Testi ile ( $p= 0,149$ ) olarak belirlenmiş ve değer ( $p>0,05$ ) olmasından dolayı varyansların homojen olduğu tespit edilmiştir. Tek yönlü varyans analizinden elde edilen ( $p=0,053$ ) değeri ( $p>0,05$ ) olduğu için, lojistik sektöründe çalışanların sektördeki düzenlemeler ile muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadeler katılma düzeyleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmadığı belirlenmiştir. Bu yüzden, H1b hipotezi reddedilmiştir.

Lojistik sektöründe çalışanların, şirketteki görevlerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadeler katılma düzeyleri arasında bir farklılaşma olup olmadığını belirlemek için Levene Testi ve Varyans Analizi (One-Way Anova) yapılmıştır. Yapılan bu analizlere ait sonuçları aşağıdaki Tablo 4.18'deki gibi göstermek mümkündür:

**Tablo 4. 18:** Lojistik Sektöründe Çalışanların Şirketteki Görevlerine Göre Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Yönelik Oluşturulan İfadelere Katılma Düzeylerinin Değişimi

	N	Mean	Std. Deviation	Levene Sig.	t	Anova Sig.(P)
Müdür	23	3,4449	0,68069	0,632	1,631	0,616
Müdür Yardımcısı	10	3,2698	0,65917			
Muhasebe Yetkilisi	21	3,3199	0,47722			
Muhasebe Çalışanı	60	3,2471	0,61180			
Toplam	114	3,3024	0,60536			

Tablo 4.18'de görüldüğü gibi, analiz sonucunda ortalama değerlerde; müdür ifadesinin 3,44 puan, müdür yardımcısı ifadesinin 3,26 puan, muhasebe yetkilisi ifadesinin 3,31 puan, muhasebe çalışanı ifadesinin ise 3,24 puan olarak belirlenmiştir. Yapılan Levene Testi ile ( $p= 0,632$ ) olarak belirlenmiş ve değer ( $p>0,05$ ) olmasından dolayı varyansların homojen olduğu tespit edilmiştir. Tek yönlü varyans analizinden elde edilen ( $p=0,616$ ) değeri ( $p>0,05$ ) olduğu için, lojistik sektöründe çalışanların şirketteki görevlerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik

oluşturulan ifadelere katılma düzeyleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmadığı belirlenmiştir. Bu yüzden, H1c hipotezi reddedilmiştir.

Lojistik sektöründe çalışanların, şuan ki işyerinde çalışma sürelerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadelere katılma düzeyleri arasında bir farklılaşma olup olmadığını belirlemek için Levene Testi ve Welch Analizi yapılmıştır. Yapılan bu analizlere ait sonuçları aşağıdaki Tablo 4.19'daki gibi göstermek mümkündür:

**Tablo 4. 19:** Lojistik Sektöründe Çalışanların Şuan ki İşyerinde Çalışma Süresine Göre Muhasebe Eğitiminden Beklentilerine Yönelik Oluşturulan İfadelere Katılma Düzeylerinin Değişimi

	N	Mean	Std. Deviation	Levene Sig.	t	Welch
1 yıldan az	5	2,8828	1,19168	0,036	1,610	0,432
1 – 5 yıl	43	3,2143	0,61655			
6 – 10 yıl	29	3,3983	0,56047			
11 – 15 yıl	37	3,3864	0,50625			
Toplam	114	3,3024	0,60536			

Tablo 4.19'da görüldüğü gibi, analiz sonucunda ortalama değerler; sektörde 1 yıldan az çalışmış olanlar için 2,88 puan, 1-5 yıl arasında çalışmış olanlar için 3,21 puan, 6-10 yıl arasında çalışmış olanlar için 3,39 puan, 11-15 yıl arasında çalışmış olanlar için ise 3,38 puan olarak belirlenmiştir. Levene Testi, karşılaştırılan grupların varyanslarının birbirinden farklı olduğu hipotezini ifade eder. Bu test anlamlı ise ( $p < 0,05$ ) karşılaştırılan grupların varyansları arasında anlamlı bir farklılık olduğu yorumu yapılır. Levene Testinin 0,05'ten küçük olması nedeniyle anova analizi yerine Welch Analizi yapılmıştır. Welch Analizi sonucuna baktığımızda ise 0,432 çıkmaktadır. Belirlenen değer 0,05'ten küçük olduğu için ifadeye katılım düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir fark olduğu görülmektedir. Bu farklılığın tespiti için Games-Howel testi yapılmıştır. Yapılan teste ait bölümlerin karşılaştırılma sonuçları aşağıdaki tablodaki gibidir.

**Tablo 4. 20:** Games – Howel Testi Karşılaştırma Tablosu

(I) Şuandaki İşyerinde Çalışma Yılıınız?		Ortalamalar Arasındaki Fark	Standart Hata	Sig. (P)	
Games-Howell Testi	1 yıldan az	1 – 5 yıl	-0,33156	0,54116	0,923
		6 – 10 yıl	-0,51558	0,54300	0,783
		11 – 15 yıl	-0,50360	0,53939	0,791
	1 – 5 yıl	1 yıldan az	0,33156	0,54116	0,923
		6 – 10 yıl	-0,18402	0,14026	0,559
		11 – 15 yıl	-0,17204	0,12557	0,522
	6 – 10 yıl	1 yıldan az	0,51558	0,54300	0,783
		1 – 5 yıl	0,18402	0,14026	0,559
		11 – 15 yıl	<b>0,01198</b>	<b>0,13326</b>	<b>1,000</b>
	11 – 15 yıl	1 yıldan az	0,50360	0,53939	0,791
		1 – 5 yıl	0,17204	0,12557	0,522
		6 – 10 yıl	<b>-0,01198</b>	<b>0,13326</b>	<b>1,000</b>

Tablo 4.20’de görüldüğü gibi Games-Howel Test sonucuna bakıldığında şuanki işyerinde çalışma süreleri içerisinde sadece 6-10 yıl arası çalışma ile 11-15 yıl arası çalışma arasında anlamlı farklılık olduğu görülmektedir. Test sonuçlarına göre H1d hipotezi kabul edilmiştir.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Ticari hayatın vazgeçilmez bir parçası olan lojistik, tarih boyunca farklı çağlarda farklı ihtiyaçlar için ortaya çıkmıştır. Geçmişte adı tam olarak konulamayan bu hizmet için, zamanla ticari faaliyet içinde farklı bir konum belirlenmiş olup hemen her tür ürünün hammadde noktasından, nihai kullanım noktasına ulaştırılmasını kapsayacak kadar detaylı bir çalışma sahası ayrılmıştır.

Lojistik faaliyetlerin etkin kullanılması işletmeler açısından oldukça önemlidir. Fakat lojistik faaliyetler açısından yapılacak her bir faaliyetin bir maliyeti bulunmaktadır. Bunlar ise lojistik maliyetleri oluşturmaktadır. Lojistik faaliyet giderlerinin toplam maliyetler içindeki oranının artması, yöneticileri bu faaliyetleri iyi yönetme yoluna itmiştir. Lojistik faaliyetlerin yönetilmesi ise iyi bir muhasebe eğitimi almış ara elemanıya mümkündür.

Muhasebe eğitimi, muhasebe mesleğinin gerektireceği bilgi, beceriyi ve yeteneği kazandırmayı hedefleyen mesleki eğitimidir (Dağdeviren vd., 492). Muhasebe eğitiminden beklenen bu eğitimi almış olan kişinin muhasebenin gerektirdiği belgeleri tanıyan, kayıt tutabilen, mali tabloları anlayan, ne amaçla kullanılacağını bilen bilgiye sahip olmasıdır. Ayrıca bu eğitimi almış bireylerin işletmenin ilişkili olduğu resmi veya özel şirketlere ait uygulanan vergi kanunları hakkında bilgi sahibi olması gerekir.

Muhasebe eğitiminin bir kısmı okullarda verilen eğitim ile bir kısmı ise işletmelerdeki eğitim ile sağlanmaktadır. Ancak zamanla eğitim sisteminde yaşanan değişiklikler, teknolojik değişiklikler ve üniversitelerin sektörden uzaklaşması nedeniyle verilen muhasebe eğitimi sektörün beklentilerini karşılayamaz olmuştur. Ayrıca eğitim sisteminde yapılan değişiklikler sonucu bilen fakat uygulayamayan bireyler yetişmiştir. Diğer bir ifadeyle öğrenciye uygulama imkânı verilmeden yapılan muhasebe eğitimi kâğıt üzerinde kalmıştır. Öğrenciye bilgi girişi çok olmuş ama bilgilerin uygulaması yetersiz olmuştur.

Bu çalışma ile işletmelerin lojistik denilince ne anladıkları, lojistik sektörü hakkında yapılan faaliyetler, muhasebe kavramı ve eğitimi, lojistik faaliyetlerde muhasebe departmanının etkin kullanımının getirdiği avantajların neler olduğu,

muhasebe eğitiminin çalışanlar üzerinde ne kadar önemli olduğu ve lojistik sektörünün muhasebe eğitiminden beklentilerinin neler olduğu ifade edilmek amaçlanmıştır.

Çalışma sırasında lojistik sektörü ve muhasebe eğitimi konusunda hem üniversitelerden hem de sektör (işletmeler) açısından kaynaklı sıkıntıların olduğu saptanmıştır. Üniversite kaynaklı sıkıntılar aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir (Durak, 2009: 68-69):

- Üniversiteler, işletmelerin istek ve ihtiyaçlarını kısa sürede çözüp karşılayamamaktadırlar.
- Üniversiteler, çevresindeki yasal düzenlemeleri veya teknolojik gelişmelerdeki değişimleri geç fark etmektedirler.
- Üniversiteler, çevresindeki yaşanan değişimlerden oldukça kopuk ve sadece yüzeysel gözükmektedir. Bundan dolayı, işletme taleplerini karşılayacak bilgiler sunamamaktadır.
- Üniversitedeki öğretimcilerin uygulama bakımından lojistik sektörü deneyimi eksik olduğundan taleplere fazla cevap verememektedirler.

Bununla birlikte işletmelerde lojistik sektörüne katkıları yeterince sunamamaktadır. Bunların nedenleri ise:

- İşletmelerin üniversitelerle işbirliği kapsamında bir politikalarının olmaması,
- Lojistik faaliyetleri ve muhasebe işlemlerini işletme içi imkânlarla çözmeye çalışması,
- Üniversitelerden yardım talebinde bulunamaması, gibi nedenler gösterilebilir.

Yani işletmeler ile üniversiteler arasında yaşanan bu iletişim eksikliği nedeniyle ihtiyaç ve sorunlara çözüm bulunamamaktadır. Muhasebe çalışanlarının işletmeye katkısı ve kalitesi almış oldukları kaliteli eğitim ile mümkündür. Kaliteli eğitim ve öğretim ise, üniversitelerin ilgili bölümlerinin ve lojistik sektörünün ortak çabası ile sağlanabilir. Yapılacak öncelikli işlemler;

- İşletmeler yapmış oldukları çalışmalarda üniversitelerle olan işbirliğini daha da geliştirerek çalışanlarının yetişmesini sağlaması,



- İşletmelerin, muhasebe eğitiminin önemi hakkında bilinçlendirilmesi,
- Üniversitelerin muhasebe öğrencilerine verilen eğitimde uluslararası standartlara uyumlu ortak muhasebe dili ve bu amaca uygun ders içeriği oluşturması,
- Fatura, sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi, tediye makbuzu, tahsil makbuzu, mahsup fişi, çek, senet, banka makbuzları, SSK, Kurumlar Vergisi Beyannameleri, bordrolar ve detay ekleri, resmi kurumlarla yapılan yazışma örneklerinin suret veya aslına uygun olarak hazırlanmış dokümanlara ait işlevlerin ve içeriklerinin de, öğrencilere üniversite öğrenimi sırasında muhasebe eğitiminde öğretilmesi,
- Muhasebe meslek mensuplarının çağın gereksinmelerine göre eksikliği görülen alanlarda kendilerini geliştirmeleri,
- Öğrencilere üniversite öğrenimi esnasında uygulamaya dayalı ödevler verilmeli,
- Öğrencilerin teorik bilgilerin yanında, her öğrencinin üniversitedeki öğrenim süresi boyunca, ilgilendikleri alanda mutlaka işyerlerinde de belirli sürelerde staj görmelerinin sağlanması,
- Muhasebe ile ilgili bazı kavramlar öğretilirken belli düzeylerde yabancı bir dille desteklenmesi,
- Muhasebe eğitiminde hem işletmelerde hem de üniversitelerde en güncel teknolojilerinin kullanımı ve bu teknolojilerin çalışanlara/öğrencilere öğretilmesi, olarak sıralanabilir.

Bu sorunların çözümü olarak ise üniversitelerin sektörle iç içe olması, derslerde ezbercilikten uzaklaşılması, öğrencilerin derse aktif katılımının sağlanması gerekir. Derslerin öğrenme durumunu öğrencinin dinlemesinin yanında öğretim elemanlarının dersteki tutumu da etkilemektedir. Yani, muhasebe eğitiminde kalite için hem öğrenci hem de öğretim elemanının koordineli bir şekilde işbirliği yapması gerekir (Dağdeviren vd., 492-493).

Bununla birlikte, işletmelerin de üniversitelere bazı konularda yardımcı olması gerekir. Örneğin; üniversite öğrencilerinin uygulama çalışmalarına yönelik ortam ve imkânların sağlanması, uygulamalı araştırmalara açık olması, lojistik konulardaki

bazı bilgilerin sır gibi saklanmaması, muhasebe öğretim elemanlarına işletme içerisinde çalışmalarını yapabilmesi amacıyla imkan ve olanak sağlanması durumlarında karşılaşılan sorunlar çözülebilmektedir (Durak, 2009: 77).

Bu çalışma ile işletmelerin lojistik denilince ne anladıkları, lojistik sektörü hakkında yapılan faaliyetler, muhasebe kavramı ve eğitimi, lojistik faaliyetlerde muhasebe departmanının etkin kullanımının getirdiği avantajların neler olduğu, muhasebe eğitiminin çalışanlar üzerinde ne kadar önemli olduğu ve lojistik sektörünün muhasebe eğitiminden beklentilerinin neler olduğu anlatılmak istenmiştir.

Çalışmanın uygulamasını gerçekleştirmek amacıyla lojistik işletme yöneticileri ve muhasebe çalışanlarına anket uygulanmıştır. Araştırmadaki anket soruları ana hatları ile iki amaca yönelik hazırlanmıştır. Bunlardan ilki çalışanları tanımaktır. Bu doğrultuda, çalışanların iş tecrübeleri, eğitim düzeyleri gibi bilgi düzeylerinin ortaya konulmasına çalışılmıştır. Anketin diğer kısmında ise (5'li likert) lojistik işletmelerinde çalışanların muhasebe eğitimine yönelik bilgi ve görüşlerine ulaşılmak amacıyla sorular yer almaktadır. Ayrıca araştırmalar sonucunda elde edilen veriler SPSS Statistics 24 istatistik paket programı kullanılarak sonuçlandırılmış ve veriler frekans, yüzde, ortalama ve standart sapma değerleri hesaplanarak yorumlanmıştır. Ayrıca standart sapma incelendiğinde uç noktalara dağılmadığı için, dağılımın birbirine yakın olduğu ve kabul edilebilir bir aralıkta olduğu görülmektedir.

Yapılan ankete 115 kişiye ulaşılmış olup 109 kişi üzerinden tam katılım sağlanmıştır. Anket sonucunda oransal olarak çoğunluğu bakıldığında; ankete katılanların % 52,2'sini muhasebe çalışanı, % 56,5'inin 4 yıllık fakülte mezunu, % 33'ünün sektörde 11-15 yıl arası çalıştığı, % 38,3'ünün işletmelerde 1-5 yıl arası çalıştığı, % 93'ünde hizmet içi eğitim verildiği ve eğitime tabi tutulduğu, % 91,3'ünde kayıtların işletme içinde tutulduğu, % 66,1'inde stajyer öğrenci kabul edildiği, % 44,3'ünün muhasebe ile ilgili yayınları takip ettiği görülmektedir. Ayrıca % 40,9'unun sektörde kalifiye eleman yetiştirilmesi gerektiği ve % 77,4'ünün ise kamuoyunun lojistik sektörünü eksik bildiği sonucuna ulaşılmıştır.

Sonuç olarak, lojistik işlemlerinin etkili organize edilmesi ve muhasebe departmanının eğitilmiş kişilerden oluşması halinde işletme maliyetlerinin azaltılması

mümkün olabilecektir. Yani lojistik faaliyetinde bulunan işletmelerde organizasyon yapısına, muhasebe sistemine önem verilmesi gerekmektedir. Ayrıca lojistik faaliyetlerinin yönetimi, faaliyetlerin maliyetleme ve muhasebeleştirilmesine yönelik üretim işletmelerinde daha ayrıntılı çalışmalara ve organizasyonlara gerek duyulmaktadır. Anket sonuçlarına bakıldığında lojistik sektörünün kamuoyuna iyi anlatılması gerektiği, üniversite-sektör işbirliğinin iyi yönetilmesi, üniversitelerde lojistik sektörüne ilişkin öğrencilere daha pratik ve teknik bilgilerin verilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Ayrıca lojistik sektörü ve öğrencilerin muhasebe eğitimi konusunda üniversitelerin daha etkin olması gerektiği sonucu çıkmaktadır.

Genel olarak konu incelendiğinde hem ülkemizde hem de dünyada muhasebe eğitimi ve uygulamaları alanında geneli kapsayan birçok uygulamaların gerçekleştiği görülmektedir. Bu bağlamda birçok muhasebe eğitim standardı oluşturulmuş ve dünyada muhasebe eğitime yönelik gelişmeler yaşanmıştır. Bu nedenle muhasebe uygulamaları açısından bu uygulama ve standartların hep birlikte kullanılması işletmelere büyük fayda sağlayacaktır.

Türkiye’de lojistik sektörü ile ilgili birçok meslek yüksekokulu ve fakülte açıldığı görülmektedir. Bu alanlardan mezun öğrenci sayısı oldukça azdır. Yapılan araştırmalar gerek ön lisans gerekse lisans düzeyinde eğitim veren bölümlerde muhasebe eğitiminin yetersiz olduğunu göstermektedir. Oysa lojistik işlemler ve faaliyetler doğrudan bir maliyet yönetimi sürecidir. Dolayısıyla lojistik eğitimi verilen kurumlarda muhasebe eğitime daha yoğunluk verilmelidir. Çünkü muhasebe eğitimi almadan mezun olan lojistik mezunları büyük eksiklik yaşamaktadırlar.

Son olarak muhasebe bilim insanlarının lojistik ve muhasebe alanına gereken ilgiyi göstermemesi bu alanın diğer alanlardaki uzmanlar tarafından doldurulmasına yol açmaktadır. Oysa lojistik faaliyetler sonucunda oluşan maliyet yönetimi muhasebecilerin görevidir. Bu alanda muhasebecilerin kendi görev alanlarına sahip çıkmaları ve lojistik alanlarına ait ilgili teorik ve uygulamalı çalışmalar yapması zorunlu hale gelmiştir (Tokay vd. 2011: 242).

Hipotezlerimiz incelendiğinde ise yapılan testler sonucunda;

- “H1a hipotezi: Lojistik sektöründe çalışanların, sektörde çalışma sürelerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadelerle katılma düzeyleri arasında fark vardır.” reddedilmiş,
- “H1b hipotezi: Lojistik sektöründe çalışanların, muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadelerle katılma düzeyleri arasında fark vardır.” reddedilmiş,
- “H1c hipotezi: Lojistik sektöründe çalışanların, şirketteki görevlerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadelerle katılma düzeyleri arasında fark vardır.” reddedilmiş,
- “H1d hipotezi: Lojistik sektöründe çalışanların, şuanlı işyerinde çalışma sürelerine göre muhasebe eğitiminden beklentilerine yönelik oluşturulan ifadelerle katılma düzeyleri arasında fark vardır.” kabul edilmiştir.

## KAYNAKÇA

- AFACAN, M. S. (2017). Dış Ticarete Lojistik Köyler, Sorunlar ve Çözüm Önerileri: Türkiye Örneği, KTO Karatay Üniversitesi. Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- AKİŞ, E. (2016). Türkiye’de Lojistik Sektörü Ve Rekabet Gücüne Etkisi,2.Üretim Ekonomisi Kongresi.
- ALKAN, G. (2015). İşletmelerin Ön lisans Muhasebe Eğitiminden Beklentileri: İzmir’de Bir Araştırma, Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi Mart 2015, 17 (1).
- AYBOĞA, H. (2003). Globalleşme Sürecinde Ülkemizde Muhasebe Mesleği ve Meslek Mensuplarının Eğitimi, Marmara Üniversitesi, İİBF. Dergisi, Cilt XVIII, Sayı 1.
- BAYRAKTUTAN, Y. ve ÖZBİLGİN M. (2015). Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri Maliye Araştırmaları Dergisi, 2015, Yıl:1, Cilt:1, Sayı:2.
- BULUM, R. (2017). TMS 16 - Maddi Duran Varlıklar Standardının Lojistik Sektöründe Uygulanması. Yüksek Lisans Tezi, Okan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- BÜYÜKMİRZA, K., (2012). Maliyet ve Yönetim Muhasebesi, Tekdüze’ne Uygun Bir Sistem Yaklaşımı, Gazi Kitabevi, 17. Baskı, Ankara.
- CERAN, Y. ve ALAGÖZ A. (2007). Lojistik maliyet yönetimi: lojistik maliyetler ve Lojistik maliyet muhasebesi, Yönetim Bilimleri Dergisi (5: 2).
- COŞKUN, S., KIR, A. ve COŞKUN, S. İş Dünyasının Muhasebe Eğitiminden Beklentilerinin Değerlendirilmesine Yönelik Bir Araştırma. Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi, ICMEB17 Özel Sayısı, Syf: 330-341.

- ÇAKIRLAR, H. (2009). İşletmelerin lojistik faaliyetlerinde Dış kaynak kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir İnceleme. Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- ÇAKMAK, M. (2017). Lojistik Sektörü İçerisinde Lojistik Köylerin Yeri Ve Önemi. Yüksek Lisans Tezi, Okan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- ÇAPAR, E. (2016). Lojistik İşletmelerinde Müşteri Memnuniyeti Ve Ölçülmesinde Bir Firma Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Toros Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.
- ÇEKEROL, G. S. (2013). Lojistik Yönetimi, Anadolu Üniversitesi Yayını (No:2823).
- ÇİL KOÇYİĞİT, S., ŞENEL. G., ve BOSTANCI. H. (2016). Sağlık Sektörünün Muhasebe Eğitiminden Beklentileri Ve Ankara Kamu Hastaneleri Uygulaması, Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi (Cilt 12, Sayı 45), Syf: 537-554.
- ÇÜRÜK, T. ve DOĞAN Z. (2001), Muhasebe Eğitiminin İşletmelerin Taleplerini Karşılama Düzeyi: Türkiye Örneği, ODTÜ Gelişme Dergisi, 28 (3-4).
- DAĞDEVİREN, İ.E., MİRZA, Ş. ve DAĞDEVİREN, F. Muhasebe Programının Öğrenci Perspektifinden Değerlendirilmesine Yönelik Uşak Üniversitesinde Bir Araştırma, Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi, ICAFR 16 Özel.
- DAŞKAN, E. S. (2016). Türkiye’de Lojistik Hizmetlerdeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Yansımaları. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul.
- DEMİR, V. (2008). Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması (2. Baskı), Nobel Yayınevi, Ankara.

- DEMİRKOL, F. (2016). Lojistik Hizmeti Veren Firmalarda Teknoloji Kullanımı Ve Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- DEMİROĞLU, Ş. (2013). Küresel Lojistik Köyleri Ve Bu Kapsamda Türkiye’de Lojistik Köyleri Üzerine Bölgesel Bir İnceleme. Doktora Tezi, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- DERAN, A. ARSLAN, S. ve HATİPOĞLU, A. (2014). İşletmelerde Lojistik Maliyetlerin Hesaplanması “Maden İşletmesinde Uygulama Örneği”. (1. baskı). Eğitim Yayınevi, Konya.
- DOĞAN, Z. ve ÇÜRÜK T. (2002) Üniversitelerde Muhasebe Eğitimi ve İşletmelerin Taleplerini Karşılama Düzeyi, Laga Kitabevi.
- DOSTSEVER, B. (2007). Küresel Lojistik Ve Türk Firmalarının Rekabetçi Yapılarına Etkilerinin Araştırılması, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- DURAK, G. (2009). Üniversitelerde Verilen Muhasebe Eğitiminin Kırklareli Yöresi’nde Faaliyet Gösteren Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerin Beklentilerini Karşılama Düzeyinin İncelenmesi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- ERDOĞAN, N. (2007). Lojistik Maliyetlemesi ve Lojistikte Faaliyete Dayalı Maliyetleme, Anadolu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları (Yayın No:202), Eskişehir.
- ERKAN, B. (2014). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü, ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi (Sayı:1).
- GÖBEL, İ. S. (2017). Lojistikte Dış Kaynak Kullanımının İşletmelerin Rekabet Gücüne Etkileri: İstanbul’da Faaliyet Gösteren Tekstil

Firmalarına Yönelik Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

GÖKTEN, P. ve GÖKTEN, S. (2016). Uluslararası Eğitim Standartlarına Genel Bakış: Geçerliğinin Türkiye Açısından Değerlendirilmesi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 3, Sayı: 6, Ankara.

GÜLEN, K. G. (2010). Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler (Yayın No:2010-70), İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.

GÜNDOĞDU, H. (2015). İşletmelerde Lojistik Süreçlerin İşleyişi, Süreçlerin İyileştirilmesi Ve İyileştirme Sonuçlarının Etkileri, Bandırma Bor Ve Asit Fabrikaları İşletmesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,

GÜRSOY, H. (2014). Lojistik Sektörünün Dış Ticaretteki Rolü Ve İşletmeler Üzerinde Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

GÜVEMLİ, O. ve AYTULUN A. (2012). Türkiye’de Muhasebe Mesleğinin Gelişmesi Ve İlk Meslek Örgütlenmesi: Türkiye Muhasebe Uzmanları Derneği – 1942.

HERGÜLLÜ, İ. (2009). Lojistik Fonksiyonlarda Dış Kaynak Kullanımı – 3PL Lojistik. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

İMEAK  
DENİZ TİCARET (2017). Deniz Ticareti Dergisi (Kasım 2017).  
ODASI,

İSLAMOĞLU, A.H. ve ALNIAÇIK, Ü. (2014). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri (SPSS Uygulamalı), Beta Yayınevi, 4. Baskı, İstanbul.



- KANDEMİR, T., KARDEŞ, Z. ve BAYKUT, E. (2016). Meslek Yüksekokulu Öğrencilerinin Muhasebe Eğitimine Bakış Açıları: Afyon Kocatepe Üniversitesi Meslek Yüksekokulları Örneği, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:18, Sayı:2, Syf: 133-151.
- KARAÇAY, G. Tersine Lojistik: Kavram Ve İşleyiş, Web:<http://dergipark.ulakbim.gov.tr/cusosbil/article/view/5000001039/500001730>, Erişim Tarihi: 14.02.2018.
- KARAGÖZ, İ. B. (2007). E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.
- KARAL, E. (2016). Lojistik Maliyet Yönetimi ve Karlılık İlişkisi: Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü (Çaykur) Üzerine Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Aksaray Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Aksaray.
- KARATAŞ, İ.A. (2017). Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi, Akademik Yaklaşımlar Dergisi (İlkbahar 2017 Cilt: 8 Sayı:1).
- KARATEPE, Ö. (2017). İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Sanayi Kuruluşları Üzerinde Bir İnceleme. Yüksek Lisans Tezi, Nişantaşı Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- KAYA, B. (2018). 2018 Yılı Ocak Ayı Taşımacılık İstatistikleri Değerlendirme Raporu, Web: <http://www.und.web.tr/upload/ocak-2018.pdf>, Erişim Tarihi: 13.04.2s018.
- KESKİN, M. H. (2008). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmişi, Değişimi, Bugünü,Geleceği) (2. Baskı), Nobel Yayın, Ankara.
- KESKİN, S. (2017). Yeşil Lojistik Uygulamaları: Dhl Örneği. Yüksek Lisans

Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul.

KIYMETLİŞEN, İ. (2014). Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi Ve Maliyetleme Yaklaşımları, Çankırı Karatekin Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi cilt:4 sayı:1. Syf: 83-106.

KUTLU, H.A. (2010). Muhasebe Eğitiminin, Nitelikli İşgücü Yetiştirme Açısından Değerlendirilmesi, Kafkas Üniversitesi, İİBF. Sayı: 46 Syf: 232-246.

KÜÇÜK, O. (2011). Lojistik İlkeleri ve Yönetimi, (1. Baskı), Seçkin Yayıncılık, Ankara.

MİLLİ EĞİTİM (2011). Lojistik Yönetimi, Ulaştırma Hizmetleri, Ankara, Web: BAKANLIĞI, [http://www.megep.meb.gov.tr/mte\\_program\\_modul/moduller\\_pdf/Lojistik%20Y%C3%B6netimi.pdf](http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Lojistik%20Y%C3%B6netimi.pdf) , Erişim Tarihi: 14.02.2018.

+NARİN, D. (2009). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Yapısı, Sorunları Ve Çözüm Önerileri. Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

OK, Ş. (2016). Lojistik Faaliyetlerin Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Yöntemine Göre Hesaplanması: Bir Sanayi İşletmesi Model Önerisi. Yüksek Lisans Tezi, Niğde Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde.

ORHAN, O. Z. (2014). Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Yayınları.

ÖZDEMİR, F. S. (2007). Lojistik Maliyet Yönetiminde Optimizasyonla Sağlanan Etkinlik Artışının İşletmelerin Finansal Yapısı Üzerindeki Etkisinin Taşıma Maliyetleri Yönünden İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

ÖZDOĞAN, S. (2016). Lojistik Yönetimi Ve Lojistik Köyleri. Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.

- ÖZTÜRK, E. ve FINDIK, H. (2016). Türkiye'deki muhasebe eğitiminin Uluslararası muhasebe standartları İle uyumlaştırılması sürecinde Karşılaşılan adaptasyon problemlerinin Muhasebe alt kültür değerleri Çerçevesinde tartışılması, Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi Kasım 2016; 9 (3), Syf: 241-256.
- PEKER, A. A. (2013). İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: ve Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Aksaray Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aksaray.
- POLAT, S. (2007). Lojistik Şirketlerde Muhasebe Organizasyonu ve Lojistik Maliyetler, Uygulamalar. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- SAKARYA, A. (2013). Türkiye'de Kentsel Kademelenmenin Lojistik Sektörü Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- SARAÇ, E. (2009). Lojistik İşletmelerinde Muhasebe Düzeni ve Bir Uygulama, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- SÜER, H. M. (2007). Ticaret Meslek Liselerinde Muhasebe Eğitimi, Muhasebe Eğitiminden Beklentiler ve Karşılaşılan Sorunlar. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, İstanbul.
- SÜRMEEN, Y. ve AYGÜN, D. (2006). Türkiye'de Lojistik Faaliyetler ve Muhasebe İşlemleri – I, Karadeniz Teknik Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.
- ŞENGEL, S. (2010). Sürekli Muhasebe Meslek Eğitiminin Önemi ve Bir Değerlendirme. Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.

- TANYAŞ, M. ve HAZIR, K. (Editörler). (2011). Lojistik Temel Kavramlar (1. Baskı), Çağ Üniversitesi (Yayın No:17-5) İstanbul.
- TANYAŞ, M. (2015). İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu, İstanbul, Web: [http://www.musiad.org.tr/F/Root/Pdf/LOJISTIK\\_SEKTOR\\_ANALIZI\\_1\\_1.pdf](http://www.musiad.org.tr/F/Root/Pdf/LOJISTIK_SEKTOR_ANALIZI_1_1.pdf) , Erişim Tarihi: 14.02.2018.
- TAŞKIN, E. ve DURMAZ, Y. (2012). Lojistik Faaliyetler -Hizmet Kalitesi ve Müşteri Değeri-, Detay Yayıncılık, Ankara.
- TEMELLİ, F. (2011). Lojistik Faaliyetler Yönetimi, Maliyetlemesi ve Muhasebeleştirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- TERZİ, B. T. (2016). Yeşil Lojistik Yönetiminde Dengelenmiş Skor kart ile Lojistik Performansı Ölçümü: İntermodal Lojistik Sektöründe Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı, Ankara.
- TERZİ, N. ve BÖLÜKBAŞ, Ö. (2016). Logistics Sector In Turkey And Logistics Villages, Global Business Research Congress (GBRC), Mayıs (26-27), Syf: 206-228.
- TOKAY, S. H., DERAN, A. ve ARSLAN, S. (2011). Lojistik Maliyet Yönetiminde İzlenebilecek Stratejiler Ve Muhasebe Eğitiminden Beklentiler 1, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Syf: 225-244.
- TOPAL, Y. K. (2013). Lojistik Yönetiminde E-lojistik Kullanımının Önemi, Değişen Pazar Şartlarında E-lojistik Kullanan Şirketler Üzerine Bir İnceleme. Yüksek Lisans Tezi, Deniz Harp Okulu, Deniz Bilimleri ve Mühendisliği Enstitüsü, İstanbul.
- TOSUNOĞLU, B., CENGİZ, S. Ve ANADOLU Z. (2018). Uluslararası Muhasebe Eğitimi Standartları Kapsamında Muhasebe Eğitiminin Türkiye'deki

Akademisyenler ve Muhasebe Meslek Mensupları Açısından İncelenmesi, Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi, 2018, 5(2), Syf: 179-192.

TÜRK DİL KURUMU, <http://www.lojistikdunyasi.net/deger-zinciri-lojistik-ve-lojistik-firmalari.html>, Erişim Tarihi: 22.02.208.

UDH BAKANLIĞI, Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı, İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme (2003-2016).

ÜTÜCÜLER, Ü. M. (2015). Uluslararası Taşımacılık Yapan Lojistik İşletmesinin Taşıma Türünün Analitik Hiyerarşi Yöntemiyle Seçimi: Vestel Beyaz Eşya A.Ş.'De Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Uşak Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

YİĞİD, A. (2015). Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı Ve KKTC'de Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim Ve Araştırma Enstitüsü, Lefkoşa.

ZAİF, F. ve AYANOĞLU Y. (2007). Muhasebe Eğitiminde Kalitenin Arttırılmasında Ders Programlarının Önemi: Türkiye'de Bir İnceleme, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 9/1, Syf: 115-136.

ZENGİN, E. (2017). Yeşil Lojistik Göstergeleri Ve Türkiye'de Yeşil Lojistik Uygulamaları. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

ZENGİNÇELEBİ, Ö. (2013). Lojistik Dış Kaynak Kullanımının İşletmelerin Rekabet Gücüne Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

## EKLER

### EK 1: Anket Formu

Bu anket formu “Lojistik Sektörünün Muhasebe Eğitiminden Beklentileri Üzerine Bir Araştırma” konulu yüksek lisans tezinin uygulama kısmı için oluşturulmuştur. Cevaplarınız araştırma sonuçlarının geçerliliği bakımından büyük önem taşımaktadır. Ankette yer alan sorular işletmelere ait özel bilgiler elde etmeye yönelik olmamakla beraber çalışmada işletmelerin isimleri geçmeyecektir. İlginiz için şimdiden teşekkür ederim.

#### 1) Şirketteki Göreviniz?

- Müdür                       Müdür Yardımcısı                       Muhasebe Yetkilisi  
 Muhasebe Çalışanı                       Diğer

#### 2) Eğitim Düzeyiniz?

- Ticaret Lisesi                       Meslek Yüksekokulu                       4 Yıllık Fakülte  
 Lisans Üstü                       Diğer

#### 3) Kaç Yıldır Sektörde Çalışmaktasınız?

- 1 – 5 yıl                       6 – 10 yıl                       11 – 15 yıl                       16 yıl ve üzeri

#### 4) Şuandaki İşyerinde Çalışma Yılıınız?

- 1 yıldan az                       1 – 5 yıl                       6 – 10 yıl                       11 – 15 yıl

#### 5) İşe yeni başlayan muhasebe personeli eğitime tabi tutuluyor mu?

- Evet                       Hayır

#### 6) Muhasebe Personeline Hizmet İçi Eğitim Verilmekte midir?

- Evet                       Hayır

#### 7) Lojistik Sektörünün Muhasebe Eğitiminden Beklentileri nelerdir?

- Mevzuat Düzenlemeleri  
 Denetim ve Standartlaşmanın Sağlanması  
 Kalifiye Eleman Yetiştirme  
 Üniversite-Sektör İşbirliği Sağlama

#### 8) Kamu ve Kamuoyu Lojistik Sektörünü Nasıl Algılıyor?

- Doğru Biliniyor                       Eksik Biliniyor                       Yanlış Biliniyor                       Hiç Bilinmiyor

9) İşletmenin Muhasebe Kayıtlarının Tutulduğu Yer?

( ) İşletme İçi ( ) İşletme Dışı

10) Büronuza, meslek yüksekokulu muhasebe programında eğitim alan stajyer öğrenci kabul ediyor musunuz?

( ) Evet ( ) Hayır

11) Muhasebe ile ilgili bir yayını (gazete, dergi, internet sitesi vb.) takip ediyor musunuz?

( ) Evet ( ) Hayır

12) Lütfen aşağıdaki ifadeleri dikkatlice okuyarak, mevcut duygu ve düşüncelerinizi en iyi yansıtan seçeneği (X) ile işaretleyiniz.

	1	2	3	4	5
	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Finansal Muhasebe</b> eğitimi yeterlidir.					
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Maliyet Muhasebesi ve Hizmet Maliyetlemesi</b> hakkındaki bilgileri yeterlidir.					
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Yönetim Muhasebesi</b> eğitimi yeterlidir.					
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Finansal Raporlama ve Finansal Analiz</b> eğitimi yeterlidir.					
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Vergi Muhasebesi</b> eğitimi yeterlidir.					
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Muhasebe Denetimi</b> eğitimi yeterlidir.					
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>TFRS</b> eğitimi yeterlidir.					
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Bilgisayarlı Muhasebe</b> eğitimi yeterlidir.					

Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Muhasebe Etiği</b> eğitimi yeterlidir.					
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Şirketler Muhasebesi</b> eğitimi yeterlidir.					
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Malzeme, Satın Alma, Stok Kontrol</b> konularındaki bilgi düzeyleri yeterlidir.					
Muhasebede çalışan personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>Genel İşletme, Lojistik İşletmeciliği, Yönetim ve Organizasyon</b> konularındaki bilgileri yeterlidir.					
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>lojistik işleyişi ve çalışma düzeni</b> hakkındaki bilgileri yeterlidir.					
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>kanuni defterleri tanıma ve kanuni defterlere kayıt yapma</b> bilgileri yeterlidir.					
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>muhasebe belgelerini (fatura, beyanname vb.) tanıma ve düzenleme</b> bilgisi yeterlidir.					
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>lojistik sektörü</b> ile ilgili bilgi düzeyleri yeterlidir.					
Muhasebe personelimizin öğrenimi sırasında almış olduğu <b>lojistik sektörü muhasebesi</b> ile ilgili konulardaki bilgi düzeyleri yeterlidir.					
Mesleğe yeni başlayan Muhasebe personelimiz <b>teknik bilgiye</b> sahiptir.					
Mesleğe yeni başlayan muhasebe personelimiz <b>pratik bilgiye</b> sahiptir.					
Mesleğe yeni başlayan muhasebe personelimiz, teorik bilgiyi pratik bilgiye dönüştürmekte zorluk çekmezler ve <b>işe uyum süreçleri hızlıdır.</b>					
Okullarda okutulan muhasebe derslerinin içeriği belirlenirken, <b>lojistik sektörünün beklentileri</b> dikkate alınmaktadır.					
Okullarda verilen muhasebe eğitimi <b>lojistik sektörü</b> ile ilgili konularda yeterli bilgileri de kapsamalıdır.					



Okullarda verilen muhasebe eğitim ve öğretiminde, <b>lojistik sektörü uygulamasına yönelik mesleki dersler</b> daha fazla olmalıdır.					
Okullarda verilen muhasebe eğitimi <b>teknik bilgileri</b> de kapsamalıdır.					
Okullarda verilen muhasebe eğitim ve öğretimi <b>pratik bilgileri</b> de kapsamalıdır.					
Okullarda okutulan muhasebe derslerinin içeriği lojistik sektörü işbirliğiyle belirlenmeli ve <b>lojistik sektörünün beklentileri daha çok dikkate</b> alınmalıdır.					
Muhasebe eğitimi alan öğrencilere lojistik sektöründe de <b>staj imkânı</b> sunulmalıdır.					
<b>Tekdüzen Hesap Planı</b> lojistik sektörünün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde geliştirilmelidir					
Muhasebe personelinin iyi derecede <b>yabancı dil</b> bilmesi gerekir.					

**13) Muhasebe eğitimi ile ilgili yaşanan sorunlar hakkında görüş ve önerileriniz varsa lütfen maddeler halinde belirtiniz.**

.....

.....

.....

**Katılımınız için teşekkür ederim.**

## **EK 2: Özgeçmiş**

### **KİŞİSEL BİLGİLER**

Adı ve Soyadı : Oktay BOĞA  
Doğum Yeri ve Tarihi : Adana 1985  
Medeni Hali : Evli, 1 Çocuk Sahibi  
İletişim Bilgileri : oktay\_boga\_85@hotmail.com

### **EĞİTİM**

200-2003 Sunar Nuri Çomu Lisesi  
2005-2007 Çukurova Üniversitesi Bankacılık Bölümü (Önlisans)  
2008-2011 Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi İşletme Bölümü  
(Lisans)

### **İŞ DENEYİMİ**

2009-..... Kamu Çalışanı

