

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
İŞLETME BİLİM DALI

**LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DÜNYA'DA ÇALIŞMA  
SİSTEMLERİ ve TÜRK EKONOMİSİNE KATKILARI  
ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**  
(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan: **Melek YILDIRIM**

İstanbul, 2012

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
İŞLETME BİLİM DALI

**LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DÜNYA'DA ÇALIŞMA  
SİSTEMLERİ ve TÜRK EKONOMİSİNE KATKILARI  
ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**

(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan:

**Melek YILDIRIM**

Öğrenci No:

090703109

Danışman:

Yrd. Doç. Dr. Sefer GÜMÜŞ

İstanbul, 2012

## **YEMİN METNİ**

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “**Lojistik Sektörünün Dünya’da Çalışma Sistemleri ve Türk Ekonomisine Katkıları üzerine bir araştırma**” başlıklı bu çalışmamın bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmamın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım. 20/02/2012

**Melek YILDIRIM**

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ  
TEZLİ YÜKSEK LİSANS SINAV TUTANAĞI

20.02.2012

Enstitümüz *İşletme Yönetimi* Anabilim dalı *İşletme* Bilim dalı yüksek lisans öğrencilerinden 090703109 numaralı *Melek YILDIRIM*'ın "*Beykent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim - Öğretim ve Sınav Yönetmeliği*"nin ilgili maddesine göre hazırlayarak, Enstitümüze teslim ettiği "**LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DÜNYA'DA ÇALIŞMA SİSTEMLERİ VE TÜRK EKONOMİSİNE KATKILARI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**" konulu tezini, Yönetim Kurulumuzun 07.02.2011 tarih ve 2012/05 sayılı toplantısında seçilen ve Taksim Yerleşkesinde toplanan biz jüri üyeleri huzurunda, ilgili yönetmeliğin (c) bendi gereğince 45 dakika süre ile aday tarafından savunulmuş ve sonuçta adayın tezi hakkında oy çokluğuyla ~~Kabul/Red~~ ~~veya Düzeltme~~ kararı verilmiştir.

İşbu tutanak, 4 nüsha olarak hazırlanmış ve Enstitü Müdürlüğü'ne sunulmak üzere tarafımızdan düzenlenmiştir.

DANIŞMAN  
YRD.DOÇ.DR. SEFER GÜMÜŞ

PROF.DR. MEHMET FİKRET GEZGİN

ÜYE  
PROF.DR. SUDİ APAK

Sudi Apak

## TEŞEKKÜR

Çalıőmam sırasında ilgisini ve desteğini benden esirgemeyen her aşamada beni yönlendiren ve destekleyen Danışman Hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Sefer GÜMÜŞ'e en içten teőekkürlerimi sunarım.

Tüm hayatım boyunca maddi ve manevi desteğini esirgemeyen sevgili annem Emine KIR ve çalışmamın her aşamasında beni destekleyen sevgili ağabeyim Fatih YILDIRIM'a sonsuz teőekkürler.

# LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DÜNYA'DA ÇALIŞMA SİSTEMLERİ ve TÜRK EKONOMİSİNE KATKILARI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Tezi Hazırlayan: Melek YILDIRIM

## ÖZET

Globalleşen Dünya'da sınırların tamamen kalktığını ve sonuçta daha ucuz malların en asgari fiyatla taşınması gerçeği ortaya çıkmıştır. Bu güne kadar taşımanın yerine ikame edilebilecek bir çözüm Dünya'da bulunamamıştır. Dünya ülkeleri içerisinde Türkiye'nin gerek yolcu gerekse yük taşımacılığını karayolu ile tercih etmesi lojistik sektörünün Türkiye'de maliyetini arttırmıştır. Ulaştırma sistemi içerisinde karayolu taşımacılığının %95 olması ve diğer ulaştırma sistemlerine önem verilmemesi her yıl binlerce can kaybı ile maddi kayıplara sebep olmuştur. Son yıllarda lojistik sektörünün önemi Türkiye'de anlaşılmaya başlanmış ulaştırma sistemleri yenilenmeye çalışılmıştır. Bu tezde Türkiye'deki gelişen lojistik sektörü ve lojistik yönetimi ile dış kaynak kullanımı üzerinde durulmuş ve bu sektördeki açıklarımız incelenmiş ve çareler aranmıştır. Gerçekten ürün çıkış maliyetlerini aşağı çekebilmek ve Dünya'daki aynı işi yapan firmalarla rekabet edebilmek için taşımacılık kontrol altına alınmalı ve taşımacılığa bir çeki düzen verilmelidir. Ayrıca dış kaynak kullanımı ile ciddi bir rekabet avantajı yaratılacağı unutulmamalıdır. Dış kaynak kullanımı hizmet kalitesi bu hizmeti veren kurumun uzmanlığına bağlıdır. Ayrıca 1980'lerden itibaren gelişme gösteren konteyner taşımacılık sistemi çok önemli hale gelmiştir. Konteyner taşımacılık yani limandan limana taşımacılık limanların önemini daha da çok arttırmıştır. Konteyner taşımacılık sistemi limanlarda terminal kavramının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Konteyner terminaleri sayesinde lojistik hizmetler ekonomik, verimli ve güvenli hale gelmiştir. Özellikle ülkemizde özelleştirme sonucunda limanların büyük bir kısmı özel firmalara devredilmiş ve bu firmalar aldıkları limanları alt yapısı için gerekli çalışmaları yapmışlar ve daha verimli bir şekilde çalışmalarını sağlamışlardır. Bu da lojistik sektörünün ülkemizde gelişimine bir örnek olarak verilebilir.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Dış Kaynak Kullanım, Üçüncü Parti Lojistik, Dördüncü Parti Lojistik, Dış Ticaret

# **A RESEARCH ON WORKING PRINCIPLES OF LOGISTICS SECTOR AROUND THE WORLD AND ITS INFLUENCE OVER TURKISH ECONOMY**

**Thesis Prepared By: Melek YILDIRIM**

## **ABSTRACT**

In globalizing world which removed the all borders, transportation of goods with minimum price is required. Up to the present, there couldn't find any solution instead of transportation. Turkey, as one of the world countries, giving preference transportation(passenger or cargo)by road has increased the cost of logistic sector. The being %95 of road transportation in all transportation systems and not to care about other ways of transportatin has caused many loss of life and property every year. The importance of logistic industry in recent years, has begun to be noticed end tried to be renewed by many people. In this thesis, improving logistic sector and logistic management in Turkey and outsourcing were overemphasized. so, failures were anaysed and looked for any way to solve problems. In actuality, to bring down the cost and compete with other companies, we have to get under control the transportation and discipline it. Also, it shouldn't be forgotten that outsourcing will cause competitive advantage in transportation sector. The service quality of outsourcing depends on the expertise of the instution. In addition, container transportation system which making progress since 1980's has become very significant. Container transportation, that is from a port to port, raised the importance of harbors more. Container transportation system has led to emergence the concept of "terminal". Thanks to container terminals, logistic services have become economic, efficient and more secure. Especially in our country, as a result of privatization, a large part of ports have been transferred to private companies and these companies have made necessary studies for bottom structure of their ports and pave the way for working properly. And this can be a good model as a development of logistic sector in our country.

**Keywords:** Logistics, Outsourcing, Thirdy Party Logistics, Fourth Party Logistics, Froeign Trade

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b> .....	<b>İ</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>İİ</b>
<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>VI</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>VIII</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>IX</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>2. TÜRKİYE EKONOMİSİ</b> .....	<b>3</b>
2.1. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ .....	3
2.1.1. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve İzlenmesi Gereken Politikalar .....	3
2.1.2. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Geleceği .....	6
2.1.3. Türkiye’nin Lojistik Konusundaki Zayıf Noktalar.....	7
2.1.4. Türkiye’nin Lojistik Konusundaki Güçlü Yanları.....	8
2.2. TÜRKİYE’NİN İHRACATI.....	8
2.2.1. İhracatın Ülkelere Göre Dağılımı .....	8
2.2.2. İhracatın Sektör Bazında Dağılımı .....	11
2.2.3. Mal Gruplarına Göre Lojistik Sektörü .....	12
<b>3. TÜRKİYE’DEKİ LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ</b> .....	<b>14</b>
3.1. LOJİSTİK YÖNETİMİ .....	14
3.1.1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi.....	14
3.1.2. Lojistiğin Tanımı ve Önemi .....	15
3.1.3. Lojistiğin Amaçları.....	17
3.1.4. Lojistiğin Unsurları .....	17
3.1.5 Lojistiğin Temel Faaliyet Alanları .....	18
3.2. LOJİSTİKTE YÖNETİM KAVRAMLARI .....	20
3.2.1. Lojistikte Yönetimin Yararları .....	20
3.2.2. Lojistik Yönetiminde Planlama .....	21



3.2.2.1. Lojistik Maliyetlerin Azaltımını Sağlamak .....	23
3.2.2.2. Müşteriye Verilen Hizmet Düzeyini Arttırmak.....	23
3.2.3. Lojistik Faaliyetler.....	25
3.2.3.1 Müşteri Hizmetleri.....	26
3.2.3.2. Taşıma Hizmetleri .....	28
3.3.TÜRKİYE’DE TAŞIMACILIK .....	29
3.3.1.Karayolu Taşımacılığı .....	29
3.3.2.Denizyolu Taşımacılığı.....	31
3.3.3. Havayolu Taşımacılığı.....	34
3.3.4.Demiryolu Taşımacılığı.....	36
<b>4. DÜNYA'DA LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE MEYDANA GELEN GELİŞMELER.....</b>	<b>38</b>
4.1. DÜNYA’DA LOJİSTİK SEKTÖRÜ .....	38
4.1.1. Dünya Ekonomisindeki Ortaya Çıkan Sürekli Artışlar ve Azalışlar	38
4.1.2. Dünya Ülkelerini Dış Ticarete İten Nedenler.....	40
4.1.3. Dünya Dış Ticareti İçerisinde Küreselleşme Kavramı .....	42
4.1.4. Dünya Ticareti ve Lojistik Sektörü .....	44
4.1.5 Dış Kaynak Kullanmak Suretiyle Gerçekleştirilen Üçüncü Parti ve Dördüncü Parti Lojistikler.....	45
4.2. ÜLKE GRUPLARINA GÖRE LOJİSTİK SEKTÖRÜ.....	48
4.2.1 ABD’de Lojistik Sektörü.....	48
4.2.2. AB’de Lojistik Sektörü.....	50
4.2.3. Uzakdoğu Ülkelerinde Lojistik Sektörü .....	51
<b>5. LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE FİNANSMAN VE DIŞ KAYNAK KULLANIMININ ÖNEMİ .....</b>	<b>53</b>
5.1. LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE FİNANSMAN VE DIŞ KAYNAK KULLANIMI.....	53
5.1.1. Dış Kaynak Kullanımında Dikkate Alınması Gereken Faktörler....	54
5.1.2 Dış Kaynak Kullanımından Sağlanan Yararlar .....	55
5.1.3 Dış Kaynak Kullanımının Sakıncaları.....	59
<b>6. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DÜNYA’DA ÇALIŞMA SİSTEMLERİ VE TÜRK EKONOMİSİNE KATKILARI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA.....</b>	<b>61</b>
6.1.PROBLEM .....	61

6.2.ARAŞTIRMANIN AMACI .....	61
6.3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ .....	62
6.4. EVREN VE ÖRNEKLEM .....	62
6.5.VARSAYIMLAR .....	62
6.6. SINIRLILIKLAR .....	63
6.7.VERİLERİN TOPLANMASI.....	63
6.8.VERİLERİN ANALİZİ .....	63
<b>7.BULGULAR VE YORUMLAR .....</b>	<b>64</b>
7.1.KİŞİSEL ÖZELLİKLER İLE İLGİLİ BULGULAR .....	64
7.2.FİRMALARIN LOJİSTİK KULLANIMINA YÖNELMESİNE NEDEN OLAN FAKTÖRLER ÜZERİNE BİR UYGULAMA .....	73
7.2.1 Lojistik Sektörünün Gelişimi .....	73
7.2.2 Karayolu Taşımacılığının Yaygınlığı.....	74
7.2.3 Denizyolu Taşımacılığının Yaygınlığı.....	75
7.2.4 Havayolu Taşımacılığının Yaygınlığı .....	75
7.2.5 Lojistik Sektörünün Gelişiminde Politika ve Stratejilerin Önemi .	76
7.2.6 Tepe Yönetiminin Karar Alma Yetkisi .....	77
7.2.7 Çevre Standartları.....	77
7.2.8 Kaynakları Önem Derecesinin Bağımlılığa Etkisi.....	78
7.2.9 Lojistikte Maliyetin Önemi .....	79
7.2.10 Yasal Düzenleme ve Çevre Standartları .....	79
7.2.11 Rekabet Yoğunluğu.....	80
7.2.12 Firma İşlem Sayısı .....	80
7.2.13 Tesis, Donanım ve Araç Teknolojisi.....	81
<b>SONUÇ VE ÖNERİLER .....</b>	<b>82</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>84</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>93</b>
Ek-1: ÇALIŞMADA KULLANILAN ANKET FORMU .....	93

## TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. 2000-2010 Yılları Arasında Türkiye'nin Gerçekleştirmiş Olduğu İhracat Rakamları .....	9
Tablo 2.2010 Yılı Türkiye İhracatının Sektör Bazında Dağılımı.....	12
Tablo 3.2010 yılı Türkiye İhracatının Mal Gruplarına Göre Dağılımı .....	13
Tablo 4. Türkiye Havayolu İstatistikleri .....	35
Tablo 5. Ülkeler Bazında 2010 Yılı En İyi Lojistik Performansları (LPI- Logistics Performance Index, 2010).....	39
Tablo 6. Firmaların Faaliyet Alanı .....	64
Tablo 7.Firmaların Sermayelerine Göre Dağılımı .....	65
Tablo 8. Firmaların İşletme Yapıları.....	65
Tablo 9. Firmaların Lojistik Sektöründeki Deneyimleri.....	66
Tablo 10. Firmaların Taşımacılık Faaliyet Türleri.....	66
Tablo 11. Firmaların Karayolu Taşımacılığı KullanımOranı.....	67
Tablo 12. Firmaların Havayolu Taşımacılığı KullanımOranı .....	67
Tablo 13. Firmaların Denizyolu Taşımacılığı Kullanım Oranı.....	68
Tablo 14. Firmaların Lojistik Faaliyet Gerçekleştirdiği Ülkelerin Oranı .....	69
Tablo 15. Firmalardaki Çalışan Sayısı .....	69
Tablo 16. Firmaların Çalışanlarının Öğrenim Durumları .....	70
Tablo 17. Firmaların Verdikleri Lojistik Destek Faaliyetleri Oranı .....	71
Tablo 18. Firmaların Araç Sayıları.....	72
Tablo 19. Firmaların Yıllık Ortalama Taşıdığı Ürün Miktarı .....	72
Tablo 20. Hedef Kitlenin Dikkat Ettikleri.....	73
Tablo 21. Ülkemizde Lojistik Sektörü Gelişmiştir. ....	73
Tablo 22. Ülkemizde Karayolu Taşımacılığı Oldukça Yaygın Yapılmaktadır. .....	74
Tablo 23. Ülkemizde Denizyolu Taşımacılığı Oldukça Yaygın Yapılmaktadır. .....	75
Tablo 24. Ülkemizde Havayolu Taşımacılığı Oldukça Yaygın Yapılmaktadır .....	75

Tablo 25. Ülkemizde Lojistik Sektörünün Gelişmesi İçin Yeterli Politikalar ve Stratejiler Üretilmektedir.....	76
Tablo 26. Lojistik Konusunda Karar Alma Yetkisi Tamamen Tepe Yönetimindedir. ....	77
Tablo 27. Faaliyette Bulunulan Bölgede Çevre Standartları Yüksek Düzeydedir. ....	77
Tablo 28. Firmanın İhtiyaç Duyduğu Kaynakların Önem Derecesi Bağımlılığı Düşürmektedir.....	78
Tablo 29. İşletmeler Lojistik Kullanımı ile Birlikte Maliyetlerini Düşürmektedirler.....	79
Tablo 30. Yasal Düzenlemeler ve Çevre Standartları Lojistik Konusunda Karar Belirleyicidir. ....	79
Tablo 31. Firmalar Arası Rekabet Yoğundur. ....	80
Tablo 32. Firmalarda İşlem Sayısı Yüksektir.....	80
Tablo 33. Firmalarda Kendi Yetersizliklerinden Kaynaklanan Nedenlerle İleri Seviyede Tesis, Donanım ve Araç Teknolojisine Ulaşmak İstemektedirler.....	81

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. 2010 Yılı Ülke Gruplarına Göre İhracat Dağılımı .....	10
Şekil 2. Bir Lojistik Strateji Tasarımında Etkenler .....	22
Şekil 3. Türkiye'deki Karayollarının Dağılım Durumu .....	30
Şekil 4. Gemilerin Yaş Ortalaması .....	33

## KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
GSYİH	Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
GSMH	Gayrisafi Milli Hasıla
KOBİ	Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletme
İGEME	İhracat Geliştirme Etüt Merkezi
LPI	Lojistik Performans Endeksi
3PL	Üçüncü Parti Lojistik
4PL	Dördüncü Parti Lojistik
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
TKY	Toplam Kalite Yönetimi

## 1. GİRİŞ

Küreselleşme ile birlikte Dünya hızlı bir değişim sürecine girmiştir. Bilgi teknolojilerinde hızlı değişim yaşanmaya başlanmış bu değişim ekonomik ortamda hissedilmiştir. Ülkeler, rekabet koşulları içerisinde hareket etmek zorunda kalmışlardır. Ayakta kalabilmenin tek yolunun rekabet avantajı sağlayabilmekten geçtiği anlaşılmıştır. Özellikle maliyetleri en alt seviyeye çekme yarışı firmaları mevcut kaynaklarını daha etkin kullanmaya yöneltmiştir. Her firma her işi yapmak yerine rekabet edebileceği ana faaliyet alanlarında çalışarak müşteri memnuniyetini ön plana almıştır. Müşteri memnun olduğunda daha fazla iş ve daha fazla kazancın beraberinde getireceği bir gerçektir. Dünya’da artık 1980’li yıllardan itibaren klasik yönetim anlayışı terk edilmeye başlanmıştır. Daha fazla satabilmenin yolu işletme ve pazarlama stratejilerini en iyi şekilde uygulama gerçeğinden geçtiği anlaşılmıştır. Bunun içinde işletmeler yeni müşteriler bulmak için bilgi teknolojilerinden faydalanmak zorunda kalmışlardır. Bunu kullanan firmalar işletme karlılığının artmasını sağlamışlardır.

Ayrıca Dünya’da firmaların başarılı olabilmeleri için mevcut ürünlere sahip olmaları yetmiyor. Bu ürünlere lojistik destek sağlamadan başarılı olmanın imkânsızlığı günümüzde anlaşılmıştır.

Türkiye’nin Avrupa Birliği ile entegrasyonu şarttır. Dünya’da bulunduğu konumu, Asya ile Avrupa arasında bir köprü oluşturan ve jeopolitik konumu itibariyle üç kıtanın kesişim noktasında bulunan Türkiye’nin etkin bir lojistik sektör pazarı politikası izlediği takdirde bu sektörden önemli bir pay alacaktır.

Fakat Türkiye 1980’lerden itibaren etkin bir büyüme sürecine girmesine rağmen halen fiziksel ve kurumsal alt yapıyı tamamlayamamıştır. Yüzlerce üniversite ve bir o kadar da meslek yüksekokulu açmasına rağmen halen yetişmiş kalifiye insan gücüne ulaşamamıştır.

Bu tezimin amacı değişen iş Dñnyasında giderek daha fazla önemli bir hale gelen ve maliyetlerin aşağıya çekilmesinde çok etkin bir rol oynayan lojistik sektörünü incelemektir.

Bu çalışmada birinci bölümünde Türkiye'deki lojistik sektörü incelenmeye çalışılmış ve Türkiye'nin ihracatı üzerindeki olumlu ve olumsuz etkileri tartışılmıştır. İkinci bölümde ise lojistik yönetiminin tarihsel gelişimleri, tanımı, amaçları ve yönetim kavramları üzerinde durulmuştur. Üçüncü bölümde ise Dünya'daki lojistik sektörü, ülke gruplarına göre lojistik sektörü ve bu sektördeki finansman ve dış kaynak kullanımı ele alınmıştır. Dördüncü bölümde lojistik sektöründe finansman ve dış kaynak kullanımının önemi üzerinde durulmuştur. Son bölümde ise lojistik sektöründe hizmet veren firmaları incelemek amacıyla anket yapılmış ve saptanan veriler ışığında değerlendirmeler yapılmıştır.



## **2. TÜRKİYE EKONOMİSİ**

### **2.1. Türkiye’de Lojistik Sektörü**

Türkiye’de lojistik sektörü zamanla değişik süreçler yaşamış, yatırım, üretim ve hedef kitlelere ulaşmada bu süreçlerde sorunlar yaşanmıştır. Bu çalışmamızda lojistik sektörünün Türkiye’de geçirdiği aşamaları inceleyerek sonuçlara gideceğiz.

#### **2.1.1. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve İzlenmesi Gereken Politikalar**

Lojistik sektörü dünya ekonomisinde olduğu kadar Türkiye ekonomisi için de önem arz etmektedir. Bunun başlıca nedenleri ise; lojistik sektörü ile ilgili alınan kararların ülke ticareti açısından hayati önem taşıyor nitelikte olmasıdır. Bunun yanı sıra lojistik sektörü ülkemizde büyüme potansiyeli ve iş gücü yaratması açısından öne çıkan sektörlerden en hızlı büyüyenidir. Ayrıca Türkiye coğrafi konumu itibarıyla Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında stratejik bir konuma sahip olduğundan lojistik sektörünün önemi de günden güne artmaktadır. Ülkemizde hizmet alanında turizm sektöründen sonra en büyük potansiyele sahip ikinci sektör lojistikdir. Ülke ekonomisi içerisinde mal ve hizmet maliyeti açısından sektör olarak büyük oranda paya sahip olan lojistik sektörü rekabeti belirleyici en önemli faktörlerden biri olarak gösterilmektedir. Lojistik iç hacminin ülke ekonomisinin genel seyri üzerinde etkisinin yadsınamaz etkisi tartışılmazdır. Yani ekonominin canlanması halinde lojistiğe olan talebin artması, durgunluk yaşanması halinde ise lojistiğe olan talebin düşmesi yönündedir.(Birdoğan, 2004,s.64 )

Lojistiğin bölge değerlendirilmesi fiziksel, coğrafi ve kurumsal alt yapıya göre belirlenmektedir. Bu çeşit değerlendirilmeler lojistiğin ilerlemesi için gerekli olan yatırım ve düzenlemeleri aydınlatmaktadır. Türkiye’de lojistik sektöründe ilerlemek için sektör de bu manada izlenebilecek planlamalar ulaştırma alanına, bilişim sektörüne, bankacılık ve sigortacılık alanına yönelik olarak bilgi edinilebilir. Bu stratejilerden bazıları; (Çancı ve Erdal 2003, s.29-31, Erdal 2005)

- Ulaştırma alanına yönelik izlenmesi gereken stratejileri şu şekilde sıralayabiliriz: Uygun bölgelerde şirketlerin ulusal demiryolu ulaşım ağına bağlanması istasyon yönetimine önem vermek ve ülke taşımacılığını demir yollarına yönlendirmek, teşvik etmek ve kolaylaştırmaktır. Belirlenen deniz yolu limanları hava yolu ile demir yolu aktarma istasyonları büyük hacimli taşıtlara, yüksek hızla, güven verici ve en verimli bir şekilde hizmet sağlayan ve özel lojistik şirketleri ile gümrüğe benzer kamu kuruluşlarının içinde çalışabileceği şekilde lojistik alanlar (lojistik park) düzenlenmelidir. Ana ulaşım kanalları üzerinde uygun kapasite ve hizmet çeşitliliğinde planlanmış lojistik bölgeler oluşturulmalı depolama, gümrükleme, taşımacılık gibi lojistik olanaklar bir merkezden tedarik edilmelidir. Kalkınmada öncelikli bölgelerin lojistik bakış açısıyla planlanarak malların ve hizmetlerin ülkenin her tarafına dağılımı sağlanmalıdır. Yatırım teşvik mevzuatı çerçevesinde ulaşım taşıtlarında filo yenileme girişimleri teşvik edilmelidir. Tüm taşımacılık türleri uygun bütünleşme türleri kombinasyonlar meydana getirilmeli kombine ve transit taşımacılık imkânları artırılmalıdır. Maliyetler en minimuma indirilmeli hız, güvenlik ve esneklik ön plana alınmalıdır. Ayrıca kombine ve transit taşımacılık hatları belirlenmelidir. Böylece para ve zaman tasarrufu sağlanmalıdır. E –vergi, e- teşkil, e- sözleşme, e- imza, e- beyanname uygulamaların hızla yaygınlaştırılarak işlerde sürat sağlanmalıdır. Elektronik ticaret desteklenerek mal ve hizmetlerin ülke içinde hızlı bir biçimde akışını sağlanmalıdır. Ayrıca gümrüklerde gerekli otomasyon çalışmaları hızlı bir şekilde yapılmalıdır. Ancak bu şekilde taşımacılık ve lojistik şirketler ile bütünleşme sağlanacaktır.
- Bilişim ve iletişim sektörüne yönelik gerekli stratejiler uygulanmalıdır. Araç yük taşıma kabı ve doküman izlenebilirliği artırılarak işte akıcılık sağlanmalıdır. Kamu kurumları ile olan iletişim ve haberleşme elektronik ortama taşınarak bürokratik işlemler ortadan kaldırılmalıdır. Bilgisayar ortamında yetki belgesi taşıt gibi belgeler kolayca alınmalıdır.
- Sanayi bölgeleri ve sanayi sitelerinde yeni stratejiler uygulanmalıdır. Organize sanayi siteleri ve küçük sanayi sitelerinden ana taşıma yolları desteklenmeli bununla ilgili gerekli yatırımlar yapılmalıdır. Büyük hacimli ve

organize taşımalar depolama ve kamu kurumlu hizmetler katma değerli hizmetler için lojistik merkezlerde yerler ayrılmalı ve bu yerler özel lojistik şirketler tarafından işletilerek yüksek verimler ve yüksek katma değerler elde edilmelidir. Lojistik merkezleri ile organize sanayi bölgeleri arasında iletişim sağlanmalı planlama ve koordinasyon mükemmel hale getirilerek işte yapılanma ve akıcılık gerçekleştirilmelidir.

- İç ve dış ticarete yönelik stratejiler geliştirilerek transit ticaret kolaylaştırılmalıdır. Ayrıca taşıma güzergâhında araçların boş olarak dönmeleri için gerekli olan tedbirler alınmalıdır. Ülke içinde gerekli olan üretim tüketim dengesi sağlanmalı ve böylece lojistikte verimliliğin artırılmasına çalışılmalıdır. Komşu ülkelerle olan ticaret canlandırılmalı bu ülkeleri serbestleştirilme ve alt yapı çalışmalarına katkı sağlanmalı, ortak şirketler bunlara yönlendirilmeli ve lojistik entegrasyonlar sağlanmalıdır. Lojistik faaliyetlerin Anadolu'ya yayılması sağlanmalıdır. Kamu kurum ve kuruluşlarının lojistik faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı için firmalara yönlendirilmelidir. Dış ülkelerde depolar ve tesisler kurularak bu ülkelerde devamlı mal bulundurma konusunda da büyük avantaj sağlanmış olacaktır. Lojistik sektörünün ilerlemesi Türk işletmelerinin dış ticaretteki rekabet gücünün olumlu yönde etkilerken, istihdam sorunu çözümünde önemli ölçüde katkı sağlamıştır. Türkiye'nin bulunduğu coğrafi konum uluslararası düzeydeki başrol olma gibi üstünlük sağlayan en doğal rekabet üstünlüğü yaratan faktörlerden birisidir. Bulunan eksiklerin giderilmesi durumunda sektörün Türk ekonomisine katkısı büyük ölçüde olacak ve Türk lojistik firmaları dünya üzerinde yerini alacaktır.

Sektör çevrelerinde hedef ise Türkiye'nin 2012 yılına kadar üç kıtanın lojistik üstü olmasına aday olduğu yönünde doğru ve hızlı yol kat ettiğini yönündedir. Türk lojistik sektörünün ayrıca ulusal ekonomik performansın üzerinde hareket edebilen, devamlı olumlu değer yaratan ve hizmet ihracatı yapan bir sektör olarak ülkemiz ekonomisine sağlayacağı katma değer kırk beş milyar dolar civarında olacağı tahmin edilmektedir. Bu pazardaki büyüme hızının yüksek olması, dış ülkelerdeki lojistik şirketlerinin Türkiye'ye olan ilgisini büyük ölçüde arttırmaktadır. (Çancı ve Erdal,2003;Erdal 2005,s.35-44)

### 2.1.2. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Geleceği

Küreselleşmenin etkisiyle lojistik faaliyetlerde ürün karmaşıklığı ve buna bağlı olarak maliyet artışı kendini iyiden iyiye göstermektedir. Teslim sürelerinin artması ve pazarın artan rekabet dolayısıyla sürekli büyümesi ve işletmelerin pazar hakkında daha az bilgiye ulaşması lojistik faaliyetlerini kontrol etmesini zora sokmuştur. Küreselleşmeyi rekabet avantajına dönüştürmek isteyen işletmelerin dikkate etmesi gereken yaklaşımlar aşağıda sıralanmıştır.(Orhan,2003, s.68)

- Müşteri ulaşım ağlarının geliştirilmesi,
- Geliştirilmiş sipariş işleme ve taşıma sistemlerinin uygulanması
- Var olan bir pazarda yer alan ürünlerin diğer pazar ya da pazarlara yönlendirilmesi sonucunda sürekli değişim gösteren pazara olumlu ya da olumsuz tepki göstermesi,
- Mevcut tüm pazarlarda aynı problem çözme tekniklerinin kullanılması,
- Lojistik masraflarına sadece ürün tasarımı ve geliştirilmesi masraflarının değil Ar-Ge masraflarının da ilave edilmesi.

Ekonomik büyümenin etkisiyle ülkelerin geliştirdikleri taşımacılık ve lojistik sektörü de gelişme kaydetmektedir. Avrupa Birliğine girmiş olan ülkelerde ki büyüme ile birlikte paralel olarak lojistik sektöründe önemli gelişmeler meydana gelmiştir.(Araştırma Servisi, 2005,s.6)

Türkiye’de hızlı bir gelişme gösteren sektörlerden biride lojistik sektörüdür. Lojistik sektörü, Avrupa’da yıllık %7-10, Kuzey Amerika’da %15, Asya ve Türkiye’de ise %20’lik bir gelişmeye sahiptir. Türkiye’de gayri safi milli hasıla içindeki oranı %1, 5 iken ABD’de %12’dir. Türkiye coğrafi konumu, genç, dinamik nüfus yapısı ve lojistiğe verilen önem ve yatırımlar ile ilerleyen yıllarda lojistik

sektöründe dünya pazarlarında önemli bir üs konuma gelebilecek güce sahiptir.(Orhan, 2003, s.39)

Son beş yılda, lojistik sektörü ülkemizde tartışılan bir konu haline gelmiştir. Değişik nakliye alanlarında faaliyet gösteren kuruluşların ve lojistik hizmetlerinin entegrasyonunun artması ile nakliye kuruluşlarının lojistik hizmet sağlayıcısı olarak yapılanmasını gündeme getirmiştir. Lokal firmaların ülkemizde hizmet sağlayıcılarına oranla daha fazla olduğu görülmektedir. Sonuç böyle olunca piyasada çok fazla sayıda oyuncu türemiş; bu da var olan rekabetin artmasına neden olmuştur.(Aktaş ve Ülengin, 2003,s.78-80)

### **2.1.3. Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Zayıf Noktalar**

Türkiye coğrafyasının lojistik bakış açısıyla güçlü ayrıcalıkları vardır. Türkiye'nin dünya coğrafyasındaki yeri elinde bulunan genç ve dinamik nüfusu ve lojistik sektörüne verilen değer ve yatırımlara bağlı olarak lojistik sektöründe dünya'da değerli bir lojistik üst konumuna gelebilecek bir potansiyele sahiptir. Fakat global rekabetin çoğalması, evrensel talep ve iş potansiyelinin yeterince tercih edilmemesi, karayolunda elde bulunan firma ve araç sayısının elde bulunan iş kapasitesine göre az olması yetişmiş insan gücünün sınırlı sayıda olması, yönetimde aile şirketi anlayışının hakim olması, Türkiye deki lojistik sektörünün gelişme hızını durdurmaktadır. (Çancı ve Erdal, 2003; Erdal, 2005; Ersoy, 2008)

Bunların yanı sıra ulusal ve uluslar arası gümrük ile ulaştırma yasaları başta olmak kaydıyla yasalar ve belgeler konusunda yeterli tecrübeye sahip elemanın sınırlı sayıda olması, kayıt dışı ekonomi ve eşit olmayan iş koşullarının yaygın oluşu da lojistik sektöründe ilerleme hızını kesen nedenler arasında yer almaktadır. (Kobifinans, Sektörün Temel Sorunları ve Riskleri kobi finans, Kobi'lerin danışma Merkezi 2008; Erdal, 2005 )

#### **2.1.4. Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Güçlü Yanları**

Türkiye'nin lojistik konusundaki güçlü noktaları aşağıda sıralanmıştır. Bunlar: (Kobifinans, Sektörün Temel Sorunları ve Riskleri kobi finans, Kobi'lerin danışma Merkezi, 2008; Erdal, 2005)

- Güçlü araç filosunun olması
- Asya Avrupa arasında olması köprü durumunda olması
- Pazar potansiyelinin yüksek olması
- Sektörün operasyonel gücünün olması
- Stratejik ve coğrafik konumu
- Tüm Avrupa ve Türk Cumhuriyetlerinde aktif faaliyet içinde bulunması
- Çevre ülkelerdeki ticaret potansiyeli
- Ucuz işçiliğinin bulunması
- Sektörün genç aktif olması
- Yabancı sermaye yatırımları
- Lojistik alanda üniversitelerde donanımlı eleman yetiştirme çabası
- Dünyanın en önemli enerji yolları üzerinde bulunmuş olması
- Hızlı artan dış ticaret

## **2.2. Türkiye'nin İhracatı**

### **2.2.1. İhracatın Ülkelere Göre Dağılımı**

Cumhuriyetin ilan edilmesinden günümüze kadar geçen süre içerisine bakıldığında dış ticaret alanında önemli değişiklikler kaydedilmiştir.1923-1980 yılları arasında tarıma dayalı ihracat gerçekleştirilmesi hedeflenirken bu dönemler arasında sanayi ürünlerinde yüksek tutarlı ithalat gerçekleştirilmiştir.1960 'lı yıllara gelinildiğinde ihraç ürünleri tarımdan sanayi ürünlerine kayma göstermiştir. (Menemen, 2008, s.51)

Türkiye'nin 1980 öncesi yıllarına baktığımızda dış ticarete varlığı oldukça azdır. Kendi ekonomik ve iç siyasetinden kaynaklanan problemleri olduğundan içe kapalı politikalarla yönetilmekteydi ve yine bu dönemde ithal ürünlerin yurtiçinde üretimini sağlayan politikalar güdülmekteydi. 2007 yılında ise 107 milyar USD'lik ihracat gerçekleştirmesine karşın 170 milyar USD'lik ithalat gerçekleştirmiştir.1980 yılında ithalattaki tüm kısıtlamalara rağmen ihracat rakamı 2, 9 milyar USD iken ithalat rakamı 7, 9 milyar USD'dir.1980 yılından bu yana bakıldığında gelinilen durum nüfus olarak aynı olan ülkelerle karşılaştırıldığında yetersiz olduğu görülmektedir. 1980 sonrası dönemlere uluslar arası ticaret rekabetçi gözüyle bakıldığında dış ticarete ekonomik açıdan önemli gelişmeler kaydedildiği görülmektedir. (Menemen, 2008, s.51 )

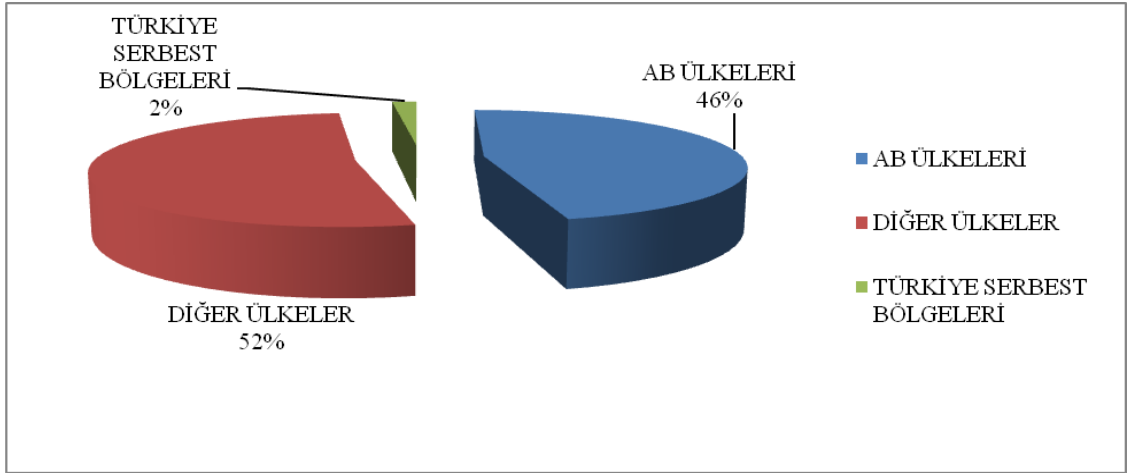
**Tablo 1. 2000-2010 Yılları Arasında Türkiye'nin Gerçekleştirmiş Olduğu İhracat Rakamları**

YILLAR	İHRACAT RAKAMLARI
2000	\$27,774,906.05
2001	\$31,334,216.36
2002	\$36,059,089.03
2003	\$47,252,836.30
2004	\$63,167,152.82
2005	\$73,476,408.14
2006	\$85,534,676.00
2007	\$107,271,749.90
2008	\$132,027,195.63
2009	\$102,142,612.60
2010	\$113,883,219.18

Kaynak : [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr) Erişim Tarihi 18.08.2011

Yukarıdaki tablodan da anlaşıldığı gibi ihracatımızın 100 milyar USD'ı aştığı görülmektedir. Bu malların taşınması ve yerine sağlıklı bir şekilde ulaştırılması tamamen lojistik faaliyeti içinde mütalaa edilmektedir. Bu durumda bu faaliyetler gerçekleştirilirken asgari maliyetten gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Maliyetler yukarı çıktığında bu ihracatımızı olumsuz yönde etkileyecektir. Buradan da anlaşılıyor ki lojistik faaliyetler ticari hayatın ayrılmaz bir parçasıdır.

Aşağıda yer alan grafikte Türkiye'nin 2010 yılında ülke gruplarına göre gerçekleştirmiş olduğu ihracata yönelik veriler bulunmaktadır.



ÜLKE GRUBU	TOPLAM
AB ÜLKELERİ	\$52,685,305
DİĞER ÜLKELER	\$59,114,127
TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	\$2,083,787
<b>TOPLAM</b>	<b>\$113,883,219</b>

**Şekil 1. 2010 Yılı Ülke Gruplarına Göre İhracat Dağılımı**

Kaynak : [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr) Erişim Tarihi: 18.08.2011



Yukarıdaki grafiği incelediğimizde 2010 yılında toplamda \$ 113.883, 219 ihracat gerçekleştirildiği görülmektedir. En fazla ihracatın, Avrupa Birliği üyeleri hariç diğer Avrupa ülkeleri, Kuzey Afrika, Diğer Afrika, Kuzey ve Güney Amerika, Orta Amerika ve Karayipler, Yakın ve Orta Doğu ülkeleri, Diğer Asya ülkeleri, Yeni Zelanda ve Avustralya gibi ülkeleri içerisinde barındıran TUIK verilerine göre Diğer Ülkeler olarak adlandırılan ülke grubunun \$ 59.114, 127 ile pastadan en büyük pay alarak %52'lik bir ihracat gerçekleştirildiği görülmektedir. İkinci sırada ise 27 üyesi bulunan Avrupa Birliği üyesi olan ülkeler yer almıştır. Toplamda \$ 52.685, 305 ihracat gerçekleştirilmiştir ve yüzdesel anlamda %46'lık bir dilime sahip olduğu görülmektedir. En son olarak da serbest bölge ihracatları yer almıştır. Toplamda \$ 2.083, 787 ihracat gerçekleştirilmiştir. Pasta da %2'lik bir paya sahiptir.

### **2.2.2. İhracatın Sektör Bazında Dağılımı**

Gelişen ülkelerde en önemli ihracat kaleminin tüketim malları olduğu gerçeği inkar edilemez. Bu durumda gerek tüketim gerek yatırım mallarının ülkenin bir ucundan Dünya'nın diğer ucuna nakli daima bir maliyet gerektirecektir. Bu durumda Dünya ülkeleri standardında bir lojistik faaliyet gerçekleştirildiği takdirde ülkenin yurtiçi hasılası artacaktır. Günümüzde görülüyor ki lojistik faaliyetlere verilen önem gün geçtikçe artmaktadır. Lojistik politikalara önem veren devletler daha fazla mal satmakta ve ülkelere daha fazla refah getirmektedirler. Aşağıda 2010 yılı TUIK verilerine göre Türkiye'nin sektör bazında ihracat dağılımı tablosu yer almaktadır.

**Tablo 1.2010 Yılı Türkiye İhracatının Sektör Bazında Dağılımı**

<b>ÜRÜNLER</b>	<b>TOPLAM</b>
<b>YATIRIM (SERMAYE) MALLARI</b>	<b>\$11,771,080.05</b>
Yatırım (sermaye) malları (Taşımacılık araçları hariç)	\$6,414,226.63
Sanayi ile ilgili taşımacılık araç ve gereçleri	\$5,356,853.42
<b>HAMMADDE (ARA MALLAR)</b>	<b>\$56,380,660.91</b>
Sanayi için işlem görmemiş hammaddeler	\$3,662,854.90
Sanayi için işlem görmüş hammaddeler	\$38,415,799.04
İşlem görmemiş yakıt ve yağlar	\$107,095.71
Yatırım mallarının aksam ve parçaları	\$3,447,124.32
Taşımacılık araçlarının aksam ve parçaları	\$6,335,955.61
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmemiş hammaddeler	\$447,026.91
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmiş hammaddeler	\$1,165,222.30
İşlem görmüş diğer yakıt ve yağlar	\$2,799,582.14
<b>TÜKETİM MALLARI</b>	<b>\$45,320,505.75</b>
Binek otomobilleri	\$6,210,055.37
Dayanıklı tüketim malları	\$8,915,505.63
Yarı dayanıklı tüketim malları	\$11,794,262.38
Dayanıksız tüketim malları	\$7,154,513.83
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmemiş tüketim malları	\$4,970,809.42
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmiş tüketim malları	\$4,510,512.78
Motor benzini ve diğer hafif yağlar	\$1,513,152.93
Sanayii ile ilgili olmayan taşıma araç ve gereçleri	\$251,693.42
<b>DİĞERLERİ</b>	<b>\$410,972.47</b>
Başka yerde belirtilmeyen diğer mallar	\$410,972.47
<b>2010 YILI TOPLAM</b>	<b>\$113,883,219.18</b>

Kaynak : [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr) Erişim Tarihi 18.08.2011

### **2.2.3. Mal Gruplarına Göre Lojistik Sektörü**

Aşağıda tabloyu incelediğimizde görülüyor ki Türkiye'nin işlenmiş mallar ve makine, ulaştırma araçları ihracatı ile çeşitli mamul eşya ihracatı en büyük kalemi tutmaktadır. Bunların nakliyesi asgari düzeyde olduğu takdirde istenilen ölçüde kar edilecek aksi takdirde artan maliyetler bu malların satış cazibesini düşürecektir.

Fakat yıllardan beri sürdürüle gelen lojistik politikasının yanlışlığını bu ülke pahalıya ödemiştir. Bu malların %85'inin karayolu ile nakli Dünya'daki rekabet gücümüzün düşmesine neden olmuştur.

**Tablo 2.2010 yılı Türkiye İhracatının Mal Gruplarına Göre Dağılımı**

<b>MAL GRUPLARI</b>	<b>TUTAR</b>
Canlı hayvanlar ve gıda maddeleri	\$10,498,627.86
İçkiler ve tütün	\$898,053.36
Akaryakıt hariç yenilmeyen hammadde	\$3,870,266.51
Mineral yakıtlar, yağlar vb damıtılmasından elde edilen ürünler	\$4,469,432.62
Hayvansal, bitkisel katı ve sıvı yağlar, mumlar	\$345,916.66
Başka yerde belirtilmeyen kimya sanayi ve buna bağlı sanayi ürünleri	\$6,805,799.58
Başlıca sınıflara ayrılan işlenmiş mallar	\$33,181,454.55
Makine ve ulaştırma araçları	\$31,811,230.22
Çeşitli mamul eşya	\$19,763,064.23
SITC'da sınıflandırılmamış eşyalar	\$2,239,373.61
<b>TOPLAM</b>	<b>\$113,883,219.18</b>

Kaynak : [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr) Erişim Tarihi 18.08.2011

### **3. TÜRKİYE'DEKİ LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ**

#### **3.1. Lojistik Yönetimi**

##### **3.1.1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi**

1800'lü yıllar sanayi devriminin ilk dönemleridir. Bu dönemde firmaların odak noktası, üretilen malların işletmelere olan maliyetidir. 1900'lu yıllara bakıldığında üretilen mallara yoğunlaşan talepler nedeniyle üretimden satışa odak noktası kayması olmuştur. Süreç bu zamana gelinceye kadar iş çevreleri oluşan satış, üretim, pazarlama ve bunun gibi maliyet faktörleri ile birlikte lojistik kavramında ek maliyet gördüklerinden son zamanlara kadar lojistiğe önem vermemişlerdir. (Birdoğan, 2004, s.7)

1950'li yıllara kadar Dünya genelinde tüm işletmeler lojistik faaliyetlerini farklı bölümlerde ve sorumluluklar altında sürdürmektedirler. Bu bölümlerin hedefleri çoğu zaman birbirleriyle çatışarak ortak hareket etmelerini güçleştirmiştir. Dünya'daki ekonomik gelişmelerin 1950 ve 1960'lı yıllarda pazarlama yaklaşımının büyük bir gelişme kaydetmesi lojistik kavramının önem kazanmasına neden olmuştur. Günümüzün lojistik temelleri 1970'li yıllarda oluşmuştur. Az maliyetle daha iyi lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için lojistik yönetimi üzerine yoğunlaşmış ve bu konuda çalışmalar yapılmıştır. (Orhan, 2003,s.17)

1980 'li yıllara gelinildiğinde daha önceki dönemlere nazaran lojistik faaliyetlerde daha fazla gelişimin olduğu dikkatleri çekmiştir. Bunlar ; (Timur,1988 )

- Ürünleri müşteriye ulaştırmada varolan yönetmeliklerin azamiye indirilmesi
- İşletmelerin Bilgi İşlem Teknolojilerini kullanmaya başlamaları
- İletişimde meydana gelen olumlu gelişmeler

1990'lı yıllarda ise işletme yönetiminde lojistiğin önemi iyiden iyiye hissedilmiştir. Nedenleri şu şekilde sıralayabiliriz: (Birdoğan, 2004, s.11)

- İşletme nakliye maliyetlerinin yükselmesi
- Üründen beklenen veriminin en üst noktaya ulaşması
- Stoklara dair önceden uygulanan yöntemlerde meydana gelen önemli değişiklikler
- Müşteri istek ve beklentilerinin değişmesi
- Bilişim ve iletişim teknolojisinde meydana gelen hızlı ilerlemeler
- Akabinde işletme ve tüketicilerin bilgisayar kullanmaya başlaması
- Geri dönüşümün tüketicilerin öncelikli beklentileri içerisinde yer alması
- Uluslararası pazarlarda üretim ve satış yapan işletmelerin artması ve pazar payının büyümesi

### **3.1.2. Lojistiğin Tanımı ve Önemi**

Eski Yunanca'da 'Logisticos' ve latince'de 'Logisticus' sözcüklerine karşı gelen lojistiğin her iki dildeki anlamı hesap yapmak veya matematik mantığı anlamına gelmektedir. (Demir,1991,s.1)

Lojistik kavramının kullanımı ticari alanda yeni bir olgudur. Askeri literatürde eskilere dayanan bir geçmişe sahip iken, iş literatüründe yeni bir geçmişe sahiptir. Bu kavramın getirdiği anlayışta hızlı bir şekilde yayılmıştır. Geçmişte sadece nakliye olarak algılanırken, yerine günümüz gerekleri, faaliyet, kapsam ve konu alanları geliştirmiş ve işletmelere yeni hizmet olanağı sunmaya başlanmıştır. (Tavlı, 2005,s.24-25)

Lojistik askeri alanda yeni bir kavram olmayıp, haberleşme, sağlık, yiyecek, içecek, yol, silah gibi çok yönlü hizmetleri etkili seri bir biçimde plan ve programla uygulayan hizmetlerin tamamı anlamına gelmektedir. (Kocaoğlu, 2003)

ABD'nin yüksek oranda malzeme ve personelini, uzak olan üstlere kısa bir sürede taşıdığı körfez harekâtı askeri alanda lojistik uygulamalarına en yakın

örneklerden biridir. Körfez hareketında yarım milyon insan, yine yarım milyon ton malzeme ve 2, 3 milyon ton araç gereçle başarılı bir şekilde taşınmıştır. (Ballou, 1999,s.5)

Lojistik sektörünün en tanınan ve en profesyonel organizasyonu olarak tanınan Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Logistics Management ) yaptığı tanıma göre lojistik; müşteri istek ve ihtiyaçlarını karşılamak üzere hammadde ve malzemeninin başlangıç noktasından alınarak ürün haline getirilip tüketildiği noktaya kadar tedarik zinciri hareketinin etkin bir şekilde her iki tarafa doğru hareketinin sağlanmasıdır. Yani ürünlerin depolanması, planlanması, uygulanması ve kontrol altında tutulmasını ifade etmektedir.(Koban, Keser, 2007,s.43)

Lojistiğin diğer bir tanımı ise malların satın alınması ve sırasıyla taşınması, depolara sevki ve ilgili yerlere dağıtılmasını içeren işlemlerin bütünüdür. (Ratliff ve Nulty ,1996, s.1)

Lojistik kelimesinin diğer bir bakış açısıyla yani dış ticaret açısından değerlendirildiğinde kelimenin anlamında sınırlamalar olduğu görülmüştür. Yani dış ticaret açısından tanımlandığında müşterilerin ihtiyaç ve beklentileri doğrultusunda belirli bir bedel ödemeleri karşılığında ürünlerin ihracatı gerçekleşen ülkedeki üretim tesisinden alınarak ithalatı gerçekleşen ülkenin belirtilen tüketim yerlerine sevkinin sağlanması için yapılan tüm faaliyetler bütününü ifade etmektedir. (Canitez,Tümer,2005, s.153)

Lojistik, dağıtım kanallarındaki etkinliğinden, faiz oranlarına ve enerji maliyetlerine kadar hemen hemen her sektörü etkilediğinden ülke ekonomisi içerisinde önemli bir etkidir. Dolayısıyla ülke içerisinde yaşayan insanlar her faaliyetlerinde hemen hemen lojistikten etkilenirler. Gelişmiş ülkeler uzun süre önce lojistik önemini kavradıklarından, yönetimin vazgeçilmez fonksiyonu olarak algılamışlardır. Bir ülkenin rekabet gücü açısından iyi bir lojistik sisteme sahip olması önem arz etmektedir. (Razzaque, 1997,s.18-38)

### **3.1.3. Lojistiğin Amaçları**

Lojistik faaliyetlerin amacı, malların sevki, ambalajlanması ve depolanması yani fiziksel dağıtım fonksiyonu ile malzemelerin akış planının yapılması, tedarik edilmesi ve depolanması ve kontrolü yani malzeme yönetimi fonksiyonunun birbiriyle uyumlu hale getirilmesinin sağlanmasıdır. Başka bir tanımla lojistiğin amacı stoklarda, üretim aşamasında bulunan malları üst düzey kalite standartlarını kullanarak, düşük bir maliyetle ürünün müşteriye ulaşımını kolay bir şekilde sağlamaktır. (Kaya, 2003,s.137)

İşletmeler lojistik sisteminin oluşturulması ve yönetim çerçevesi açısından amaçlarını ve farklı maliyet alanı üzerinden kontrolünü ve denetimini tesis etmelidir. Yeterli ve etkili bir lojistik başarıyı oluşturmak için en az düzeyde sapma, elde minimum seviyede stok bulundurma, malları en yüksek seviyede birleştirme, iyi derecede kalite kontrolü, mamul yaşam periyodunu destek altında tutma şeklinde sıraladığımız unsurları gerçekleştirilmesi gerekmektedir. (Gökkaya, 2001, s.146)

Lojistik’de önem arz eden maliyetlerden biri de ürünlerin taşınmasıdır. Nakliye gideri taşınacak ürünün taşınacağı mesafenin uzunluğu ve ağırlığına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Lojistiğin amacı işletmede meydana gelen tüm lojistik faaliyetleri minimum maliyetle etkin ve verimliliği maksimize ederek müşteri memnuniyetini sağlamaktır ve bunun başarılı bir biçimde yerine getirilmesidir.(Timur,1988,s.9)

### **3.1.4. Lojistiğin Unsurları**

Lojistiğin unsurları sektörlere göre farklılık gösterir. Bu farklılıklar döneme ve sektöre göre değişmektedir. Lojistiğin unsurları zaman içinde de değişmektedir. Bunun sebebi lojistiğin gereksinimlerinin de değişmesidir. Nitekim kabul görülen tüm lojistik uygulamalarda sürekli olarak görülen bazı unsurlar vardır. Burada esas olan proje yönetim faaliyetleridir. Bunun içerisinde araştırma tasarım ve üretim süreci son derece önemlidir. Ayrıca temin ve tedarik faaliyetleri ulaştırma faaliyetleri

de son derece önemlidir. Bunun yanı sıra kalite güvencesinin sağlanması kalite kontrolünün temini ve emniyet standartları, deneme testleri kalite faaliyetleri içerisinde yer almaktadır. Bunun dışında dokümantasyon ve kodlandırma, ambalajlama, yükleme, depolama nakliye ve dağıtım ile teslim ve teslim faaliyetleri de son işlem faaliyetleri arasındadır. Fakat bunlar sistem, malzeme, katalog, tedarik ve kontrol yönetimi ile gibi işletme destek faaliyetleriyle desteklenmedikçe hiçbir şey ifade etmez. Ayrıca buna bakım, onarım, yenileştirme faaliyetleri ve desteği gibi işletme hayatın devam ettirme faaliyetleri de eklenmelidir. Bunun yanı sıra sağlık yönetimi de lojistik yönetimi içerisinde önemli bir yer işgal etmektedir. İnşaat ve emlak faaliyetleri de lojistik sektörü içinde son derece önemli bir yer işgal etmektedir. Lojistik faaliyetleri yapılırken çevrenin korunması ve atıklarında ekonomiye kazandırılması şarttır. Tabii bu uygulamaları yaparken bilgisayar benzeri bilişim teknolojisi ürünleri veri tabanlarından istifade etmek gerekecektir. (Keskin, 2006 ,s.35 )

### **3.1.5 Lojistiğin Temel Faaliyet Alanları**

Lojistik Yönetim Kurulu'na (Council of Logistics Management ) göre her firmada tipik bir lojistik sistemi mevcuttur. Bunlar müşteri hizmeti, talep tahmini, dağıtım iletişimi, envanter kontrolü, fabrika ve depo yer seçimi, satın alma, paketleme, iade edilen ürünlerin elleçlenmesi, hurda ürünlerin imhası, trafik ve nakliye, depolama ve antrepoculuk gibi faaliyetleri kapsamaktadır. (Ballou, 2004, s.10 )

İşletmeler 1970'li yıllardan günümüze kadar geçen süre içerisinde yaşanan hızlı değişimlere karşı uyum sağlayabilmek adına çeşitli davranışlar sergilemişlerdir. İşletmelerin bu zaman zarfı içerisinde buldukları pazarda rekabet güçlerini geliştirmek ve ayakta kalabilmek doğrultusunda olmaktadır. Ekolojik yaklaşım tarzıyla işletmelerin değişim ve çevresel koşullara uyum sağlaması ele alındığında iki yaklaşım tarzı ile açıklanabilir. Bunlar; ( Koçel, 2005,s.365-366 )



- Rekabetçi Yaklaşım
- Niş Yaklaşım'dır.

Rekabetçi Yaklaşımına göre; işletmeler çevresel koşullara ve rekabet koşullarına uyum sağlayamadıkları takdirde faaliyette buldukları pazardan saf dışı bırakılırlar. Bu görüşe göre; bazı işletmeler yapıları ve özellikleri dolayısıyla çevresel faktörlerde görülen değişimlere uyum sağlayamamaları nedeniyle ayakta durmakta zorluk yaşarlar. Bunun sebebi bu işletmelerin esnek olmamalarıdır. Yani değişime uygun şekilde hareket etmemeleridir.

Niş Yaklaşım'a göre ise; Çevresel koşullarda meydana gelen her gelişim ve değişme doldurulması gereken bir boşluk yaratmaktadır. Yani çevresel koşullardan meydana gelen bu boşlukları doldurabilecek özelliklere sahip işletmeler yaşamlarını devam ettirebilecek güçte olan işletmelerdir. Dolayısıyla boşlukları dolduramayan işletmeler ise saf dışı bırakılırlar. (Koçel, 2005,s.365-366 )

Pazarlama bilmeden lojistik faaliyetlerinin başarılı bir şekilde yönetilmesi mümkün değildir. Ancak pazarlama sayesinde lojistik faaliyetleri yönlendirilecek ve bu faydalar pazarlama faaliyetleri çerçevesinde sağlanacaktır. Pazarlamanın en önemli bileşenlerinden bir tanesi fiziksel dağıtımdır. Bu da ancak lojistik yönetimi sayesinde mümkündür. Lojistik yönetimi sayesinde sağlanan faydalar pazarlama alanını etkilemektedir. Lojistikte yapılan bir hata pazarlama yönetiminin işleyişini alt üst etmekte ve bu da şirketleri olumsuz yönde etkilemektedir. (Tuna, 2002,s.171)

Pazar ile lojistik faaliyetleri karşılıklı etkileşim içerisindedir. Buna göre lojistik faaliyetler; Müşterilerin satış öncesi, satış ve satış sonrasında ihtiyaçlarına cevap vermek için talep tahminlerinin ve envanter denetiminin yapılması, sipariş yönetiminin üzerinde durulması gerekmektedir. Bu bağlamda elleçleme, müşteri memnuniyeti, dağıtım ağının yönetimi, tesis seçimi, satın alma, ambalaj ve iade edilen malların işlem prosedürü ve depolama faaliyetleri yapılmalıdır. Lojistik faaliyetlerinde en önemli unsur ulaştırma'dır. Üretilen mal ve hizmetlerin bir noktadan başka bir noktaya ulaştırılmasını ifade etmektedir. Depolama ise ikinci sırada yer almaktadır. Satışlar içerisindeki maliyet payı %6-9 arasında değişiklik

göstermektedir. Ülke genelinde ise bu pay %16'ya tekabül etmektedir. (Çavuslar, 2004)

## **3.2. Lojistikte Yönetim Kavramları**

### **3.2.1. Lojistikte Yönetimin Yararları**

Küreselleşmenin etkisiyle yaşanan yoğun rekabet sonucunu işletmeler düşünmeli ona göre stratejik kararlar almalıdır. İşletmelerin temel amacı müşterilerin istek ve beklentileri doğrultusunda düşük maliyetli ve kaliteli mal üreterek doğru yer ve zamanda müşteriye ulaştırmak olmalıdır. Bunun için işletmeler hedeflerini belirlemeli ve bu doğrultuda hareket etmelidirler.(Yelkikalan, Kalmış, 2001,s.499)

İşletmeler, düşük maliyetli ve kaliteli ürettikleri malları doğru zamanda müşteriye ulaştıramadıkları durumlarda istenen hedefe ulaşmamış olacaktır. İşletmeler lojistik yönetimi ile birlikte çeşitli avantajlar sağlar. Bunlar aşağıda sıralanmıştır :

- Yöneticilerin içinde bulunulan sektörün ve pazarın şartlarını iyi değerlendirmelerine ve o yönde kararlar almalarına yardımcı olur.
- Herkesin en iyi bildiği işi yapmasıdır. Örneğin; Tedarikçi işletme istenilen hammadde ve malzemeyi zamanında ve eksiksiz getirmesi, imalatçı işletme ise kendisine teslim edilen hammaddeyi ürün haline dönüştürmesi ve sonrasında satış ekibinin gerekli fizibiliteyi yaparak ürünlerin satışını gerçekleştirmesidir.
- İşletmeler bilgi teknolojisindeki hızlı gelişmeler neticesinde kullandıkları yazılım programlarıyla uzun vadeli kararlar alırlar. Stok yönetimi ve elde fazla stok bulundurmama gibi.
- Lojistik yönetimi sayesinde işletmeler gelecek ilgili önemli kararlar alabilir ve yeni ürün tasarımı yeni pazarlara açılım yaparlar.

### 3.2.2. Lojistik Yönetiminde Planlama

Lojistik stratejileri belirlenirken başlangıç noktasından, daha ileride olan stratejilerin incelenmesi ve lojistiğin oluşan bu stratejilere nasıl katkı sağlayacağını değerlendirmesi gerekmektedir.(Brewer and Hensher, 2001, s.1)

Donald Waters lojistiğin işletme üzerindeki görevlerini şu şekilde belirtmiştir:

“Lojistik olarak bizim görevimiz; ortak hedeflere ulaşmak için firmaya üretim için gerekli malzemeleri getirmek, süreç içinde malzemeleri hareket ettirmek ve işlemi biten ürünleri müşterilere ulaştırmaktır. Amacımız içerdeki ve dışarıdaki müşterileri tam olarak tatmin edebilecek esnek, güvenilir ve etkili hizmet, sunabilmektir.” (Waters, 2001 )

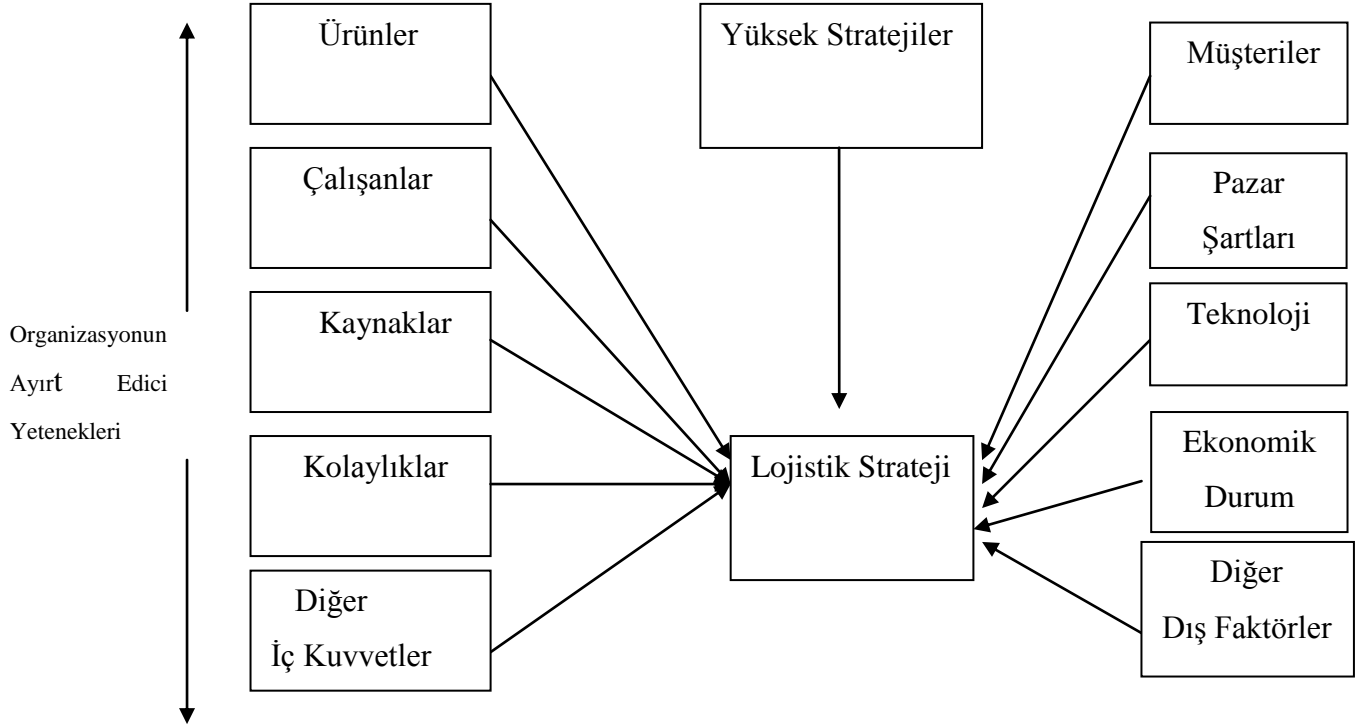
Lojistik ile ilgili işlemler ortaya konan hedefler açısından diğerlerinden daha yüksek hedefleri içerebilir. R. J. Smith bu şekilde söylenmiş olan süslü anlatımların genel olarak üç yolla başarısız olduğunu belirtmiştir. Birinci olarak bu anlatımların belirlenen hedeflerin çok üstünde olduğu ve organizasyonların bu hedeflere ulaşamayacağıdır. İkinci olarak, bu anlatımlar olduğundan o kadar çok belirsizdir ki hiçbir insan hedeflere ulaşip ulaşamayacağı konusunda kesin yargılarda bulunamaz. Üçüncü olarak ise organizasyonlar lojistiğin yönetimi fırsatını ellerinden kaçırmış olurlar. (Smith, 2000, s. 22 )

Lojistiğin görevleri hakkında oluşturulan stratejiler işletme açısından oldukça faydalıdır. Fakat daha önemli olan adımlar daha az açıktadır. Hiçbir durum için tek bir iyi strateji ve iyi bir strateji için de standart izlenebilecek bir yol yoktur. Gooderham bu konuda şunları söylemiştir:

“Hiçbir zaman bir stratejiyi geliştirme ve uygulamanın tek bir yolu yoktur. Başarılı planlamanın anahtarı seçilen amaçlar ve tekniklerin, organizasyonun hali hazırdaki kültür kabiliyetlerinin ve iş çevresinin ve arzu çıktılarının birbirleriyle uyuşmasıdır.”(Gooderham, 1998)

Eğer uyuma sağlanırsa organizasyonun güçlü yönleri ile dış kısıtlamaların dengelenmesi gerekmektedir. Böylece organizasyonun güçlü olan yönleri ile müşterilerin talepleri eşleştirilebilir. Şekil 2.de yöneticilerin lojistik stratejiyi oluştururken dikkate alması gereken üç konuyu şu şekilde sıralayabiliriz:

- Üst stratejiler,
- İş çevresinde bulunan belirgin yetenekler,
- Organizasyonda bulunan belirgin yetenekler (Waters, 2003, s.74)



Şekil 2. Bir Lojistik Strateji Tasarımında Etkenler

Kaynak: Donald Waters, Logistics An Introduction to Supply Chain Management, Palgrave Macmillan, 2003 s.63

Lojistik, tedarik süresince, ulaşılabilir olunuşu, maliyet, alıcı desteği, zarar vb. bu etmenler müşterinin ürün alımında etkilenmesine neden olur. Müşteri içerisinde bulunduğu bu duygularla lojistik gerçekte ürünün tasarısı çarpıcılık değeri

kalitesi ve başarılı olmasına katkı sağlar. Ancak hangi etkenler daha değerli ise her hangi lojistik stratejisinde belirlenmelidir. Bu soruyu cevaplarırken organizasyonlar 4PL (mal, mekan, imrendirme ve ürünün mali karşılığı ) üzerine odaklanarak rekabet içerisinde oldukları klasik pazar görüşü ile başlayabilirler. Lojistiğin bulunduğu rekabet üzerinde, mal da; bütün malın paketlenmesinde olan faydası sebebiyle, mekan konusunda; araç gereçlerin dağıtımından dolayı ve fiyatta; işlem giderlerine olan etkisinden dolayı önemli bir role sahiptir. Lojistik stratejisinin sahip olduğu bu özellikleri verimli bir biçimde vurgulamalıdır. Lojistik stratejisi aşağıdaki ilgili konulara vurguda bulunmalıdır (Ülgen ve Mirze, 2004,s.284-285 )

- Lojistik Maliyetlerin Azaltımını Sağlamak
- Müşteriye Verilen Hizmet Düzeyini Arttırmak

### **3.2.2.1. Lojistik Maliyetlerin Azaltımını Sağlamak**

Lojistik yönetiminde temel düşünce, lojistiğin toplam giderlerini en aza çekmektir. Bu maliyet aşağıdaki maliyet esaslarını içermektedir.(Shapiro, 2001,s.40)

- Stoku elde tutma maliyeti,
- Giden taşıma ve ulaştırma maliyeti,
- Gelen taşıma ve ulaştırma maliyeti,
- Ana madde diğer satın alma maliyetleri,
- Tesise yapılan yatırım maliyeti,
- Dağıtım merkezi için yapılan maliyetler,
- Şirket içi yatırım ve taşıma maliyetleri.

### **3.2.2.2. Müşteriye Verilen Hizmet Düzeyini Arttırmak**

Mal ve hizmetler için hem “mekan” hem de “zaman” yararı doğuran lojistik, “müşteri hizmet düzeyi” ile doğrudan alakalı bir kavramdır (Ballou,1999,s.16)

Lojistik stok oranları dağıtım vakitleri, cevap hızı ve müşteri hizmetlerinin diğer etkenlerini denetler. Organizasyonlar lojistik yöntemlerini müşteri hizmetlerine odaklanarak uzun vade de rekabet edebilme fırsatı sağlarlar.(Chan, 2005,s.20)

Müşteriler genelde malların olabildiğince çabuk ellerine ulaşmasını isterler, buna bağlı olarak genel bir lojistik yöntemi hızlı teslimatları garanti etmelidir. Aynı zamanda yeni malın hızlı temin edilmesi ya da müşteri tarafından belirlenmiş sürede teslimat anlamına gelir. (Calantone ve Di Benedetto, 2007, s.4 )

Bu yenilik şirketlerle tedarikçileri arasındaki ilişkinin hızlı bir şekilde gerçekleştirebilmesi, lojistik süreçlerdeki aralardaki aşamaların yok edilmesi konusunu güçlendirmektedir.(Yüksel, 2002, s.265)

Hanfield, iki ayrı süreye dayalı rekabet biçimi geliştirmiştir. Bunlardan ilki işletmelerin yeni biçimlerini ve mallarını çok hızlı bir biçimde tanıtmak yani rekabettir. İkincisi ise şirketlerin malını müşterilerine daha kısa sürede çabuk bir şekilde dağıtarak olması gereken doğru bir rekabet avantajı yaratmaktır. (Handfield, 1995,s.18 )

Müşteriler satın aldıkları ürünlerin tamamında üst seviyede bir kalite ister. Genel bir lojistik stratejisi üst seviyede kalite lojistik hizmetleri ile üst seviyede kalite hizmetini garanti eder. (Lambert, 1992,s.6 )

TKY 'de ulaşılmak istenen nokta, müşteri beklentilerini koşulsuz ve sınır olmaksızın sağlayarak müşteri hoşnutluğunu ve piyasa payını olabildiğince üst seviyeye çıkarmaktır. Bunları başarmak için ise gerekenler:

- Kalite beklentilerini eksiksiz olarak ve ilk seferde karşılama,
- İstenen kaliteyi en uygun fiyatla doğru zamanda sunabilmek,
- İstenen kaliteyi doğru fiyatla ve maliyetle sağlamaktır.” (Kasa, 2002)

### 3.2.3. Lojistik Faaliyetler

Lojistik faaliyetleri çoğu köklü firmalar yapılması zorunlu işlerden biri olarak görmektedir. Son yıllarda küreselleşmenin de etkisiyle dünya daha küçük ve canlı bir pazar haline gelmiştir. İşletmeler yeni pazarlara girme ve giderek artan müşteri beklentileri ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu artışların sonucunda talep ve beklentiler işletmeler üzerinde baskılar oluşturmaktadır. Bu baskılar aşağıda sıralanmıştır: (Tunçbilek, 2002,s.42-43)

- Ürün ve hizmet kalitesinin artırılması
- Üretilen ürün ve hizmetlerin çeşitliliğinin artırılması
- Elde bulunan mevcut stokların en az seviyede tutulması
- Değer akış süresinin minimuma indirilmesi
- Müşterilere söz verilen tarihte ürünlerin teslim edilmesi
- Müşterilere gelişmiş hizmet verilmesi
- Tedarik zinciri maliyetinin azamiye indirilmesi
- Küresel talep-tedarik ve üretim üçlüsünün etkin koordinasyonunun sağlanması

Ön plana çıkan başka bir kavram ise iş dünyasında toplam müşteri değeri kavramıdır. Müşterinin verilen hizmet veya üründen beklediği faydaların tamamına toplam müşteri değeri denilmektedir. Asıl rekabet firmanın malları arasında değil, malları üretilip hizmete sunan birimler arasındadır. İşletmelerin müşterilerini kaybetmemek ve yeni müşteriler kazanmak için sunulan ürünün üzerine yoğunlaşması yetersiz kalır. Rekabet avantajı sağlamanın yollarından birisi de lojistik faaliyetlere ve müşteriye değer ve kalite sunmaktır. Pazar kontrolünü elde etmek, üretim esnekliğini arttırmak ve işletme stratejisini belirlemek lojistiğin en önemli öğeleri olarak görülmektedir. (Şen, 2006,s.22-25 )

Lojistik faaliyetler genellikle müşteri hizmetleri üretim ve planlama kontrolü, satın alma, depolama, ambalajlama ile stok yönetiminden ibarettir.

Lojistik faaliyetlerde temel rol oynayan ve faaliyetlerin analizinde büyük avantaj sağlayan yaklaşım sistem yaklaşımıdır. Sistem yaklaşımı sistem kuramına dayanmaktadır. Lojistik problemlerin çözümünde ve faaliyetlerin yerine getirilmesindeki katkılarından dolayı sıkça lojistik disiplininde sıkça adı geçmektedir. (Gammelgard, Britta 2004,s.479-480)

### 3.2.3.1 Müşteri Hizmetleri

Müşteri hizmeti; işletmelerin müşteri ile olan ilişkilerini tamamıyla kapsayan ve yöneten müşteri odaklı bir anlayışı ifade etmektedir. Lojistik faaliyet alanı içerisinde yer alan çoğu faaliyetlerle yakın ilişki içerisindedir. Stok, depolama ve ulaşım hakkında alınan kararlar müşterinin hizmet ihtiyaçları ile ilgili alınan kararlardır. Yani müşterinin beklentisi olan ürünün doğru yer ve zamanda müşteriye teslim edilmesi lojistik için önem arz etmektedir. (Birdoğan, 2004,s.23 )

Müşteri hizmeti elemanlarını şu şekilde kategorize etmek mümkündür: (Lambert, 1993,s.17 )

- Satıştan Önceki Müşteri Hizmetleri; Bu grup dolaylı yoldan lojistikle ilgilidir.
  - ✓ İşletmelerdeki müşteri hizmetleri politikasının yazılı ifadesi; müşteri gereksinimlerine bağlı sistem performansını takip etmeye yönelik raporlamayı içine alır.
  - ✓ Yazılı hizmet politikasının ulaştığı müşteriler
  - ✓ Organizasyon biçimi: Çoğu işletmelerde müşteri hizmetleri oranı istenilen seviyede gerçekleştirilecek organizasyonel yapı farklılık göstermektedir.
- Satış Esnasında Müşteri Hizmetleri



- ✓ Stok eksikliği seviyesi: Bu kavram ürün bulunabilirliğini ifade etmektedir.
  - ✓ Sipariş bilgisi bulunabilirliği: Bugün, müşterinin siparişinin takibi konusunda beklentileri üst seviyededir.
  - ✓ İlerleyiş doğruluğu: İlerleyişteki bilgilerin doğru oluşu ile ilgilidir.
  - ✓ Sipariş teriminin tutarlılığı: Teslimat zamanının kısa ve tutarlı olması ile ilgilidir.
  - ✓ Gerekli durumda özel sevkiyat taşınmasının yapılması
  - ✓ Transferler: Dağıtım yapan merkezler arasındaki ürün transferidir.
  - ✓ Sipariş verme konusundaki rahatlık
  - ✓ Ürün bulunabilirliği: Sipariş verilen olmadığı durumlarda işlevi aynı, benzer bir ürün bulunabilirliği
- Satış İşlemi Gerçekleştirildikten Sonraki Hizmetler: Bu grup müşterileri hatalı mallardan koruyarak ambalaj ürünlerinin geri dönüşümünü sağlamak, istek ve şikayetler ile iade edilen malların iletilmesini sağlamak amacıyla ilgili malı destekleyici hizmetlerin tamamını kapsamaktadır.
- ✓ Ürünün kurulumu garantisini, onarımı ve yedek parçaları kapsar.
  - ✓ Ürünün gözden geçirilmesi: Pazarda sorunlu ürünlerin belirleyerek, geri çekilmesi ile ilgilidir.
  - ✓ Müşteri sorunları, istekleri, iadeleri

- ✓ Ürün yenilenmesi: Olabilecek problemlere karşı ürün yedeklemesi yapılabilir.

### 3.2.3.2. Taşıma Hizmetleri

Taşıma hizmetleri ürünlerin üretildikleri yerden alınarak ihtiyaç duyulan yere götürülen fiziksel hareketidir. Diğer bir deyişle, tedarikçiden işletmeye, işletmeden depoya, depodan depoya en son olarak depodan müşteriye sevk ve teslimatını içerir.(Birdoğan, 2004,s.22 )

İşletmeler açısından ürünlerin taşınmasının önemi yadsınamaz. Çünkü tedarik edilen hammaddenin üretim sürecinden geçirildikten sonra müşteriye güvenli ve hızlı bir şekilde teslimi gerekmektedir. Bunun içindir ki seçilen ve çalışılan lojistik hizmet sağlayıcı işletmenin güvenilir ve hızlı olması esastır. Ancak bunun yanı sıra maliyet unsuru da önemlidir. Yani çalışılan lojistik hizmet sağlayıcı firma güvenli, hızlı ve ekonomik olmalıdır .

Taşıma ya da diğer adıyla nakliye kelime anlamı itibariyle insanlar ya da ürünlerin iki ayrı mesafe arasında yön değiştirmesidir. Lojistik faaliyetlerde diğer lojistik unsurlar belirlenen bir noktada yapılırken, ürünlerin nakliyesinin belirli bir sınır içerisinde gerçekleşmesi mümkün değildir. Nakliye maliyetleri diğer lojistik faaliyetlerle etkileşim içindedir ve en maliyetli olanıdır. Lojistik faaliyetlerin başarısında en önemli faktör nakliye maliyetidir. Nakliye 'ye ilişkin dikkat edilmesi gereken unsurlar aşağıda sıralanmıştır. Bunlar : (Johnson ,Wardlow ,1998,s.173 )

- Nakliye maliyetlerini işletmenin fabrika, depo, alıcı ve satıcıların mekanların'dan direkt olarak etkilenmektedir.
- İşletmelerin mali durumları kullanılmakta olan nakliye çeşitinden etkilenmektedir.

- Gerçekleşmesi kararı alınan nakliye şekliyle birlikte ürünlerin ambalajlanmasından paketlenmesine kadar olan tüm kararların seçiminde etkili olmaktadır.
- Kullanılan taşıma şekliyle birlikte ürünlerin yüklenmesinden boşaltılmasına, limanlardan ve hazırlanması zorunlu taşıma belgelerine ve lojistik sağlayıcısı firmanın taşıma araç türleri üzerinde etkili olmaktadır.

### **3.3.Türkiye’de Taşımacılık**

#### **3.3.1.Karayolu Taşımacılığı**

Osmanlı İmparatorluğundan 18.000 km uzunluğunda bakımsız bir yol devralan Türkiye Cumhuriyeti ülke kalkınmasındaki en önemli faktörün yol olduğu bilincinde hareket etmiştir. Bu bilinçle 1929 yılında bu günkü adıyla Bayındırlık Bakanlığı içerisinde Şoşe ve Köprüler Reisliği kurulmuştur. Çıkarılan Yol Kanunu ile karayolu çalışmalarına gereken hassasiyet gösterilmiştir. (Gülen, 2011, s.94 )

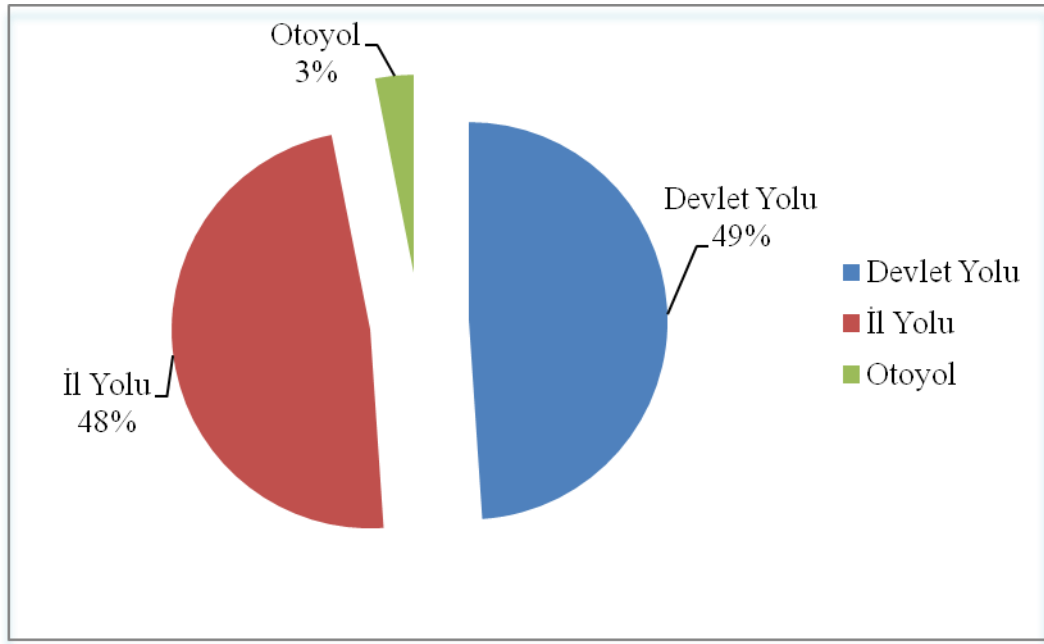
II.Dünya savaşından sonra karayolu taşımacılığı hızlı bir gelişme kaydetmiş ve fazla kullanılan nakliye türü olmuştur.Kapıdan kapıya en uygun taşımacılık türü karayolu taşımacılığıdır. Diğer taşımacılık türlerine oranla her türlü karayolunda ulaşım sağlanabildiğinden pazar payı daha büyüktür. İlaveten yatırım maliyetleri diğer taşımacılık türlerine göre daha düşüktür. Dezavantaj olarak görülen bir yönü ise hava koşullarından ve trafikten olumsuz yönde etkilenmektedir. Karayolu taşımacılığı rekabetin en fazla yaşandığı taşımacılık türü olmakla birlikte ürünlerin dağıtılması ya da ürünlerin toplanması için kullanılmaktadır.(Yıldıztekin,2002 )

Türkiye’ de 1950 li yıllar geride bırakıldıktan sonra demiryolu taşımacılığına yapılması düşünülen yatırımın maliyetin yüksek olması sebebiyle karayolu taşımacılığına yönelme olmuş ve önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Ulaştırma Bakanlığın’dan 2006 yılı Temmuz ayı itibariyle eşya taşımacılığı yapmak için

firmalarca alınan Yetki belgesi sayısı 1.340'lara ulaşmıştır. Türkiye'de toplam ihracatın %53'ü ve toplam ithalatın %24'ünü taşıyan uluslar arası karayolu lojistik sektörü bu alanda 3,5 milyar yatırım yapmış ve yaklaşık 300.000 kişiye istihdam sağlamıştır. (Gülen, 2011, s.94 )

Türkiye' de 2009 yılı itibariyle toplamda 63.996 km yol bulunmaktadır ve karayolları dört gruba ayrılmaktadır. Bunlar aşağıda detaylıyla gösterilmiştir ; (Gülen, 2011,s.133 )

- Devlet Yolları
- Otoyollar
- İl Yolları
- Köy Yolları



Şekil 3. Türkiye'deki Karayollarının Dağılım Durumu

**Kaynak : Gülen,Güven K , 2011 : s 133**

Yukarıdaki grafiği incelediğimizde Türkiye'de 31.315 km devlet yolu,2.001 km otoyol ve 30.680 km il yolu bulunduğu görülmektedir.

1980 yılından itibaren ülkemizde dış ticarete yönelik politikaların geliştirilmesiyle birlikte ihraç edilen ürünlerin çeşitliliği artırılmıştır. İhraç edilen maden ve tarım ürünlerinin yerini sanayi ürünleri almıştır.1990 'lı yıllara gelindiğinde ise uluslar arası taşımacılıkta karayolu taşımacılığı başarılı bir grafik çizmiştir. Yine 1990 lı yılların başında uluslararası kulvarda bulunan Yugoslavya'da başlayan iç savaşla birlikte dış ticarete önemli bir yeri olan Batı Avrupa ulaşım hattı kullanılmaz hale gelmiştir. Ayrıca Macaristan, Bulgaristan ve Romanya 'yı içerisine alan güzergahta ise yetersiz alt yapı ve geçiş ücretlerinin yüksekliği nedeniyle karayolu taşımacılık sektörü sekteye uğramıştır. (Kobi Finans, Kobilerin Danışma Merkezi ,www.kobifinans.com.tr/Erişim Tarihi 15.08.2007)

### **3.3.2.Denizyolu Taşımacılığı**

Türkler'in Anadolu'ya girmesi ve ipek yolunu ellerinde bulundurmalarıyla birlikte kısa sürede deniz taşımacılığı ve nakliyatı önem kazanmaya başlamıştır. Osmanlıların deniz ticaretinin başlangıcından sonraki gelişmeler aşağıdaki gibidir : ( Gülen,2011,s.97-98)

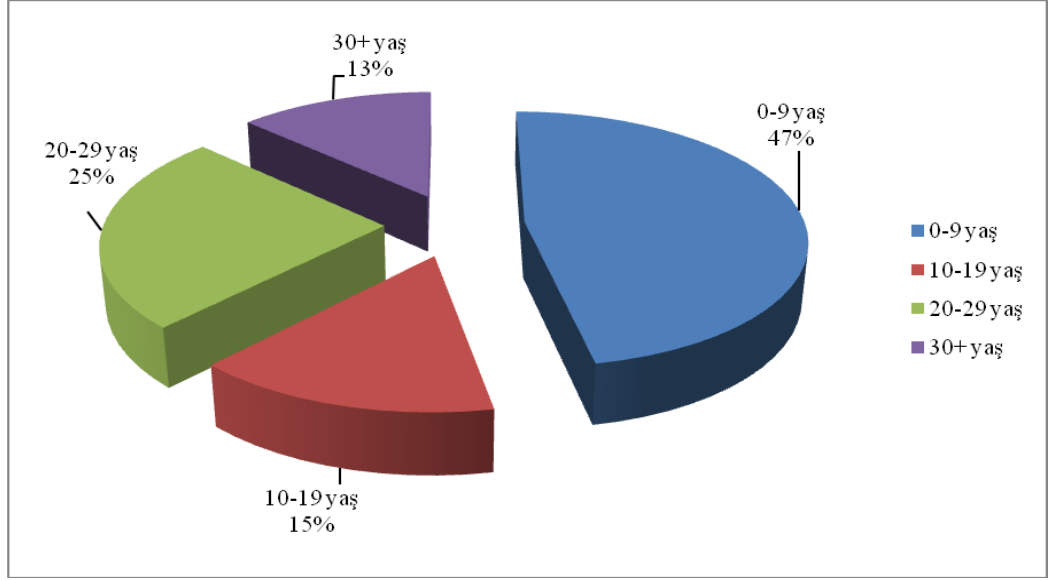
- Yabancılara ait gemilerin taşıma işlerini yaptıkları dönem
- Yabancıların gemileriyle birlikte Osmanlı gemilerinin taşıma işlerini yaptıkları dönem
- Yalnızca Osmanlı gemilerinin taşıma işlerini yaptıkları dönem

Yabancılara ait gemilerin taşıma işlerini yaptıkları 16 yüzyıl 'ı kapsayan bu dönemde Osmanlılara ait deniz sularında yabancılar çalışmıştır. Yabancıların gemileriyle birlikte Osmanlı gemilerinin taşıma işlerini yaptıkları dönem olan 19 yüzyılda Osmanlı deniz sularında yabancılarla Osmanlılar birlikte çalışmışlardır. Yalnızca Osmanlı gemilerinin taşıma yaptıkları dönemin başlangıç tarihi I.Dünya Savaşı (1914) tarihinde başlamaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nda denizcilikle ilgili olarak önem arz eden kuruluşlar aşağıda sıralanmıştır : ( Gülen,2011, s.97-98 )

- Fevaid-i Osmaniye Şirketi ( 1843-1870 )
- Şirket-i Hayriye ( 1851-1870 )
- İdare-i Aziziye ( 1870-1878 )
- İdare-i Mansusa (1878-1909 )
- Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi ( 1910-1923 )
- Hilal Şirketi ( 1910-1928 )
- İttihat Şirketi ( 1913-1918 )
- Türkiye Seyr-i Sefaib İdaresi ( 1923-1933 )
- Osmanlı Deniz Ticareti 2000

Uluslararası taşımacılıkta en yaygın olarak kullanılan taşıma şekli denizyolu taşımacılığıdır. Özellikle hızlı ulaşımın önem arz etmediği durumlarda hammadde ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır.(Yıldıztekin, 2002) Ülkemizde gerçekleştirilen ithalat ve ihracat taşımacılığının %90'lık kısmı ile Dünya ticaretinin yaklaşık %80 i denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Diğer taşımacılık türlerine oranla avantajlı ve güvenilirliği yüksektir. ( Birdoğan, 2004, s 47 )

Çin'in etkisiyle 2009 yılında tüketime dayalı konteyner taşımacılığında gerileme yaşanmıştır. Buna rağmen dökme yük taşımacılığında krize rağmen artış gözlemlenmiştir. 2010 yılına gelindiğinde ise konteyner taşımacılığında ciddi bir artış görülmüştür. Küresel ticaret yeniden 2010 yılında 15 trilyon doları aşmıştır. Taşınan yük miktarı 8,3 milyon tona deniz taşımacılığı ise 33 trilyon ton-mil seviyesine ulaşmıştır. (Deniz Sektörü Raporu 2010, s.5)



**Şekil 4. Gemilerin Yaş Ortalaması**

Kaynak: Deniz Sektörü Raporu 2010,s 48

Yukarıdaki grafiği incelediğimizde Türk Deniz Ticaret filosunun %47 'si 0-9 yaş , %15'i 10-19 yaş , %25 'i 20-29 yaş ve %13'ü 30+ yaş grubunda yer almaktadır ve filo'nun %62 'sinin 20 yaşın altında gemilerden oluştuğu görülmektedir.

Denizyolları ulaştırıcılığında idari kurum ve kuruluşların başında Denizcilik Müsteşarlığı bulunmaktadır. Bu kurumların bir kısmı denizyolu taşımacılığıyla doğrudan ilgilidir. Buna karşın bir kısmı da denizyolu ulaştırıcılığında destek sağlayıcı hizmetler vermektedir. Denizcilik Müsteşarlığı ve bağlı alt birimler denizcilik alt idaresi kapsamındadır. Türkiye'de bulunan limanların bir kısmı TCDD'ye bağlı olarak işletilmektedir ve bundan dolayı Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı kurumlar kapsamında bulunmaktadır. Denizyolu ulaştırmasında yetkili olan idari kuruluşlar aşağıdaki gibidir : (Gülen,2011,s.106-107)

- T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
- Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma Bakanlığı
- T.C. Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü
- Denizyolları Limanlar Hava Meydanları İnşaat Genel Müdürlüğü
- Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı

### 3.3.3. Havayolu Taşımacılığı

En az kullanılan ve en yeni taşımacılık türüdür. Önem arz eden küçük boyutlu ve paketlenmiş ürünlerin hızlı bir şekilde taşınmasını sağlar. 500 km ve daha uzun mesafeler için kullanılmaya uygun taşımacılık türüdür. İşletmeye ilk yatırım maliyeti oldukça yüksektir. ( Yıldıztekin, 2002 )

1940 yılında uçak sayısı 8 iken bu sayı 1999 yılında 75'e yükselmiştir. Türkiye geneline bakıldığında sivil kullanıma açık 48 adet havaalanı (14 adet konversiyonel, 15 adet askeri ve 19 adet stol havaalanı ) bulunmaktadır. Yıllık kapasite yaklaşık olarak 50 milyon yolcu olan bu havalimanlarına yenileri eklenmeye devam etmektedir. (Birdoğan, 2004, s.51 )

Uluslararası ticaretin yaygınlaşması beraberinde havayolu taşımacılığının önemini arttırmıştır. Son on yılda Dünya'daki gelişmelerle birlikte hava yolu taşımacılığı Türkiye'de giderek artan bir değer haline gelmiştir. Türkiye 'de özellikle sanayide meydana gelen gelişmelerle birlikte bilgisayar, ilaç, otomotiv, elektronik ve tekstil kullanım miktarına olan talebi arttırmıştır. Türkiye jeopolitik konumu itibariyle gelecekte Avrupa Birliğine de kabul edilmesiyle birlikte etrafında bulunan 400 milyonluk nüfusun pazarın tüm avantajlarından yararlanacak ve önemli bir Lojistik üstü haline gelecektir.(Lojistik/Taşımacılık Dünyası, 2003,s 12)

Dünya'da havayollarının yatırımları devlet bütçesi tarafından karşılanmaktadır ve bu sebepten büyük bir çoğunluğu kamuya malıdır. Havayolları yatırımlarının çok pahalı olması sebebiyle devlet tarafından karşılanması zorlaştığından havayollarını özelleştirme konusu gündeme getirmiştir. Dünya'da en çok kullanılan özelleştirme yöntemi havaalanı yönetiminin özel bir işletmeye devredilmesidir. Sahibinin devlet olması koşuluyla özel işletmelerle uzun vadeli anlaşmalar yapılması veya kiralanması şeklinde yapılmaktadır. Ya da hükümet tarafından özel bir işletmeye 'yap-işlet-devret' modeliyle satılmasıdır. (Ulaştırma ve Turizm Paneli , 2003,s.8 )



Havayolları taşımacılığı 2920 sayılı 14.10.1983 tarihli kabul edilen Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle birlikte 1980'li yıllarının ikinci döneminde önemli bir gelişme sürecine girmiştir. 2000 'li yıllara gelinildiğinde ise havacılık sektörü kendini toparlamaya çalışırken Türkiye'de 2001 yılında yaşanan ekonomik krizle birlikte ve akabinde A.B.D.'de yaşanan Eylül 2001 terör saldırısı nedeniyle sektöre uğramıştır. Yolcu sayısında ve uçak trafiğinde önemli bir düşüş yaşanmıştır. Krizi atlatabilmek adına havayolu şirketleri personel azaltımından filo küçültmeye ve bazı hatların iptal edilmesi yoluna gitmişlerdir. Ayrıca A.B.D.'nin Irak'a girmesiyle birlikte petrol fiyatlarında meydana gelen artışlar ve ekonomik kriz den tüm dünya havayolu şirketleri eşit derecede etkilenmiştir. Sektör 2003 yılından sonra tekrar büyüme süreci içerisine girmiştir. (Gülen,2011,s.102-103 )

Aşağıda 2005 ile 2008 yılları arası havayolu istatistiklerini gösterir tablo yer almaktadır.

**Tablo 3. Türkiye Havayolu İstatistikleri**

<b>Havayolu İstatistikleri</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Uçak Sayısı	202	245	250	262
Koltuk Kapasitesi	38,600	42,894	40,017	41,634
İç Hat Taşınan Kargo (ton)	315,858	373,055	414,192	399,213
Dış Hat Taşınan Kargo (ton)	933,697	973,934	1,131,833	1,130,464
İç Hat Uçak Trafiği (adet)	264,805	343,956	365,136	385,053
Dış Hat Uçak Trafiği (adet)	286,867	286,713	323,432	356,127
İç Hat Yolcu Sayısı	20,502,516	28,799,878	31,970,874	33,546,000
Dış Hat Yolcu Sayısı	35,042,957	32,884,325	38,381,993	40,840,000

Kaynak : Gülen, Güven K,2011 :s 110

### 3.3.4.Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı uzunluğu 300 -500 km den daha uzun mesafelerde ağırlığı fazla ve değeri düşük ürünlerin nakliyesinde kullanılmaktadır. ( Yıldıztekin , 2002 )

Türkiye’de 1923 yılındaki demiryolu ağının uzunluğu 3.756 km iken bu uzunluk 1970 yılında 7.895 km olmuş 2001 yılına gelindiğinde ise 8.671 km’yi bulmuştur.Hali hazırda hatların %95’lik kısmında tek hat taşımacılığı yapılmaktadır ve hatların büyük bir kısmı fiziki açıdan standart dışı özellikler barındırmaktadır. Türkiye’de bulunan Samsun, Bandırma, Mersin, İzmir, İskenderun, Derince ve Haydarpaşa limanlarının demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Bunun yanısıra Ankara, Sincan ve Gaziantep Organize Sanayi Bölgelerinin de demiryolu bağlantıları bulunmaktadır. Ayrıca Gaziantep’te Bilecik Bozhöyük’ te konteyner terminalleri bulunmaktadır. ( Lojistik&Taşımacılık Dünyası , 2003 )

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ( TCDD ) Demiryolu taşımacılığının temel idari kurumudur. Yolcu taşımacılığında ve yurtiçi yük taşımacılığında hizmet vermektedir. TCDD çalışmalarını 18 ihtisas dairesi ile sürdürmekte olup yedi merkezde de müdürlükleri bulunmaktadır. Bunlar :

(Gülen,2011,s.106-107 )

- Haydarpaşa 1.Bölge Müdürlüğü
- Ankara 2.Bölge Müdürlüğü
- Alsancak 3.Bölge Müdürlüğü
- Sivas 4.Bölge Müdürlüğü
- Malatya 5.Bölge Müdürlüğü
- Adana 6.Bölge Müdürlüğü
- Afyon 7.Bölge Müdürlüğü

Demiryolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleriyle mukayese edildiğinde aşağıdaki avantajları sağlamaktadır. ( Birdoğan, 2004, s.49-50 )

- Kötü hava koşullarından karayollarında göre daha az etkilenir ve karayollarında oranla rahatlık ve güvenliliği fazladır.
- Karayolları ve havayollarına göre hava ve suların kirlenmesinde etkisi daha az bulunmaktadır.
- Demiryolları ulaşımında karayollarında göre daha az arazi gerekmektedir.
- Karayolları ve havayollarına göre daha az gürültü çıkaran ulaşım türüdür.
- Karayolları ile karşılaştırıldığında demiryolları taşımacılığı yük ve yolcu taşımacılığında daha az enerji tüketmektedir.
- Karayolları otoban yapım maliyetleriyle karşılaştırıldığında demiryollarının yapım maliyeti daha ucuzdur.

## 4. DÜNYA'DA LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE MEYDANA GELEN GELİŞMELER

### 4.1. Dünya'da Lojistik Sektörü

#### 4.1.1. Dünya Ekonomisindeki Ortaya Çıkan Sürekli Artışlar ve Azalışlar

Temeli 1950 yıllarda yaşanan toplumsal, ekonomik ve beraberinde teknolojik gelişmelerin yarattığı küreselleşme 1970'li yıllarda ortaya çıkmıştır. Küreselleşme yani 'Yeni Ekonomik Düzen'le beraber ülkelerde üretim yapısı, üretim politikası, ihracat, istihdam gibi birçok konuda köklü değişiklikler meydana gelmiştir.(DPT, 2000, s.15)

1980'li yıllara gelindiğinde dünya piyasalarında sınırların ortadan kalkması ile birlikte küreselleşme adıyla ortaya çıkmış ve teknolojik gelişmelerle birlikte ürün çeşitliliği artmış ve ürünlerin kullanım ömrü de azalmıştır. Dünya'da meydana gelen bu değişimler izlenildiğinde yeni bir kavram olan 'Globeleşme'nin benimsenen ve kullanılmaya başlanan bir terim olduğu görülmektedir. Globeleşme yani uluslar arası ilişkilerde geniş bakış açısıyla değerlendirmeyi yani global düşünmeyi ifade etmektedir. Ayrıca dışa kapalı bir ekonomik sistem yerine dışa açılma ve dünya ekonomisiyle bütünleşme demektir. Ülke için de merkezi yönetimle politika ve ekonomiyi yönlendirmekten ziyade yerel yönetimleri güçlendirmek gerektiği anlamına da gelmektedir. (Aktan, 1998,s.)

Dünya'da 2009 yılı lojistik alt yapı ile ilgili ulaştırma göstergeleri aşağıdaki gibidir.(Wold Factbook, [www.cia.gov](http://www.cia.gov) 2010 Erişim Tarihi 21.05.2010)

- Toplam Havalanı : 48.867 adet
- Toplam Demiryolu Uzunluğu : 1.370.782 km
- Toplam Karayolu Uzunluğu : 68.937.575 km
- Toplam Gemi : 53.005 adet

Dünya ticaret hacminin büyümesiyle birlikte dünya lojistik sektörü de paralel olarak gelişme göstermektedir. Dünya'da ticaret miktarının artmasıyla birlikte

lojistik faaliyetlere de olan talep artacaktır. Bu talepleri karşılayabilmek adına kaliteyi ve müşteri memnuniyetini arttırmak için lojistik firmaları da çalışmalarını hızlandıracaktır. (Gülen, 2011,s.73 )

Aşağıda yer alan tabloda 2010 yılı Lojistik Performans İndeksi (LPI) verileri bulunmaktadır. Tablo incelendiğinde geliri yüksek olan ülkelerin lojistik performansının üst sıralarda olduğu görülmektedir. Üst sıralarda yer alan ülkelerin birçoğunun lojistik sektöründe kilit noktada olduğu görülmektedir. Aynı zamanda buldukları bölgelerde ve küresel manada lojistik sektöründe önemli bir yere sahip oldukları aşikardır. Sıralamaya bakıldığında Türkiye'nin 2007 yılında 34.sırada yer alırken 5 basamak gerileyerek 2010 yılında 39.sırada yerini aldığı görülmektedir. Tabloda ülkelerin performansları incelenirken gümrükler, diğer gümrük işlemleri, ulaştırma ve ulaştırma ile ilgili yasal düzenlemeler, altyapı, yolsuzluk gibi lojistiği kısıtlayıcı etkenlerde gözönünde bulundurularak karşılaştırma yapılmıştır. Sonuç itibariyle ülkelerin uluslararası ticarete ve yatırımlara yakınlık derecelerini göstermektedir. (Gülen,2011,s.70-71)

**Tablo 4. Ülkeler Bazında 2010 Yılı En İyi Lojistik Performansları (LPI-Logistics Performance Index, 2010**

Ekonomi	2010 LPI			2007 LPI		
	LPI Sıra	LPI Skor	En İyi Performans (%)	LPI Sıra	LPI Skor	En İyi Performans (%)
Almanya	1	4,11	100,0	3	4,10	97,1
Singapur	2	4,09	99,2	1	4,19	100,0
İsveç	3	4,08	98,8	4	4,08	96,4
Hollanda	4	4,07	98,5	2	4,18	99,6
Lüksemburg	5	3,98	95,7	23	3,54	79,5
İsviçre	6	3,97	95,5	7	4,02	94,5
Japonya	7	3,97	95,2	6	4,02	94,8
Birleşik Krallık	8	3,95	94,9	9	3,99	93,8
Belçika	9	3,94	94,5	12	3,89	90,7
Norveç	10	3,93	94,2	16	3,81	88,1
Türkiye	39	3,22	71,4	34	3,15	67,5

Kaynak : Gülen, G. K, 2011 :s 71

#### 4.1.2. Dünya Ülkelerini Dış Ticarete İten Nedenler

Ülkeler ekonomilerini geliştirmek, daha fazla gelir sağlamak ve ihtiyaçlarını çok yönlü olarak sağlamak için ticarete ihtiyaç duyarlar. Sadece ülke içinde mal üretip satmak yerine ülke dışından da ihtiyaç duydukları ürünleri alırlar ve verimli oldukları çok üretilen ülke içi malları da döviz geliri sağlamak amacıyla diğer ülkelere satarlar ve böylece dış ticaret gerçekleştirmiş olurlar.

Ülkelerin yapmış oldukları uluslar arası ticaretin nedenleri daha kapsamlı olarak açıklanabilir. Bununla ilgili olarak ilk akla gelen klasik uluslararası ticaret rolleridir. İlk teori Adam Smith'in mutlak üstünlükler teorisidir. Daha sonra David Ricardo'nun karşılaştırılmalı üstünlükler teorisi ve J. Stuart Mill'in görüşleri yer almıştır. (Seyitoğlu, 2001)

Adam Smith'in mutlak üstünlükler teorisine göre her ülke daha az maliyetle ürettiği malda uzmanlaşmalı ve bunu malı başka ülkeye ihraç etmeli ve verimli üretemediği malı daha verimli üreten ülkeden ithal etmelidir. Böylece ülkeler arası bir ticaret gerçekleşmiş olacaktır. David Ricardo'ya göre ise her ülke en bol ürettiği malları ihraç etmelidir. Örneğin: buğday üretimi fazla olan Türkiye ile sanayi malı üreten Almanya arasında bir ticaret gerçekleşecekse sanayi üretimi az olan Türkiye sanayi malını Almanya'dan ithal edecek ve buğday üretimi az olan Almanya da buğdayı Türkiye'den ithal edecektir.

Eli Hecksher ile Bertil Ohlin klasik teorileri iktisadi hayata önemli katkılar sağlamışlardır. Onlara göre bir ülkenin en bol üretim faktörünü üretiminde yoğun olarak kullandığı malları ihraç edeceği prensibine dayalı H-O modeli, klasik uluslar arası ticaret teorisine önemli katkılar sağlamıştır. Bu bağlamda teorinin temelinde faktör olanları kavramında elde edilen karşılıklı avantaj prensibidir. Aynı zamanda uluslararası ticaretin ilk motivasyonu ulusal ve yabancı fiyatlar arasındaki mutlak farklılıktır. Bu farkın transfer maliyetlerinden büyük olması gerekmektedir. Fiyatlardaki mutlak farklılık maliyetlerdeki mutlak farklılığa dayansa da maliyet

fiyat ilişkilerinin tam rekabet piyasalarında farklılık göstereceği gözden kaçırılmamalıdır.(Ekren, 1986,s.37)

Maliyetlerdeki mutlak farklılıklar ise ülkeler arasındaki maliyet oranlarının farklılığından doğmaktadır. Bu sonuç, karşılaştırmalı üstünlükler teorisinin özünü oluşturmaktadır. Böyle bir durumda, ülkelerin fırsat maliyetlerinin belirlediği değişim aralığı limitleri içinde iki taraf içinde kazançlı olabilecek bir değişim oranının ortaya çıkacağı kabul edilmektedir. (Ekren, 1986, s 37)

Uluslararası ticaret teorileri daha gelişerek üç farklı teori ortaya çıkmıştır. Bunlar; beşeri uzmanlık, teknoloji ve tercih benzerliği teorileridir. Beşeri uzmanlık teorileri, gelişmiş ülkelerin özellikle ABD'nin sanayi ürünlerinde karşılıklı avantaj elde etmesine en önemli nedeni olarak, mesleki ve yüksek derecede uzmanlaşmış diğer emek türlerine, öteki ülkelere nazaran daha bol miktarda sahip olduğunu ileri sürmektedir. Teknoloji teorileri, araştırma ve geliştirmeye büyük önem veren ve dolayısıyla yüksek teknolojiye sahip ülkelerin yeni ürünleri piyasaya ilk sürenler olarak özel bir avantaj kazandığının ve diğer ülkelerin bu gelişmeyi anında kopyalamalarını engelleyen bir taklit gecikmesinin söz konusu olduğunu ileri sürmektedir. Sonuçta yeniliği yapan ülkenin ihracat monopolünü ele geçirmesine imkan sağlayan bir teknolojik açık ortaya çıkmaktadır. Tercih benzerliği teorisi ise, ülkeler arasındaki sanayi malları talebi ne kadar benzerse, potansiyel ticaretinde o ölçüde yoğun olacağını iddia edilmektedir. (Erken, 1986; Seyidoğlu, 2001,s.34-45)

Ekonominin ulusal alanda ve ulusal ekonomiye bağlayan birtakım etkenler birbirine bağlantılı olup, ulusal ve uluslar arası politika alanları ayrıdır.

Petrol krizi ile birlikte ortaya çıkan faktörlerin etkisi birbirine bağlantılı olup, bunların en önemlisi uluslararası ilişkileri düzenleyen hiyerarşinin değişmesi, ABD'nin uluslararası ticarete baskın rolünü terk etmesi, uluslararası para sisteminin çökmesi gelmektedir. 1970'li yıllarla beraber istikrarsız ve küçük pazarların hakim olmaya başlaması, talebin değişken olması ve standart ucuz malın yerini kaliteli ve değişken ürünün alması fordist üretim sisteminin yaşam koşullarını sarsmış ve yeni

bir üretim anlayışı doğmuştur. 1970'lerin krizi ile birlikte ulusal devletlerin planlama ve kaynakların yeniden dağılımı fonksiyonu da değişmiş, küreselleşme olarak tanımlanan, ulus devlet bazında örgütlenmemiş bir dünya da iktisadi iş bölümü ortaya çıkmıştır.(Barbaros, 2004,s.17)

Günümüzde giderek ekonomi global anlamda gelişme göstermekte, dünya piyasaları kullanılmakta ve hızla artan bilgi işlem teknolojileri ile beraber global ekonomi kavramı ortaya çıkmıştır.

Global ekonominin iki önemli noktası şunlardır. Birincisi, ulusal mal, hizmet ve finans piyasalarının serbestleştirilmesi olup, ikincisi ise, uluslar arası sermaye akımlarının önündeki tüm idari ve yasal düzenlemelerin kaldırılarak, ulusal üretim ve emek piyasalarının kuralsızlaştırılmasıdır.(Barbaros, 2004,s.17 )

#### **4.1.3. Dünya Dış Ticareti İçerisinde Küreselleşme Kavramı**

Küreselleşme kavramı geçmiş dönemlerden beri var olan ancak yeni kullanılmaya başlanılan bir sözcüktür. Küreselleşme hızla gelişen bilgi teknolojisi, ticarete var olan engellerin kaldırılması, çok uluslu şirketlerin devlet desteği ve ekonomik anlamda güçlenmesiyle birlikte ivme kazanmıştır. Küreselleşme ile ilgili birçok tanımlama yapılmıştır. Küreselleşme ekonomik yönden bir süreç olup ülkeler arasında karşılıklı ürün alış-verişi, sermaye aktarımları ve bilgi teknolojisinin hızlı gelişim göstermesiyle meydana gelen ekonomik gelişmeye ifade eden bir kelimedir. (Akgür,2005,s.1)

Dünya düzeni ve modern toplumları yeniden şekillendiren siyasal, ekonomik ve sosyal değişimlerin arkasındaki ana siyasal güç küreselleşmedir. İç işleri ile dış işleri ya da uluslar arası işler arasında herhangi bir ayrım yoktur. Global dünya ekonomisi ile bütünleşmiş ekonomik akımlar ve süreçler karmaşık iletişim teknolojileri ile daha hızlı ve tüm dünyada etkinliğini arttırmıştır, bu nedenle global ekonomi kırk yıl öncesi ekonomik sisteminden bile farklılıklar göstermiştir. (Newman, 2001,s.81)



Üretim çokuluslu şirketler marifetiyle yapıldığında finansman ve diğer ekonomik kaynakların globalleşmesi, herhangi bir ulus ve devletin kendi ekonomik geleceğini kontrol altına alma gücünü azaltmaktadır. Kendi geleceğini kendi yönlendiren egemen devlet fikri ile modern ekonomilerin durumu arasında da bir kopma olduğu görünmektedir, bu durum ulusal ve uluslararası ekonomik güçlerin yollarının kesişmesi şeklinde baş göstermektedir. (Unat, 2004,s.331-334)

Globalleşen dünya tek pazara dönüşmektedir. Ancak bu şekilde kar yükselecek ve ulus devlet gücü sınırlandırılmış olacaktır. Stratejik hedefler ancak bu şekilde tutulacaktır. Global ekonomi dönemi ile ulus devlet geleneksel otoritesini yitirmiştir. Ulusal ekonomi dünya ile bütünleşmiş durumdadır.(Barbaros, 2004,s.19)

1960'lı yılların başında kullanılmaya başlanılan küreselleşme kavramı 1980'li yıllarda gelinildiğinde ABD 'de öneminin anlaşılmasıyla birlikte Amerikan İşletme Okullarında kullanılan bir kelime haline gelmiştir. 1990 'lı yıllarda ise ekonomik ve uluslararası platform da yerini almış ve akademik dilde kullanır hale gelmiştir. ( Ataman,2009,s.41)

Ulus devletler geleneksel rollerini ve yetkilerini (IMF AB NAFTA) gibi kurumlara devretmektedir. Böylece ulus devletin karar alma uygulama ve denetleme gücü azalmaktadır. Özellikle 19. asırdan 20. asıra kadar yüzyıllık dönemde makroekonomide para ve maliyet politikaları hep istikrar aracı olmuştur. Geleneksel ekonomi politikaları etkinliğini yitirmiştir. İnsan hakları, ticaret hukuku ve doğal çevreyi koruma ve hatta bütün ulusların demokrasi şemsiyesi altında toplanması ve denetlenmesi gündeme gelmiştir. Küreselleşme ile çokuluslu şirketler devletlerin ulusal politikasını belirlemeye ve egemenliğini tescil etmeye başlamıştır. IMF 'nin 2008 raporuna göre dünya ekonomisinde büyüme %6 civarında olmuştur. Daha fazla büyüme dünya üzerinde gerçekleşmemiştir. Bunun da sebebi sıkılaştırılan maliye politikalar ve ortaya çıkan kapasite kısıtlamalarıdır. Ayrıca ABD emlak fiyatlarının ülke genelinde durgunlaşması, petrol bakır çinko gibi emtia fiyatlarının yükselmesi sonucunda küresel ticarete yavaşlamalar başlamış ve daha sonra bu durum son yıllarda global bir krize dönüşmüştür. Dünyadaki büyümeler dengesiz

gerçekleşmiştir. Fakat buna rağmen yükselen piyasa ekonomileri kalkınmakta olan ülkeler için ekonominin canlı kalmasına sebep olmuştur. Avrupa ve Japonya’da istenilen ölçüde büyüme oranları gerçekleşmemiştir. Bu durum ihracatın durmasını sağlar. Bunun da sebebi global dünya da iç talebin zayıflıdır. (Bayar, 2008)

#### **4.1.4. Dünya Ticareti ve Lojistik Sektörü**

Küreselleşmenin etkisiyle dünya’da lojistik sektörü, ülke ve firmaların rekabet edebilirliği açısından en önemli uluslararası ekonomik öğelerden biri olarak yer almaktadır. Ülkelerin büyümesi ve gelişiminde izlenen yollar, teknolojinin hızlı gelişimi ve paralelinde dünya’da alt yapı olanaklarının gelişmesi, kanun koyucuların yaptıkları ticari faaliyetleri düzenleyici yasalar ve müşteri memnuniyetini ön plana çıkarmaktadır. Tüm bunlar lojistik sektörünün önemini arttırıcı nedenlerdir.(Gülen, 2011,s.65)

1980 ‘li yılların başından itibaren bilgi teknolojisinde meydana gelen hızlı gelişmeler beraberinde lojistik sektöründe de önemli değişimler meydana gelmiştir. Geniş kapasiteli yük gemileri, büyük kargo uçakları, demiryolu taşımacılığında büyük değişimler, vinçler, GPS ağı ile donatılmış son sistem yük kamyonları, standart hale getirilmiş konteynerlar ve kapasitesi oldukça geniş depolarda barkod sistemleri kurulmaya başlanmıştır. Bilgi teknolojisinde meydana gelen bu değişimlerle beraber lojistik sektörü de internet kontrollü olarak yönetilmeye başlanmıştır.(Keskin, 2006,s.24)

Toplumların kendine has değer yargıları ve kültürleri, küreselleşme karşında değişime uğramış ve toplumlar birbirine benzemeye başlamıştır. Müşteri istek ve beklentilerinin değişmesi ve bilgi teknolojisindeki hızlı gelişme beraberinde çok uzak mesafedeki ürünleri bile işletmeler müşterilerine ulaştırır hale gelmiştir. Bütün bu gelişmeler neticesinde tüm dünya ülkelerinin lojistik konusunda yapılanmaya gitmesini gerekli kılmıştır.(Keskin, 2006,s.16)

Devletlerin 1990’lı yılların başlarına gelinildiğinde serbest piyasa ekonomisini destekleyen politik kararlar almaları, dış ticarete engel olacak her türlü

kısıtlamaların kaldırılması ve gümrük tarifelerinde yapılan indirimler ile ticaretin önü açılmıştır. Lojistik sektörünün önemi Sovyetler Birliği'nin yıkılması, Dünya Ticaret Örgütü(World Trade Organization-WTO)' nün kurulması, Çin'in 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütüne üye olması ve Avrupa Birliği üyelerinin ortak para birimi olan Euro'ya geçmesi ve birliğin üye sayısınının 27 olmasıyla hız kazanmıştır. (Gülen, 2011 s.65)

Dünya bir taraftan küreselleşirken diğer taraftan entegrasyon yoluna gitmiştir. Sürekli olarak gelişme kaydeden dünya pazarında yer alabilmek için ülkeler her türlü avantaj ve fırsatı değerlendirmeyi görev haline getirmişlerdir. Buradaki en temel amaç rakiplerine karşı avantaj sağlayabilmek adına yeni pazarlar bulmak ve içerisinde yer almaktır. Diğer taraftan küreselleşme ile birlikte bölgesel bütünleşmeler ve yeni pazar olanakları işletmeler için bir çok fırsatı beraberinde getirmektedir. Fakat duruma ayak uyduramamış işletmeler için aynı şey söylenemez. Önceden işletmeler için fiyat, kalite, hız ve müşteriye teslimatı gibi etmenler rekabet avantajı sağlarken şimdilerde yön değiştirmiştir. Artık piyasa da bol miktarda ucuz ve kaliteli ürünler bulunmaktadır. Önceden ekonomide kaynak kıtlığından bahsedilirken durum değişmiş çok fazla ürün çeşidinin bulunduğu rekabetin olduğu pazarlara yerini bırakmıştır.(Arslan,2006)

#### **4.1.5 Dış Kaynak Kullanmak Suretiyle Gerçekleştirilen Üçüncü Parti ve Dördüncü Parti Lojistikler**

Dış kaynak kullanımda en uygun olanı lojistik sektörüdür. 1980'li yılların başından itibaren işletmeler tarafından lojistik sağlayıcısı firmaların, işletmelerin sabit maliyetlerini değişken maliyete dönüştürmede önem arz eden bir fırsat olduğunun farkına varmışlardır. (Oates,1998,s.53)

Günümüzde artık rekabet ucuz hammadde, enerji ve paralelinde ucuz iş gücü teminiyle ürünlerin maliyetini düşürerek sağlanmaktadır. Sonrasında müşterilere satış fiyatının yansımada ürünlerin depolanması, paketleme ve ambalajlanması ve akabinde satış noktalarına ulaştırılması maliyetlerinin minimuma indirilmesi direkt

olarak fiyatlara yansımaktadır. Bahse konu olan tüm bu lojistik giderlerin asgari düzeyde tutulmasıyla işletmeler rakiplerine karşı avantaj sağlayacak ve piyasa başarılı olacaklardır. (Yıldıztekin,2004,s.18)

Üçüncü parti lojistik kullanımı ile ilgili bir çok tanım yapılmaktadır. Bunlardan birkaç tanesinin tanımı aşağıda verilmiştir. (Birdoğan, 2004,s.93)

- Üçüncü parti lojistik dış kaynaklardan yararlanma suretiyle lojistik faaliyetlerini yerine getirme veya lojistik sözleşmesi ile aynı anlama gelmektedir.
- Bir işletmenin stok yönetiminin ya da ürünlerinin dağıtımının bir kısmının ya da tamamının başka bir şirketce gerçekleştirilmesidir.
- Bir işletmenin lojistik faaliyetlerinin başka bir şirketce bir kısmının ya da tamamının gerçekleştirilmesidir.
- Lojistik alanda 3PL lojistik faaliyetleri dış kaynak kullanımında çoğu kez kullanılan terimdir. Burada esas olan 3PL lojistik sağlayıcılarının hizmeti alan işletme ile iyi ilişkiler içerisinde bulunması gerekmekte ve müşterilerinin beklentileri çerçevesinde hareket etmek durumundadırlar. (Orhan,2003,s.34)

Diğer taraftan 3PL firmalarının mutlaka güvenilir olması gerekir. Bu nedenle söz konusu işletmenin güvenilirlik performansının analizinde aşağıdaki faktörleri kullanmak uygun olacaktır: (İlter,2002,s.31)

- Finansal yapı
- Mali itibar
- Kurumsallaşma eğilimi
- Teknik işbirliğine uyum
- Ar-Ge yeteneği

Alanında deneyimli ve uzman kadro ile çalışan 3PL şirketlerin çalışma sistemleri aşağıdaki gibidir : (Çancı ve Erdal 2003,s.43)

- Her müşteriye özgü çözüm üretirler.
- İşletmelerle uzun vadeli çalışmaya yatkındırlar.
- Karşılıklı risk paylaşırlar.
- Sürekli iyileştirme ve geliştirme odaklı olarak faaliyet gösterirler.

4PL şirketleri müşterilerine kapsamlı bir hizmet vermek adına mevcut kaynakları, yetenekleri ve bilişim sistemlerini 3PL şirketiyle birleştirerek yönetirler. 4PL, müşterilerine kapsamlı hizmet verir ve çalıştığı işletmelere fayda sağlar. 4PL şirketlerinin aşağıdaki özelliklere sahip olması gerekmektedir : (Tanyaş,2003, s.1)

- İşletmelerin tedarik zinciri politikalarının oluşturulması, analiz edilmesi ve gerektiğinde revizyon yapılması
- Teknoloji ve bilgi teknolojilerinin takibi ve sektörde uygulanması
- Ekibinin konusunda uzmanlaşmış kadrosunun bulunması
- Yine konusunda bilgi birikimi ve deneyiminin olması
- 3PL konusunda deneyiminin olması

4PL şirketleri aşağıda yazılı olan hizmetleri sunmaktadır:(Çancı ve Erdal 2003,s.48-49)

- 4PL şirketleri müşterilerine yapmış oldukları nakliye işlerinin yanı sıra ürünlerin depolanması, dağıtılması ve diğer lojistik faaliyetlerinin tamamı konusunda da hizmet vermektedir.
- Lojistik konusunda meydana gelen değişim ve gelişimleri takip ederek işletme tepe yönetimine gerekli bilgilendirmeyi yaparlar.
- Çalışmakta oldukları işletmelerin iş akışını, çalışma sistemlerini öğrenerek, müşterilerine lojistik konusunda çözüm önerileri getirirler.
- 4PL şirketlerinin uzman kadrosu ve teknolojileri sayesinde başarılı bir lojistik sistemi kurarlar.

Lojistikte yeni bir kavram olarak 4PL, lojistik işletmeler olarak kabul görülen sanal örgütlenmeler, web tabanlı tedarik zinciri yazılımları ile tedarik zinciri içerisinde hammadde, para, mamul ve bilgi akışı olarak kabul edilen değer alışverişine ve seri optimal maliyetli, paylaşılmış ve güvenilir bilginin taraflar arasında aktarılmasına olanak sağlamaktadır. 4PL tedarik zincirine ait işlemlerin dünyada daha geniş bir katılımcı grubu ile elektronik ortamda gerçekleştirilmesine olanak sağlamak için elektronik ticaret ortamında bir lojistik ağ merkezi kurulmaktadır. (Yürüyen,2004,s.54)

4PL şirketleri, 3PL şirketleriyle beraber müşterilerine kapsamlı organizasyon sunan ve bunu teknoloji ve tüm tedarik zinciri ile birlikte yürüten şirketlerdir. 3PL şirketleri hizmet sağlarken 4PL şirketleri daha da gelişerek bilişim teknolojilerini kullanarak kapsamlı bir hizmet gerçekleştirir. (Birdoğan, 2004,s.105)

## **4.2. Ülke Gruplarına Göre Lojistik Sektörü**

### **4.2.1 ABD’de Lojistik Sektörü**

Lojistik kavramı ilk kez ABD’de 1970’li yılların başında askeri bir kavram olarak ortaya atılmıştır. ABD dünya lojistik pazarı içerisinde yerini korumuş olsa da son yıllarda pazar içerisindeki gelişiminde durağanlık görülmektedir. Bunun sebebi olarak 2007 yılında ABD ‘nin para birimi olan dolar’daki düşüş gösterilmektedir.(Engell, 2008,s.179)

21.yüzyılda ABD’de yapılan bir araştırmaya göre en fazla gelişme gösterecek üç sektörden birinin lojistik olacağı sonucuna varılmıştır. Yapılan araştırma sonucunda küreselleşme beraberinde lojistik bütün dünya’yı etkisi altına alacaktır. (Yıldıztekin,2002 ,s.8)

300 milyona yakın nüfusu ve 14 trilyon dolarlık GSYİH(Gayrisafi Yurtiçi Hasıla ) ile ABD dünyanın en önemli ve en fazla işlem gören ülkelerden birisidir. Dünya ticaretinde ithalat ve ihracat hacmi ile birinci sırada yer almakta ve ticaret devi olarak gösterilmektedir. Aynı zamanda ABD'nin dünyanın en büyük ekonomisine sahip olmasıyla beraber lojistik anlamda da önemli bir yere sahiptir. ABD'nin 2007 yılı verilerine göre GSYİH(Gayrisafi Yurtiçi Hasıla) içerisinde lojistik sektörünün pastadan aldığı pay %13 civarındadır. Bu da ülkenin lojistik açısından ne kadar önemli bir konuma sahip olduğunu göstermektedir. ABD'ye taşımacılık konusunda baktığımızda havacılık konusunda oldukça gelişmiş olduğunu görmekteyiz. Yine ülkede demiryolu taşımacılığına önem verildiği ve bölgelerin demiryolu ağlarıyla birbirine bağlandığı görülmektedir. Ülke de lojistik merkezleri son derece önem arz eden yerleşim birimlerine kurulmuştur. Lojistik sektöründe hizmet kalitesi, hız ve esnekliği arttıracak uzun vadeli yatırımlar yapılmaktadır.(Gülen, 2011,s.76)

ABD'de bulunan lojistik firmalarının Avrupa ülkeleri lojistik firmalarının gerisinde kaldığı görülmektedir. Geçmişte ABD ülkeleri Avrupa'ya yapmış oldukları yatırımlardan bekledikleri kar'ı elde edememişlerdir. Bu gün hala Avrupa'ya yatırım yapılması konusunda endişeleri devam etmektedir. Bunun aksine Avrupa firmaları, ABD pazarına girmek için şirket evliliklerine ve satın alma yoluna girmeleri sonucunda ABD müşterilerinin de beklentileri artmaya başlamıştır. Bunun sonucu olarak ABD firmalarında başka pazarlara gireceği öngörülmektedir. (Türkiye Lojistik Sektör Araştırması,2002,s.11)

Lojistik sektörü ABD 'de gelişmekte olan sektörlerden biri halindedir. Yıllık%15 lik büyüme ile ABD GSMH' sının %12 sini kapsamaktadır. ABD'nin lojistik giderleri aşağı yukarı yıllık 1 trilyon dolar civarında olarak sektörün daha da gelişeceği düşünülmektedir.(Beşli, 2004,s.55)

NAFTA, WIPO, WTO, APEC gibi ticari birleşmelerle malların taşınmasını sağlayacak kolaylıklar sektörün ilerlemesinde önemli rol oynamaktadır. ([www.igeme.org.tr](http://www.igeme.org.tr) Erişim Tarihi 13.08.2007)

ABD’de lojistik faaliyetler büyük çoğunlukla şirketlerin kendi içlerinde oluşturdukları bir organizasyonla mümkünleştirilirse de sektörün en önde gelenleri ABD firmalarıdır. ABD’de yapılanmış başarılı ve büyük lojistik şirketlerini örneklendirecek olursak; UPS (United Parcel Service ) ve Expeditors Lojistik şirketleri en önde gelenler olarak sıralanabilir.([www.logistics.com](http://www.logistics.com) Erişim Tarihi 01.03.2007)

#### **4.2.2. AB’de Lojistik Sektörü**

İşletmeler artık ana iş konularına ağırlık vererek piyasadaki rakiplerine karşı üstün gelmek için çalışmaktadırlar. İşletmeler, uzmanlık gerektiren lojistik faaliyetler için dış kaynak kullanımı yoluna tercih etmektedirler. Bu durum özellikle AB’de kamu kuruluşlarının vermiş olduğu hizmetleri önemli ölçüde etkilemiştir. Bu gelişmeler ışığında lojistik hizmet sunan işletmeler önemli derecede rekabet üstünlüğü sağlamışlardır. İşletmeleri faaliyet alanlarını çeşitlendirmeye ve ileri boyutta hizmet sunmaya zorlamıştır.(Gürdal, 2006,s.26)

2010 yılı verilerine göre AB’de 27 üye ülke de 495 milyonun üzerinde insan yaşamaktadır. AB’nin GSYİH’sı (Gayrisafı Yurtiçi Hasıla) 11 trilyon dolar civarındadır ve 500 milyon civarında tüketici kitlesi bulunmaktadır. Ortalama %8 dolaylarında büyüyen Avrupa lojistik pazarı 700 milyar euro’ya ulaşmış olup dünya lojistik pazarında önemli bir yere sahiptir.(Gülen, 2011,s.77)

Avrupa’nın uygulamakta olduğu lojistik politikası nedeniyle ithal ürünler Avrupa’nın neresinde olursa olsun standart uygulamalar getirilerek gümrük işlemlerinin yapılabilmesine imkan sağlamıştır. Bunun yanı sıra demiryolu ağının kurulması ile birlikte uzun mesafeli taşımacılık kolay hale getirilmiştir.(Bookbinder ve Tan 2003,s.179)

AB’nin en önemli sayılabilecek lojistik üstleri; Fransa, Almanya, Benelüks ülkeleri olarak sayılan Belçika, Hollanda ve Lüksemburg’tur. Bu saydığımız ülkeler Batı Avrupa ülkeleridir. AB, son dönemlerde Doğu Avrupa’ya doğru kaymaya



başlamıştır. Bu ilerleme ile Doğu Avrupa 'da lojistik üstler ilerleme kaydetmiş olmasında rağmen Batı Avrupa kadar gelişmemişlerdir. Doğu Avrupa'da karayolu taşımacılığında görülen hızlı gelişime yaşanmasına karşılık en çok demiryolu taşımacılığı ön planda görülmektedir.(Gülen, 2011, s.77)

#### **4.2.3. Uzakdoğu Ülkelerinde Lojistik Sektörü**

8 Ağustos 1967 yılında Vietnam savaşı sonucunda ortaya çıkan komünist rejime karşı Tayland, Endonezya, Malezya, Sinpagur ve Filipinler'in bulunduğu ülkeler ASEAN(Güneydoğu Asya Uluslar Birliği)örgütünü kurmuşlardır. Örgütün 2005 yılında GSMH(Gayrisafi Milli Hasıla)'sı yaklaşık olarak 884 milyar dolar civarındadır. Dünya nüfusunun yaklaşık olarak %8'inin yaşadığı bu bölgede GSYIH(Gayrisafi Yurtiçi Hasıla)'nın yıllık büyüme oranı %4'tür ve bu oranın artacağına dair beklentiler bulunmaktadır. Bölgede pazar payının büyüklüğü, artış gösteren ticaret yine artan GSYIH ve Pasifik Asya'ya geçiş kolaylığının sağlanması lojistik alt yapılarının gelişmesi konusunda yönlendirici olmuştur. (Gülen, 2011,s.79-81)

Bölgedeki en büyük limanıyla yine dünya'nın en büyük lojistik üstü Singapur'dur. ASEAN ülkeleri içerisinde yer alan gelişmiş ülkelerin ekonomileri iyidir ve buldukları bölge için önem arz etmektedirler. Bölgede bulunan karayolu ve demiryollarının durumu lojistiğin gelişimini engellemektedir. Yine bölgede ekonomik gelişmelerin olumlu sonuçlarıyla birlikte hava limanları ve limanlar kapasitelerinin üzerinde bir ticaret hacmiyle karşılaşabilmektedir. Bunun sonucu olarak da Tayland ve Endonezya gibi ülkelerde lojistik maliyetleri olması gerekenin çok üzerindedir. Bölgede lojistik konusunda hizmet veren en önemli firmalar DHL, Linfox, UPS, TNT, Schenker, Kuehne Nagel ve Nipton Express'tir.

Diğer bir uzak doğu ülkesi olan Çin'e bakıldığında ise, batı ile sorunlarını giderdikten sonra yönünü batıya çevirerek yaşadığı ekonomik açıdan olumlu gelişmelerle birlikte ucuz ürün üreten ülke konumundan çıkmış ve birçok uluslar

arası firmanın dikkatini çekmeye başlamıştır. Bugün Çin 1.330.141.295 nüfusu ve 8.789 trilyon dolar GSYİH ile dünya'nın önemli ticaret merkezi haline gelmiştir.

Doğu Asya'da lojistik konusunda faaliyette bulunan bir diğer ülke ise Çin'dir. Enflasyon rakamlarının %2 'de olduğu ülke ekonomisi son on yıl içerisinde ortalama olarak her yıl %8 oranında bir büyüme göstermiştir. ([www.asiatradehub.com](http://www.asiatradehub.com) Erişim Tarihi 18.09.2007 )

Yüzyıllardan beri devam etmekte olan 'Serbest Bölge' konumundaki Hong Kong'u bölgenin uluslararası manada finans ve ticaret merkezi yapmıştır. Bu özelliğiyle Hong Kong uluslararası taşımacılıkta günümüzde popüler merkezlerden biridir. (Erdal,2004,s.2)

## **5. LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE FİNANSMAN VE DIŞ KAYNAK KULLANIMININ ÖNEMİ**

### **5.1. Lojistik Sektöründe Finansman ve Dış Kaynak Kullanımı**

Şirketlerin pazara ulaşma hızlarının artması dünya pazarlarında yaşanan gelişmeler 20.yy'ın son çeyreğinde meydana gelmiştir. Bu dönemde dış kaynak kullanımının yaygınlaşmasının sebebi firmaların uzmanlık alanları dışındaki operasyonel süreçlerinde maliyet azaltma düşünceleri olmuştur. İşletmelerde buna paralel olarak maliyetlerinin yaklaşık %15'ini oluşturan lojistik faaliyetlerinin dış kaynak kullanımı yardımıyla yapılması fikri oluşmuştur.(Ülengin ve Karadağ, 2005,s.39-42)

Yönetimin fazladan bir harcama yapmadan esnekliğini artırmasına olanak tanıyan, dış kaynak kullanımudur. Bazı durumlar göz önüne alındığında toplam lojistik maliyet oranlarında büyük bir düşüş gözlenebilmektedir. Lojistik hizmet alımlarının başlıca sebeplerinden biri müşteri beklentilerinin yükselmesidir. (Huiskonen, Pirttila, 2002,s.177-185)

Dış kaynaklardan yararlanma yoluna giden işletmeler gereksiz departmanlardan ve iş yükünden kurtulmaktadırlar. Bunun sonucu olarak işletmelerde maliyetler azalacak, karar alma süresi kısılacak ve ana hedeflere yoğunlaşılacaktır. (Ataman, 2009,s.406)

Lojistik alanda dış kaynak kullanımındaki artış odaklanmaya, yeterliliklere, stoklarda azalmaya ve lojistik yönetiminin bilgisayar program verilerinin değerlerinin yükselmesine bağlıdır. İşletmelerin tam zamanlı üretim şeklinde çalışmaları halinde ellerinde bulunan stok miktarının az olması gerekmektedir.

Ayrıca bu teslimatlarda hatalara daha fazla zaman ayrılmasını da ifade etmektedir. (Fearon ve Johnson 2002,s.301)

Lojistik hizmette bulunan her çeşit hizmet sağlayıcılar alanında uzmanlaşmış, konusunda yetkin kişiler olmalıdır. Uluslararası lojistik faaliyetleri, yurt içi lojistik faaliyetleri ile karşılaştırılacak olursak uluslararası lojistik faaliyetleri daha karmaşık bir yapıda görünmekte ve daha fazla uzmanlık gerektirmektedir. Bundan dolayı lojistik sektöründe dış kaynak kullanımından yararlanmak etkinliğin ve verimliliğin artmasına faydalı olacaktır. (Rao cw Young 1994,s.11-19)

Lojistik firmalarının dış kaynak kullanımda üstlendikleri en önemli rol pazar koşullarında meydana gelebilecek olan değişim şartlarına uyum sağlamalarına yardımcı olmaktadır. Dış kaynak kullanımı firmaların diğer firmalarla rekabet avantajı sağlamaktadır. Aynı zamanda hızlı müşteri hizmeti vermeleri sayesinde hizmet verdikleri firmaların ürünlerinin fiyatlarına değer katmalarına, yeni pazara açılma konusunda fırsat sunmaktadır. Tüm bu saydıklarımızın hayata geçmesi için müşterinin tedarik zincirindeki etkileşimlerin çok iyi anlaşılması sayesinde olabilecektir. Dış kaynak hizmeti veren firmadan faydalanmanın en öncelikli sebeplerinden biride firma içinde hem maliyet faktörü hem de gerçekleştirilmesi zor olan lojistik hizmetleri deneyimli ve konusunda yetkin olan uzmanlaşmış firmalardan yararlanarak müşteri kitlesine sunmaktır.(Birdoğan, 2004,s.83 )

### **5.1.1. Dış Kaynak Kullanımında Dikkate Alınması Gereken Faktörler**

İşletmeler lojistik faaliyetlerini kendi bünyelerinde oluşturdukları birimde yetenekli ve uzman lojistik elemanları ile yürütebilirler. Ya da dış kaynak kullanımı yoluna gidebilirler. İşletmeler bu kararı alırken üretim kapasitesi, mevcut işgücü ve kalite gibi temel faktörleri gözününde bulundurmaları ve bu doğrultuda hareket etmeleri gerekmektedir. Ayrıca işletme amaçları, sosyal çevre, politik endişeler ve değişen pazar koşulları da dikkate alınmalıdır.(Birdoğan, 2004,s.84)

Lojistik dış kaynak kullanımını etkin ve verimli uygulamak isteyen işletmeler öncelikli olarak lojistik fonksiyonlarını iyice araştırmalıdır. Sonrasında işletmeleri için uygun olan fonksiyonları belirlemelidirler. Dış kaynak kullanımı kararını alan yöneticiler işletmelerinin ve de ürünlerinin karardan ne derece de etkileneceğinin farkında olmalıdırlar. (Razzaque ve Sheng, 1998,s.89-107)

İşletmeler ellerinde bulundurdukları lojistik yeteneklerinin değerlendirmesini yaparken aşağıda yazılı soruların yanıtlarını bulmak zorundadırlar: (Razzaque ve Sheng, 1998,s.93)

- Şirketimizde lojistikte dikkat etmemiz gereken en önemli etkenler nelerdir?
- Şirketimizde lojistik faaliyetleri yapabilecek yeterli ve uzman lojistik elemanımız bulunuyor mu?
- Şirketimiz lojistik faaliyetlerle ilgili maliyet-fayda analizi yaptı mı?

Dış kaynak sağlayan firma ile diğer işletmeler arasında güvenilir ve maliyet açısından etkin bir ortaklık kurulması gereklidir. Fakat bu durum zannedildiği kadar kolay değildir. Güvenilir bir ortak bulmak için iki aşamalı çaba sarf etmek gerekmektedir. İlk önce yeni bir ortak seçilmeli ve daha kaliteli hizmet verebilme yeteneğine haiz dış kaynak sağlayıcısı seçilmelidir. İkinci aşamada ise seçilen dış kaynak sağlayıcısı ile güvenilir ortaklığı sağlamak adına uygun bir sistem kurulması gerekmektedir. Risk ve bilgi paylaşımı taraflar için daima gereklidir.(Aktaş ve Ulengthin, 2005,s.318 )

### **5.1.2 Dış Kaynak Kullanımından Sağlanan Yararlar**

Dış kaynak kullanımı ile birlikte işletmeler kendi ana faaliyetlerine odaklanmaktadır. Bu da işletmelerin maliyetlerinin azalmasına, çalıştıkları tedarikçilerin yaratıcılık ve yatırım güçlerinden yararlanmalarına neden olmaktadır. Dolayısıyla pazara erişim hızını yükseltmekte ve kolaylaştırmaktadır. İşletmelerin lojistik faaliyetlerinin bir kısmının üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcısı olan uzman işletmelere devredilmesi giderek yaygınlaşmıştır.(Ofloğlu, Özen, 2003,s.81)

Lojistik kullanımını işletmelere sağladığı yararlar aşağıda detaylı bir şekilde verilmiştir.(Mersin, 2003,s.103)

- **Ana Faaliyetlere Odaklanmak:** Küreselleşmeyle birlikte lojistik daha da karmaşık bir hal almıştır. Günümüzde tedarikçi-üretici-müşteri zincirinin yönetilmesi daha karmaşık bir hale gelmiştir. Birbiri ile iletişim halinde bulunan bu yapıları uyum içinde yönetmek yoğun ilgi ve bilgi yönetimini gerektirmektedir. Dış kaynak kullanımı ile işletmeler lojistikle ilgili tüm sorumluluklarını üçüncü parti lojistik sistemi şirketlerine devretmektedirler. Bu sayede hizmet alan işletmeler hedeflerini belirler ilişkilerini yönlendirir ve bunun kontrollerini sağlarlar.
- **Maliyetlerin Düşürülmesi:** Dış kaynak kullanımı hizmeti veren işletmeler bu konuda müşterilerinin tek başına sahip olduklarından çok daha büyük bir güce sahiptirler. Bunu bir örnekle açıklamamız gerekirse dış kaynak kullanımı hizmeti veren işletmeler birden çok firmanın siparişlerinin birleşmesiyle nakliye, malzeme, gümrükleme gibi maliyetleri azalmakta ve kaynakları daha verimli kullanmaktadırlar. Bu da satın alma maliyetlerini ve işletme maliyetlerinin daha düşük gerçekleşmesini sağlamaktadır.
- **Sabit Olan Maliyetlerin Değişken Maliyetlere Dönüştürülmesi:** Lojistik bilgi sistemlerinin geleneksel nakliye anlayışıyla kurulmasıyla, geniş depo alanları, yüksek maliyetli yük taşıtları ve buna paralel olarak çok sayıda insan gücü maliyeti yükseltir. Maliyet kapasitesi arttıkça göreceli olarak daha da az artmaktadır. Lojistik sistemini kendi bünyesinde kuran her işletme sabit maliyetlere katlanırken dış kaynak kullanımı şirketleri sabit maliyetlerini müşterilerine yansıtmamaktadırlar.
- **Şirketlerin Maliyetlerini Önceden Bilmesi:** Piyasalardaki ani değişiklikler ve talepteki değişimlerle baş edebilmek için işletmeler farklı durumlarda maliyetlerinin ne gibi değişimler göstereceklerini önceden bilmek istemektedirler. Bunun yanı sıra eğer işletme ilk defa yeni bir pazara giriyor

ise o pazar ya da ülke koşullarını bilemediğinden maliyetler açısından beklenmeyen durumlarla birçok işletme hem bilgi eksikliği hem de tecrübesizlik nedeniyle lojistik maliyetlerini belirleme ve tahmin etmede zorlanmaktadır. Diğer yandan hizmeti sunan işletmeler lojistik anlamda uzman, deneyim sahibi olduğundan riskleri daha iyi yönetebilir, maliyetleri daha iyi hesaplayıp hizmeti alan işletmeye durumu bildirebilir. Bu sayede hizmeti alan işletme hizmetin maliyeti konusunda ayrıntılı ve kesin bilgi edinmektedirler.

- **Önceden Belirlenmiş Hizmet Standartlarının Oluşturulması:** Dış kaynak kullanım işletmeleri müşterilerine verecekleri hizmetlerin tüm tahminlerini önceden belirleyebilmektedir. Bunun sağlanamaması halinde hizmet alan işletmeye güvence vermektedirler.
- **Bilişim Teknolojilerini Yerinde ve Doğru Kullanmak:** Günümüzde her şeyde olduğu gibi lojistik yönetimi de büyük ölçüde bilgi teknolojilerine dayanmaktadır. Bu nedenle bilgi teknolojilerinin doğru seçilmesi önem arz etmektedir. Bilgi teknolojilerinin doğru kullanılmaması halinde işletmeler lojistik sürecini kontrol edemez, tedarik sürelerinin uzamasına ve aksamasına neden olur. Stoklar artar, işletme içerisinde büyük sorunlar yaşanabilir. Bilgi teknolojilerini hizmet alan firmanın hedeflerine uygun bir şekilde yönetmek dış kaynak kullanım şirketlerinin sorumluluğu altındadır. Sorumluluklarını yerine getirmediği takdirde önemli yaptırımlarla karşı karşıya kalırlar. Bu dış kaynak kullanımı şirketlerinin hizmet alan firmalara sağladığı en önemli faydadır. Bununla birlikte bilgi teknolojileri alt yapı maliyetleri ve sorumluluğu 3PL firmalarına geçmektedir. Genelde bu yazılımlar sadece tek bir amaç için kullanıldıklarından çok yüksek maliyetli olup aynı zamanda başka firmalar için kullanıldıklarında daha verimli olabilmektedir.
- **Süreç ve Prosedürler:** Lojistik faaliyetlerinin etkin bir biçimde işlemesi için birbiri ile ilişki içerisinde olan birçok sürecin, farklı grup ve işletmelerin uyumuyla mümkün olabilmektedir. Lojistik hizmetinin kalitesi iletişimi iyi yapılmış süreçlerin varlığına uygulanabilirliğine bağlıdır. Süreçler arasındaki

sorun olasılığını azaltır, sorunlarda ki çözümün çok daha hızlı ortaya çıkmasını sağlar. Etkin dış kaynak kullanımı işletmeleri süreç ve prosedürleri oluştururken lojistik uzmanlarından yardım almaktadırlar. Süreçlerin aksamaması için gerekli tedbirlerin yanı sıra iade, yolda hasar görme yanlış teslimat gibi durumlarda sorunu kısa zamanda giderilmesi için gerekli adımları önceden belirlemektedir.

- **Geniş ve Esnek Kaynak Havuzu:** Farklı zamanlarda farklı uzmanlık gerektiren kaynaklar ancak bunların birarada toplandığı geniş bir kaynak havuzunda bulunabilir. Bu havuzun bir işletme tarafından yönetilmesi kaynak yönetimini kolaylaştırmaktadır. Bu durum özellikle dönemsel ve mevsimsel olarak üretim yapan ve dağıtım gereksinimleri artan işletmeler için büyük avantaj sağlamaktadır. Bu dönemde dış kaynak kullanımı firmaları işletmeler için insan kaynağı çok miktarda nakliye aracı ve depo alanı sağlar. İşletmelerin lojistik hizmetlerini kendisinin yapması halinde atıl kapasite ortaya çıkmaktadır.
- **Kaynak Sürekliliği:** İşletmeler işten ayrılma, izin, hastalık gibi kaynak sürekliliğini tehdit eden durumlarla baş edebilmek ve beklenmeyen durumlarda önlem geliştirmek için çaba göstermeden bir dış kaynak kullanım şirketinden faydalanabilmektedirler.
- **Maliyet ve Bilgi Teknolojileri Risklerinin Azalması:** Yanlış teknoloji seçimi, kaynak yetersizliği ve işletmenin hedef yönetiminin olmaması gibi sebeplerle çok yüksek lojistik projelerde gerekli önlemleri almak zorundadır. Önlem almadığı takdirde bunun maliyetine katlanmak durumundadırlar. Bu durum dış kaynak kullanımında müşterinin sorumluluğundan çıkar ve dış kaynak kullanımı şirketinin sorumluluğu altına girer.
- **Yeni pazarlar yaratma imkanı:** Dış kaynak kullanımı hizmeti alan işletmeler lojistik faaliyetlerini devrettiklerinden kendi faaliyetlerine ağırlık verirler. Kendi alanlarında uzmanlaşırlar ve bu sayede kendilerine yeni pazarlar bulma imkanı yaratırlar.



### 5.1.3 Dış Kaynak Kullanımının Sakıncaları

Lojistikte iyi ve başarılı bir ortaklık, iyi bir evlilik yapmak gibidir. Tıpkı iyi giden bir evlilik gibi lojistikte de başarılı olmak için taraflar birbirini anlamalı, birbirine karşılıklı olarak dürüst ve açık olmalıdırlar. Aynı evlilikte olduğu gibi lojistik ortaklıklarda da iyi ve güzel günlerin olduğu gibi kötü günlerde olabilir. Bu durumda da işbirliği içersinde olmalı ve ortak amaç için birlikte hareket etmelidirler. Bu uzun süreli işbirliğidir ve taraflar arasında karşılıklı güvene bağlı olarak gerçekleşir.(Tate, 1996,s.7-13)

Lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımı yoluna gidilmesi sırasında birçok sorunla karşılaşılır. Bunlardan en önemlisi işletme içerisinde meydana gelebilecek sorunlardır. Lojistik faaliyetlerin daha önce işletme içerisinde iç kaynaklarla yürütülmesi dolayısıyla çalışan personeli işini kaybetme korkusuna kapılacaktır. Çalışan personelin bu korku ve endişelerinin gidermek adına gerekli bilgilendirme yapılmalı ve onların desteği alınmalıdır. Ayrıca dış kaynak kullanımını faaliyete geçirmek için üst yönetimden gerekli desteğin alınması da önem arz etmektedir. Alınan kararlar birlikte işletme içerisinde çalışan personelin şirket içi başka pozisyonlarda çalıştırılması yoluna gidilebilir ya da başka işletmelerde iş bulma konusunda destek verilebilir. Ancak en verimli çözüm işletme çalışanının da 3PL firmasına devridir.(Birdoğan, 2004,s.86)

Dış kaynak kullanımı sırasında ortaya çıkabilecek sorunlar aşağıdaki gibidir: (Ackerman, 1996,s.35-37)

- Dış kaynak hizmeti veren satıcı firma ile hizmeti alan alıcı firma arasında yapılacak işhakkında uzlaşma sağlanamaması.
- Dış kaynak hizmeti veren satıcı firmanın sözleşme hükümlerinde verdiği vaatleri yerine getirememesi.

- Lojistik hizmeti alan alıcı firmada çalışan yöneticiler arasında dış kaynak hizmeti veren satıcı firma ile çalışılmasının istenmemesinden kaynaklanan problemler yaşanması.
- Lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımının başarısız olması durumunda işletmenin bu zararı karşılayamaması.
- Dış kaynak kullanımı sözleşmesinin karşılıklı fesh edilmesi durumunda yaptırımların neler olacağını yapılan anlaşmada yazılı olmaması.
- Dış kaynak kullanımı alıcısının zarar etmesi durumunda satıcı firmadan zararın tanzim edememesi ve lojistik faaliyetlerin yanlış kullanımı dolayısıyla müşteri kaybetme riskiyle karşı karşıya kalması.

## **6. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DÜNYA'DA ÇALIŞMA SİSTEMLERİ ve TÜRK EKONOMİSİNE KATKILARI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**

### **6.1.Problem**

Bu bölümde, teorik çerçeve göz önünde bulundurularak lojistik işletmeler üzerinde yapılması planlanan uygulama yer almaktadır. Yapılan araştırmanın amaçları doğrultusunda anlamlı bilgiler elde etmek adına oluşturulan hipotezler istatistiki analiz teknikleriyle test edilmiştir.

### **6.2.Araştırmanın Amacı**

Lojistik faaliyetler, işletmeler açısından müşteriye değer yaratan ve rakiplere karşı rekabet üstünlüğü sağlayan özellikleri olması nedeniyle bu manada değerlendirmesi gerekmektedir. İşletmelerin pazarda kalıcı olabilmesi ve müşteri üzerinde olumlu değer yaratması için lojistik faaliyetlerin tamamında başarı sağlaması önem arz etmektedir. Ayrıca işletmelerin ana faaliyetleri olan planlama, yürütme ve sonrasında denetleme gibi işlevlerin etkinliğinin sağlanmasıyla birlikte kararlılık düzeyinin artmasında geri beslemenin önemi yadsınamaz. Bu noktada performans yönetimi, işletme tepe yönetiminin alacakları kararların önemini arttırılmasıyla birlikte işletme adına önemli bilgilerin üretilmesi ve akabinde gerekli mercilere aktarılması ve örgütsel etkinliğin sağlanmasında önemli katkılar sağlamaktadırlar.

Bu çalışmamla lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların sektör içerisindeki yeri ve önemi ve sektör üzerindeki olumlu ya da olumsuz etkileri değerlendirilmiştir. Lojistik firmaların faaliyet alanları, sermayeleri, bilgi ve deneyimleri, gerçekleştirmiş oldukları taşımacılık faaliyetleri, Türkiye'deki lojistiğin gelişimi ve dış kaynak kullanıcılarının istek ve beklentilerinin saptanması ile ilgili çalışmalar yapılmıştır.

### **6.3. Araştırmanın Önemi**

İşletmeler açısından lojistik faaliyetler önemli kilometre taşlarından birini oluşturmaktadır. Yani lojistik faaliyetler, işletmeler açısından önemli fonksiyonları içerisinde barındırmaktadır. Söz konusu lojistik faaliyetler, işletmelerin gelir ve maliyetleri üzerinde doğrudan etki eder. Aynı zamanda işletmeye rakiplerine karşı rekabet avantajı sağlar. Diğer bir ifadeyle lojistik faaliyetler, işletmede maliyetlerin azaltılması, gelirlerin artırılması konusunda doğrudan ya da dolaylı olarak etki etmektedir. Ayrıca esneklik, hız ve hizmet, müşteri memnuniyeti ve pazarda çok yönlülük konularında katma değer yaratmaktadır. Bu açıdan ele alındığında, lojistik faaliyetlerin performans düzeylerinin artırılması ve bu faaliyetlerin etkili bir şekilde gerçekleşmesiyle sağlanır.

Bu çalışmamda Türkiye’de lojistik hizmet veren firmaların, dış kaynak kullanıcılarına karlılık, maliyet ve müşteri memnuniyeti konusunda katkı sağlayacağını anlamak açısından önem taşımaktadır.

### **6.4. Evren ve Örneklem**

Araştırma, İstanbul’da yer alan lojistik firmalarından 50 tanesi seçilerek gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın örneklemini ise işletme lojistik personelleri oluşturmaktadır.

### **6.5.Varsayımlar**

Lojistik alanında faaliyet gösteren firmalar, sektörde olumlu gelişmelere neden olur. Sektörün hızla büyümesi ve gelişmesi, dünya’daki büyük lojistik firmaları ile rekabet edebilecek güçte firmaların oluşmasına katkıda bulunur.

## **6.6. Sınırlılıklar**

Araştırma İstanbul geneline dağılmış şekilde bulunan işletmeler ile e-mail yoluyla gerçekleştirilmiştir.

Anketler yapılırken özellikle şirketler rekabet açısından bazı bilgileri vermek istememişlerdir.

## **6.7.Verilerin Toplanması**

Araştırma sistematik olarak gerçekleştirilmiştir. Bu aşamalar

- Anket formunun hazırlanması
- Araştırma Aşaması
- Ön Araştırmanın test edilmesi
- Saha araştırması
- Elde edilen verilerin analiz edilmesi ve yorumlanması

Yukarıda da bahsedildiği gibi anket formu hazırlanırken güvenilir veriler elde edilmiş ve bu veriler paralelinde sonuca ulaşmaya çalışılmıştır. Anketin güvenilirliğinin test edilmesi için ön araştırma yapılmış ve elde edilen veriler doğrultusunda iyileştirmeler yapılarak saha araştırmasına geçilmiştir. Son safhada elde edilen veriler likert ölçeği kullanılarak analizlere tabi tutulmuş ve sonuca ulaşılmıştır.

## **6.8.Verilerin Analizi**

Anketlerden derlenen veriler SPSS 17.0 (Statistical Package For Social Science ) istatistiksel veri analiz paket programı ile analiz edilmiştir.

## 7.BULGULAR VE YORUMLAR

Yapılan ankette varolan sorular iki temel amaca yönelik olarak hazırlanmıştır. İlki lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaları kapsamlı olarak tanımaya yöneliktir. Burada lojistik firmasının faaliyet alanı, sermayesi, ne tür bir işletme olduğu, kaç yıllık deneyiminin olduğu, hangi taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirdiği, lojistik faaliyet gerçekleştirdiği ülkeler, firmalarında çalışan ortalama insan sayısı, eğitim durumları, firmalara sağladıkları lojistik destekler, yıllık ortalama taşıdığı ürün miktarı, filosunda bulunan araç sayısı gibi güçlü ve zayıf yönlerinin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır.

Anketin bir diğer amacı ise, lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların sektöre bakış açıları, dış kaynak kullanıcılarının durumu hakkındaki görüşlerini ölçmeye yönelik sorulardan oluşmuştur.

Bu amaçla 50 adet anket değerlendirmeye alınmış ve toplanan veriler ışığında istatistiksel yöntemlerle analiz edilmiştir. Elde edilen bulgular ışığında yorumlanmıştır.

### 7.1.Kişisel Özellikler ile İlgili Bulgular

Bu bölümde anket çalışmasına katılan firmaların kişisel özelliklere göre dağılımları incelenmiştir. Çıkan veriler eşliğinde sonuçlara ilişkin yorumlara yer verilmiştir.

**Tablo 5. Firmaların Faaliyet Alanı**

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	uluslararası	39	78
	ulusal	6	12
	Yerel	5	10
	Toplam	50	100

Ankete katılan firmaların %78'i uluslararası pazarlarda, %12'si ulusal pazarlarda ve geri kalan %10'u ise yerel pazarlarda faaliyet göstermekte olduklarını belirtmişlerdir. Firmaların faaliyet alanlarına göre dağılımları Tablo 6.'de gösterilmiştir.

**Tablo 6.Firmaların Sermayelerine Göre Dağılımı**

<b>İş ile İlgili özellikler</b>	<b>Değişkenler</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Çalışılan Birim	İşletme Sermayesi	23	46
	Öz Sermaye	24	48
	Yabancı Sermaye	3	6
	Hiçbiri	0	0
	Toplam	50	100

Ankete katılan firmaların %46'sı işletme sermayesi, %48'i özsermaye ve %6'sı yabancı sermaye kullanmaktadır. Firmaların sermayelerine göre dağılımı Tablo 7.'de gösterilmiştir.

**Tablo 7. Firmaların İşletme Yapıları**

<b>İş ile İlgili özellikler</b>	<b>Değişkenler</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Çalışılan Birim	Kobi	3	6
	Sermaye İşletmesi	28	56
	Ticaret İşletmesi	19	38
	Hiçbiri	0	0
	Toplam	50	100

Ankete cevap veren 50 firmadan %56 ile büyük çoğunluğunu sermaye işletmesi oluştururken, % 38 ile ticaret işletmeleri ikinci sırada yer almaktadır. %6'lık küçük bir kısmı ise KOBİ statüsünde yer almaktadır.

**Tablo 8. Firmaların Lojistik Sektöründeki Deneyimleri**

<b>İş ile İlgili özellikler</b>	<b>Değişkenler</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Çalışılan Birim	1-5 yıl arası	11	18
	6-10 yıl arası	18	29
	11-15 yıl arası	9	15
	16-20 yıl arası	13	21
	21-25 yıl arası	3	5
	25 yıl ve üzeri	8	12
	Toplam	62	100

Lojistik firmaların genelde genç firmalardan oluştuğu göze çarpmaktadır. 1-5 ve 6-10 yıllar arası deneyime sahip gruplar toplamda %47 ile ankete katılan firmaların yarısına yakın kısmını kapsamaktadır. 25 yıl ve üzeri deneyime sahip köklü firmaların da %12 ile azımsanmayacak bir orana sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca 11-15 yıl arası %15, 16-20 yıl arası %21 ve 21-25 yıl arası ise %5 firma ankete cevap vermiştir.

**Tablo 10. Firmaların Taşımacılık Faaliyet Türleri**

<b>İş ile İlgili özellikler</b>	<b>Değişkenler</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Çalışılan Birim	Karayolu Taşımacılığı	24	48
	Havayolu Taşımacılığı	12	24
	Denizyolu Taşımacılığı	14	28
	Toplam	50	100

Tablo 10’da ankete cevap veren firmaların yarısına yakını %48 ile karayolu taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Karayolunu, %28 ile denizyolu ve %24 ile havayolu takip etmektedir.



**Tablo 11. Firmaların Karayolu Taşımacılığı Kullanım Oranı**

<b>İş ile İlgili özellikler</b>	<b>Değişkenler</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Çalışılan Birim	%0-10 arası	4	17
	%11- 30 arası	1	4
	%31-50 arası	8	33
	%51-70 arası	6	25
	%71-90 arası	0	0
	%91-100 arası	5	21
	Toplam	24	100

Ankete cevap veren katılımcı firmalardan %48'i karayolu taşımacılığının lojistik faaliyetleri içinde %62'lik kısmı %30-70 arasında yer tuttuğunu belirtirken, %21'lik kısmı %91-100 arasında ve %17'lik kısmı da %0-10 arasında yer tuttuğunu ifade etmiştir.

**Tablo 12. Firmaların Havayolu Taşımacılığı Kullanım Oranı**

<b>İş ile İlgili özellikler</b>	<b>Değişkenler</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Çalışılan Birim	%0-10 arası	5	42
	%11- 30 arası	4	33
	%31-50 arası	2	17
	%51-70 arası	0	0
	%71-90 arası	1	8
	%91-100 arası	0	0
	Toplam	12	100

Tablo 12.'de ankete cevap veren firmaların %42'si, havayolunu %10 ve altında kullanırken, %58'lik kısmı %11 ile %100 arasında kullandığını ifade etmiştir.

**Tablo 13. Firmaların Denizyolu Taşımacılığı Kullanım Oranı**

<b>İş ile İlgili özellikler</b>	<b>Değişkenler</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Çalışılan Birim	%0-10 arası	2	14
	%11- 30 arası	2	14
	%31-50 arası	9	64
	%51-70 arası	0	0
	%71-90 arası	0	0
	%91-100 arası	1	8
	Toplam	14	100

Katılımcı firmaların %64'ü, denizyolu taşımacılığını %31 - %50 arası kullandığını ifade etmiştir. Denizyolu taşımacılığını %30'un altında kullananların oranı %28 iken, %91 ile %100 arasında kullananların oranı %8'i bulmaktadır.

**Tablo 14. Firmaların Lojistik Faaliyet Gerçekleştirdiği Ülkelerin Oranı**

**Tablo 14.**

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	Avrupa Birliği Üye Ülkeleri	29	58
	Rusya	6	12
	Amerika Kıtası	7	14
	Arap Ülkeleri	8	16
	Toplam	50	100

İhracatta en büyük ortağımız olan Avrupa Birliği üye ülkeleri %58 ile ankete katılan firmaların en fazla lojistik faaliyet gösterdiği ülkeler olurken, bunu sırasıyla %16 ile Arap ülkeleri, %14 ile Amerika kıtası ve %12 ile Rusya izlemektedir.

**Tablo 15. Firmalardaki Çalışan Sayısı**

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	100'den az	31	62
	101-249 kişi arası	7	14
	250-499 kişi arası	9	18
	500-999 kişi arası	1	2
	1000 ve üzeri	2	4
	Toplam	50	100

Firmaların %62 ile büyük çoğunluğu 100'den az çalışan bulundururken, %32'si ise 101 ile 500 arasında çalışana sahiptir. Sadece %4'lük kısmı 1000 üzerinde çalışanı olduğunu belirtmiştir.

**Tablo 16. Firmaların Çalışanlarının Öğrenim Durumları**

<b>İş ile İlgili özellikler</b>	<b>Değişkenler</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Çalışılan Birim	İlköğretim	0	0
	Lise	5	10
	Meslek Yüksekokulu	11	22
	Lisans	32	64
	Y.Lisans/Doktora	2	4
	Toplam	50	100

Ankete katılan firmalarda çalışanların büyük çoğunluğunu %64 ile lisans mezunları oluşturuyor, bunları sırasıyla %22 ile meslek yüksekokulları, %10 ile lise mezunları takip etmektedir. Çalışanların sadece %4'lük kısmını doktora ve/veya yüksek lisans mezunları oluşturmaktadır.

**Tablo 17. Firmaların Verdikleri Lojistik Destek Faaliyetleri Oranı**

<b>İş ile İlgili özellikler</b>	<b>Değişkenler</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Çalışılan Birim	Müşteri Hizmetleri	12	17
	Filo Yönetimi	8	12
	Depo Yönetimi	9	14
	Dağıtım/İletişim	11	16
	Stok Yönetimi	7	10
	Sipariş Yönetimi	7	10
	Üretim Planlama	6	9
	Ürün Montaj ve Tesisatı	1	1
	Paketleme	3	4
	Geri Dönenlerin Lojistiği	4	6
	Diğer(Fuarcılık Sektörü)	1	1
Toplam	69	100	

Aşağıdaki tabloyu incelediğimizde %17 müşteri hizmetleri, %16 dağıtım/iletişim, %14 depo yönetimi, %12 filo yönetimi, %10 stok yönetimi ve sipariş yönetimi, %9 üretim planlama, %6 geri dönenlerin lojistiği, %4 paketleme, %1'lik kısımları ise diğer (fuarcılık) ve üretim montajı ve tesisatı oluşturmaktadır.

**Tablo 18. Firmaların Araç Sayıları**

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	1-50 arası	27	54
	51-100 arası	6	12
	101-200 arası	4	8
	201-300 arası	6	12
	301-400 arası	5	10
	401 ve fazlası	2	4
	Toplam	50	100

Araştırmaya katılan firmaların 50 ve altında araç sayısına sahip olanların oranı %54 iken, 51-100 arasında %12, 101-200 arasında %8, 201-300 arasında %12, 301 ve fazlası arasında aracı bulunanların oranı ise %14'tür.

**Tablo 19. Firmaların Yıllık Ortalama Taşındığı Ürün Miktarı**

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	0-50.000 ton	3	6
	51.000-100.000 ton	9	18
	101.000-200.000 ton	16	32
	201.000-300.000 ton	15	30
	301.000-500.000 ton	3	6
	501.000 ton ve fazlası	4	8
	Toplam	50	100

%62 ile katılımcıların büyük çoğunluğu yılda ortalama 101.000 - 300.000 ton arası yük taşıdığı görülürken, 301.000 ton ve üzerinde yük taşıyanların oranı ancak %14'lerde kalabilmiştir. 100.000 ton ve altında ortalama yük taşıyan firmaların oranı ise %24'ü bulmaktadır.

**Tablo 20. Hedef Kitlenin Dikkat Ettikleri**

<b>İş ile İlgili özellikler</b>	<b>Değişkenler</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Çalışılan Birim	Navlun Ücreti	8	16
	Transit Ücreti	2	4
	Hız	7	14
	Taşıma Öncesi Hizmet	8	16
	Taşıma Sonrası Hizmet	11	22
	Güven	14	28
	Toplam	50	100

Firmalara göre hedef kitle açısından en önemli etkenin %28 ile güven faktörü olduğu düşünülmektedir. Bunu sırasıyla %22 ile taşıma sonrası hizmet, %16 ile taşıma öncesi hizmet veya navlun ücreti, %14 ile hız, %4 ile transit ücret takip etmektedir.

## **7.2.Firmaların Lojistik Kullanımına Yönelmesine Neden Olan Faktörler Üzerine Bir Uygulama**

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

### **7.2.1 Lojistik Sektörünün Gelişimi**

**Tablo 21. Ülkemizde Lojistik Sektörü Gelişmiştir.**

<b>Yanıtlar</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
Kesinlikle katılıyorum	2	4
Katılıyorum	19	38
Kararsızım	22	44
Katılmıyorum	6	12
Kesinlikle katılmıyorum	1	2
Toplam	50	100

Yukarıdaki tabloda ankete katılan firmaların %44'ünün ülkemizde lojistiğin gelişiminde olumlu ya da olumsuz bir düşünceye sahip olmadıkları görülmektedir. Yine tablo incelendiğinde sektörün yeterince gelişmediğini düşünenlerin yüzdesel oranı %14'leri göstermektedir. Sektörün gelişimini olumlu bulunlar ise toplamda katılımcıların %42'ünü kapsamaktadır. Anket katılımcılarının genel kanısı lojistik sektörünün ülkemizde gelişme gösterdiği ancak iyileştirilmesi gerektiği yönündedir.

### 7.2.2 Karayolu Taşımacılığının Yaygınlığı

**Tablo 22. Ülkemizde Karayolu Taşımacılığı Oldukça Yaygın Yapılmaktadır.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	29	58
Katılıyorum	18	36
Kararsızım	3	6
Katılmıyorum	0	0
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Ankete katılan lojistik firmaların %58'ü karayolu taşımacılığının yaygın olarak kullanıldığını düşünürken, %36'lık kısmı bu duruma katılmamaktadır. Bu konuda kararsız olanların oranı ise %6'dır.



### 7.2.3 Denizyolu Taşımacılığının Yaygınlığı

**Tablo 23. Ülkemizde Denizyolu Taşımacılığı Oldukça Yaygın Yapılmaktadır.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	5	10
Katılıyorum	9	18
Kararsızım	8	16
Katılmıyorum	28	56
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Ülkemizde denizyolu taşımacılığının yaygın olarak yapıldığını düşünen katılımcılar %28'lik kısmı oluşturmaktadırlar. Yine tabloyu incelediğimizde katılımcıların %56'sının bu görüşe katılmadıkları görülmektedir.

### 7.2.4 Havayolu Taşımacılığının Yaygınlığı

**Tablo 24. Ülkemizde Havayolu Taşımacılığı Oldukça Yaygın Yapılmaktadır**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	0	0
Katılıyorum	16	32
Kararsızım	7	14
Katılmıyorum	18	36
Kesinlikle katılmıyorum	9	18
Toplam	50	100

Katılımcıların %32'si havayolu taşımacılığının yaygın bir biçimde kullanıldığını düşünürken %54'e tekabül eden katılımcı ise yeterince

kullanılmadığını savunmaktadırlar. Diğer taraftan katılımcıların %14'ü her iki görüşü de katılmadıklarını savunmaktadır.

Taşımacılıkla ilgili verilen yanıtlardan anlaşılacağı üzere karayolu taşımacılığının yaygın olarak kullanıldığı görülmektedir. Havayolu taşımacılığı maliyetli ve daha az kapasite ile taşımacılık yaptığı için çok tercih edilmemektedir. Denizyolu taşımacılığı daha az maliyetli ve daha güvenilir olmasına karşın yeterince kullanılmadığı görülmektedir. Karayolu taşımacılığının daha çok kullanılmasının en büyük nedeni, devletin en fazla yatırım yaptığı alan olmasından kaynaklanabilir.

#### 7.2.5 Lojistik Sektörünün Gelişiminde Politika ve Stratejilerin Önemi

**Tablo 25. Ülkemizde Lojistik Sektörünün Gelişmesi İçin Yeterli Politikalar ve Stratejiler Üretilmektedir.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	0	0
Katılıyorum	14	28
Kararsızım	27	54
Katılmıyorum	9	18
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Ülkemizde lojistik sektörünün gelişmesi için yeterli politikalar ve stratejiler olduğuna dair yöneltilen soruya karşılık alınan %54'lük cevapta katılımcıların kararsız kaldıkları görülmektedir. Lojistiği destekleyici bir takım politik kararların alındığını fakat yeterli olmadığını düşünmektedirler. Anket katılımcıların genel kanısı lojistik konusunda devletin bir takım kararlar aldığı, fakat yeterli olmadığı yönündedir.

### 7.2.6 Tepe Yönetiminin Karar Alma Yetkisi

**Tablo 26. Lojistik Konusunda Karar Alma Yetkisi Tamamen Tepe Yönetimindedir.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	8	16
Katılıyorum	13	26
Kararsızım	18	36
Katılmıyorum	11	22
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Lojistik konusunda karar alma yetkisinin tepe yönetiminde olduğu kanısında olanlar %42'lik kısmı oluşturmaktadır. Öte taraftan tepe yönetiminin karar almasında, tepe yönetimine bağlı birimlerin görüş ve önerilerinin dikkate alındığını savunanların yüzdesel payı %22'dir.

### 7.2.7 Çevre Standartları

**Tablo 27. Faaliyette Bulunulan Bölgede Çevre Standartları Yüksek Düzeydedir.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	3	6
Katılıyorum	22	44
Kararsızım	21	42
Katılmıyorum	4	8
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Katılımcıların çoğunluğu, faaliyette bulunulan bölgede çevre standartlarının taşımacılığa uygun olduğu görüşündedirler. Taşımacılıkta çevresel standartlarının, hava, yol ve deniz ulaşımında etkin rol oynadığı görülmektedir.

#### 7.2.8 Kaynakları Önem Derecesinin Bağımlılığa Etkisi

**Tablo 28. Firmanın İhtiyaç Duyduğu Kaynakların Önem Derecesi Bağımlılığı Düşürmektedir.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	3	6
Katılıyorum	22	44
Kararsızım	21	42
Katılmıyorum	4	8
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Tablo incelendiğinde katılımcıların %50'sinin firmaların ihtiyaç duyduğu kaynakların önem derecesinin bağımlılık üzerinde etkili olduğunu savunurken %42'sinin kararsız olduğu görülmüştür. %8 ise bu görüşe katılmamıştır. Buradan anlaşılacağı üzere, firmalar taşımacılıkta belli bir ulaşımına bağımlı kalmamakta, taşımacılığa konu olan ürünün gideceği bölgeye göre daha az maliyetli ve ulaşımın kolay olacağı taşımacılık türünü tercih etmektedirler.

### 7.2.9 Lojistikte Maliyetin Önemi

**Tablo 29. İşletmeler Lojistik Kullanımı ile Birlikte Maliyetlerini Düşürmektedirler.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	19	38
Katılıyorum	17	34
Kararsızım	6	12
Katılmıyorum	4	8
Kesinlikle katılmıyorum	4	8
Toplam	50	100

Tablo 29 incelendiğinde işletmelerin lojistik kullanımı ile birlikte maliyetlerinin düştüğü savını katılımcıların % 72’i desteklemektedir. Toplamda katılımcıların %16’si ise firmalarda maliyetlerin düşürülmesinde etkisi olmadığı görüşündedir. Buradan anlaşılacağı üzere, işletmeler bazı lojistik konusunda dış kaynak kullanıcılarından yararlanabilirler. Yararlanma ile birlikte maliyetlerini daha önceden belirler ve buna uygun stratejik kararlar alarak maliyet avantajı sağlayabilirler.

### 7.2.10 Yasal Düzenleme ve Çevre Standartları

**Tablo 30. Yasal Düzenlemeler ve Çevre Standartları Lojistik Konusunda Karar Belirleyicidir.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	11	22
Katılıyorum	36	72
Kararsızım	3	6
Katılmıyorum	0	0
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Tablo 30'a bakıldığında katılımcıların yasal düzenlemelerin ve çevre standartlarının lojistik konusunda karar belirleyici olduğunu düşündükleri görülmektedir. Katılımcıların büyük bir kısmı olan %94'lik kısmın bu düşünceye katıldıkları görülmüştür. Devletin, bölgenin çevre standartlarına göre almış olduğu birtakım politik kararlar, lojistik konusunda önem arz etmektedir.

#### 7.2.11 Rekabet Yoğunluğu

**Tablo 31. Firmalar Arası Rekabet Yoğundur.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	26	52
Katılıyorum	24	48
Kararsızım	0	0
Katılmıyorum	0	0
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Katılımcıların firmalar arası rekabetin %100 yoğun olduğu düşüncesi hâkimdir.

#### 7.2.12 Firma İşlem Sayısı

**Tablo 32.Firmalarda İşlem Sayısı Yüksek.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	8	16
Katılıyorum	23	46
Kararsızım	12	24
Katılmıyorum	7	14
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Tablo 32’de katılımcıların %62’si firmalarda işlem sayısının yüksek olduğu görüşüne katılırken, %14’ü ise bu görüşe katılmamaktadır. Katılımcılardan kararsızların %24’leri bulunduğu görülmektedir.

### 7.2.13 Tesis, Donanım ve Araç Teknolojisi

**Tablo 33. Firmalarda Kendi Yetersizliklerinden Kaynaklanan Nedenlerle İleri Seviyede Tesis, Donanım ve Araç Teknolojisine Ulaşmak İstemektedirler.**

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	13	26
Katılıyorum	19	38
Kararsızım	18	36
Katılmıyorum	0	0
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Firmalarda kendi yetersizliklerinden kaynaklanan nedenlerle lojistik kullanımını dış kaynaklardan yararlanmak suretiyle kullanma fikri anket katılımcılarına göre önemli bir neden olarak görülmektedir. Katılımcıların %64’ü bu görüşe tamamen katılırken katılımcıların % 36’sının kararsız olduğu görülmektedir.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Özellikle 2000’li yıllardan itibaren globelleşen dünya’da ülkeler arasındaki sınırlar kalkmış şirketler daha fazla kar edebilmek ve ulaşım masraflarını asgari düzeye çekmek için büyük bir gayret içine girmiştir. Etkin bir kar, etkin bir lojistik yönetiminden geçer. Bunun için de maliyeti düşürmek, üretimi arttırmak ve kaliteyi yükseltmek için çareler aranmaya başlanmıştır. Burada esas olan müşteri memnuniyetidir. Lojistik faaliyetleri sayesinde şirketler en uygun ve en basit bir yolla malları en asgari düzeyde yerine ulaştırmak durumunda kalmışlardır. Bu şekilde firmalar yaşam süreçlerini garantiye almışlar ve en iyi bildikleri konuda uzmanlaşmışlardır. Hatta bunun için dış kaynak kullanımına gitmişler ve böylece operasyonel etkinliği arttırmışlardır. Üretim merkezlerinin değişmesi lojistik merkezlerini de etkilemiştir.

Bu veriler ışığında bir ülke de ulaştırma sisteminin en uygun ve en verimli olabilmesi ülke kaynaklarının en uygun şekilde kullanılması ile mümkündür. Oysaki üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de en ucuz lojistik faaliyeti denizyolları ve demiryolları ile sağlanması gerektiği halde denizyollarını ve demiryolu taşımacılığının taşımadaki payının ne kadar az olduğu gerçeği ortadadır. Denizyollarına gerekli önem verilmemesi sonucunda limanlar atıl kapasite ile çalışmış teknolojiye ayak uyduramamış ve çağın gerisinde kalmıştır. Ayrıca kalifiye elemanların yetişmemesi, yönetim sorunları, depolama sahalarının yetersizliği, gümrük hizmetlerinin istenilen ölçüde verilmemesi ve limanların fiziki alt yapısının yeterince olmaması lojistik sektörünün Türkiye’deki gelişimini engellemiştir. Bütün Dünya devletleri denizyollarına verdiği önem sayesinde mallarını Dünya’nın bir ucundan diğer ucuna asgari maliyetle taşıırken Türkiye’nin halen bu konuda geri kalması son derece düşündürücüdür. Son 50 yılda demiryolları da dahil ciddi bir yatırım yapılmamıştır. Bu da Türkiye’nin lojistikte rekabet gücünü olumsuz etkilemiştir. Türkiye’de havayolu taşımacılığı da yeterli değildir. Buralarda bürokrasi ve gümrükleme sorunları, terminal alt yapı eksiklikleri, kargo alanındaki taşıma yetersizliği ve taşıma maliyetlerinin yüksekliği havayolunu da tercih edilmeyen konuma getirmiştir. Görülüyor ki en pahalı lojistik faaliyet karayolları ağırlıklı olarak devam ediyor. Bu da dünyadaki rekabet gücümüzün azalmasına neden olmaktadır.



Son yıllarda Tayyip Erdoğan hükümetinin tüm ülkeyi duble yollarla donatmaya çalışması da soruna care olmamıştır. Halen karayollarında işaretleme, araç ve yol güvenliği, aşırı yükleme, atıl kapasite, kayıt dışı faaliyet devam etmektedir. Özellikle alt yapı yetersizlikleri ve uluslararası geçiş belgeleri sorunları ivedilikle çözümlenmek zorundadır. Özellikle kamu kurumları lojistik sektör temsilcileri ile işbirliğine giderek sektörle ilgili yasaları ele almalı ve bunun için standartları geliştirerek denetimleri arttırmalıdır.

Avrupa Birliğine girme aşamasında olan Türkiye’de taşımacılık kurallarına ve lojistik mevzuatına uygun hareket etmek durumundadır. Eğer gerçekten lojistik sektöründe söz sahibi olunmak isteniyorsa bu sektörde bulunan kişilerin bilişim, eğitim ve alt yapı eksiklikleri ivedi bir şekilde tamamlanmalıdır. Özellikle firmaların stoklu çalışma zorunluluğu etkin bir lojistik politikası ile ortadan kalkacaktır. Olaya bu açıdan bakıldığında öncelikle lojistik sektörü için ulusal ulaştırma politikası belirlenmelidir. Ayrıca sektörle ilgili kanunlar derhal çıkarılmalıdır. Onun için karayolları kanunu tekrar ele alınmalı, taşımalarla taşıyıcılar kayıt altına alınarak vergi ücretlerinden büyük bir fon yaratılmalı, bu fon taşımacılığın geliştirilmesinde ve kontrolünde kullanılmalıdır. Ayrıca otobüsle kargo taşımacılığına son verilmelidir. Bu yapıldığı takdirde kazalar önlenecektir. Ülkemizde en ekonomik taşıma biçimi kombine taşımacılıktır. Kombine taşımacılığında en ekonomik şekli denizyolu ve demiryolu taşımacılığıdır. Ayrıca taşıt filomuzdaki araçlar yaşlı ve sayıları da azdır. Bunlar tekrar gözden geçirilmelidir. Limanlar ithalat ve ihracat yüklerinin depolanıp saklanmasına uygun hale getirilmelidir. Ayrıca Avrupa ülkeleri geçiş belgeleri yoluyla ülkemiz araçlarını taşıma yapmasını engellemekte, bunu ulaştırma maliyetlerinin artmasına sebep olmaktadır. Bunu ortadan kaldırmak için yurtdışı ve depolama faaliyetlerine ağırlık vermek gerekmektedir. Yurtdışında oluşturulan depolar, ülkemizde özellikle denizyolu ile çıkan malların depolanmasında çok önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle ithalatçılar malı Türkiye yerine bu depolardan tedarik edecekleri için her ne kadar bu malların stok maliyeti artacak olsa da pazara girişte zaman yönünden bir avantaj sağlanacaktır. Gümrüksüz antrepolar depolama maliyetlerini düşürür. Özellikle lojistik sektöründe yabancı firmalarla ortaklık yapıldığı takdirde Türk firmaları güçlerine güç katacaktır.

## KAYNAKÇA

ACKERMAN, K. B.(1996) ‘Pitfalls in Logistics Partnerships’, International Journal of Physical Distribution Logistics Management, 26(3) pp.35-37

AKTAN, C. C.(2001) Türkiye Avrupa Birliği’nin Neresinde? İzmir: EĞİAD Yayınları

AKTAŞ,E.ÜLENGİN,F (2003) ‘Lojistik Faaliyetlerin Türkiye’deki Yeri ve Önemi’, İTÜ İşletme Fakültesi,189 s,78-80

AKTAŞ,E.ÜLENGİN,F (2005),Outsourcing Logistics Activities In Turkey,The Journal of Enterprise Information Management ,Vol.18 Num3

AKGÜR, Hande (2005) ‘Küreselleşme Sürecinde Entegrasyon Hareketleri ve Ulus Devleti AB Ekseninde Oyun Teorik Bir Değerlendirme ‘DEÜ SBE Dergisi,Cilt 7,Sayı 1,s 1

ARAŞTIRMA SERVİSİ,(2005), Dünya Sektörünün Cirosu Yükseliyor, Pazarlama Dünyası, Sayı 2005-3 pp:6

Arslan,K (2006)Komşularımızla Artan Ticaretin Önemi, [www.turktrade.org](http://www.turktrade.org)/Durum Dergisi (2006 )Haziran sayısı

ATAMAN, Göksel,(2009), İşletme Yönetimi Temel Kavramlar ve Yeni Yaklaşımlar

Asya Ticaret Merkezi [www.asiatradehub.com](http://www.asiatradehub.com) ErişimTarihi 19.09.2007

BAKİ, Birdoğan (2004a), Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektörü Analizi, Trabzon: Lega Kitapevi

BALLOU, R. (1999) H. Bussiness Logistisc Management, 4<sup>th</sup> ed, New Jersey, Prentice Hill International

BALLOU, R. H.(2004)Business Logistisc Supply Chan Management: Planing, Organizing and Controlling the supply Chain, Pearsan-Prince Hall Ed 5<sup>th</sup> ed, New Jersey, Prentice

BARBAROS, R. F.(2004)'Küreselleşme Sürecinde Devletin Rolü: Türkiye üzerine bir değerlendirme'2004 Türkiye İktisat Kongresi Tebliğ Sunuşları Kitapçığı, DPT, İzmir

BAYAR, G. (2008), Dünya Ekonomisinin Görünümü  
[http://www.fore.igntrade.gov.tr/ead/DT DERGİ/nisan2005/Guzin.htm](http://www.fore.igntrade.gov.tr/ead/DT_DERGI/nisan2005/Guzin.htm)

BOOKBİNDER, James H. ve Chis S. Tan.(2003) “Comparison of Asian and European Logistics Systems”, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management. Vol.33, No.1. Emerald

BREWER A.ve HENSHER D.,(2001) “Identifying the overarching logistics strategy of business processes: an exploratory analysis”, International Journal of Logistics: Research and Applications, Vol. 4 No.1,

CANITEZ Murat ,TÜMER Güçlü (2005) İhracat ve İthalatta Lojistik,Uygulamalı İhracat-İthalat Dökümantasyon,Gazi Kitapevi ,Ankara, s.153

CALANTONE Roger J., ve C. DI BENEDETTO Anthony,(2007) “Clustering Product Launches By Price And Launch Strategy”, Journal of Business & Industrial Marketing, Volume 22 Number 1

CHAN Joseph W. K.,(2005) “Competitive Strategies And Manufacturing Logistics”, Journal of Enterprise Information Management, Volume 35, Number 1,

ÇANCI, M ve Erdal,(2003), Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, Utikad Yayınları, İstanbul

ÇAVUŞLAR,(2004), Uluslararası Lojistik, 4. Dönem Taşımacılık ve Lojistik Mesleki Yeterlilik Eğitimi, UND Eğitim Merkezi, İstanbul

Deniz Sektörü Raporu 2010,

DEMİR H.Ali,(1991) Lojistik Harp Akademileri Basımevi,İstanbul s.1

DPT,(2001), Ulaştırma, 8. BYKP, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, DPT:258-ÖİK:598 <http://www.dpt.gov.tr>

EDGEELL, Jon, Gabriel E. Meister ve Nigel Stamp.(2008) “Global Sourcing Trends in 2008”, Strategic Outsourcing: An International Journal., Vol.1, No.2. Emerald

EKREN, N,(1986), Uluslararası Bankacılık ve Türkiye Örneği, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul

ERDAL,M (2004) ‘Hong Kong:Uzakdoğu’nun Lojistik ve Ticaret Başkenti’,Dünya Gazetesi ,Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi,Sayı:7351 ,22 Temmuz 2004,s:2

ERDAL M,(2005) Küresel Lojistik, Utikad, İstanbul

ERSOY, M (2008) ‘Lojistik ve Türkiye’nin Önemi’ <http://www.turktradeorg.tr>

FEARON, Leenders, Johnson, Flynn (2002), Purchasing and Supply Management, New York, McGraw-Hill

GAMMELGAARD, B.(2004), “Schools in Logistics Research? A Methodological Framework For Analysis of Discipline”, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol: 34, No; 6.

GOODERHAM G.(1998), “Debunking the myths of Strategic Planning”, CMA Magazine,1998 May

GÖKKAYA, C. G.(2001), Integrated Supply Chain Management and Fourth Party Logistics, Marmara Üniversitesi, İngilizce İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s:146

GÜLEN, K. G.(2011), Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler

GÜRDAL, Sahavet. (2006)“Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi”. İstanbul: İTO Yayınları,

HANFIELD R. B.,(1995) Re-Engineering for Time-Based Competition-  
Banchmarks and Best Practises for Production, R & D and Purchasing, Westport/CT,  
London,

HUISKONEN J., Pirttila, T., (2002), “Lateral Coordination in a Logistics  
Outsourcing Relations”, Int. J. Production Economics, 78:177-185.

İgeme,(2004), Lojistik

İLTER M.(2002), Global Dışsal Tedarik, İstanbul Ticaret Odası Yayın No:2002-31,  
İstanbul

JOHNSON,J.C,WOOD,D.F,Wardlow,D.L.,Murphy,P.R. Jr (1998) , Comtemporary  
Logistics ,Seventh Edition ,Prentice Hall.New Jersey p.173

KASA Halit,(2002) “6 Sigma Gerçeği, Toplam Kalite Yönetimi ve 6 Sigme  
Bulusması”,

KAYA, A. Ş. (2003), Lojistik Şirketlerinin Organizasyon Yapıları, İstanbul  
Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmecili Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s:137

KESKİN, M. Hakan,(2006) Lojistik-Tedarik Zinciri Yönetimi, Nobel Yayınları,  
Ankara

KOBAN,Emine,Hilal Yıldırım Keser,Dış Ticarete Lojistik,Ekin Basın Yayın  
Dağıtım,Bursa 2007.

KOBİFİNANS, Sektörün Temel Sorunları ve Riskleri kobi finans, Kobi'lerin  
danışma Merkezi 2008

KOBİFİNANS, Kobilerin Danışma Merkezi,'Uluslar arası Karayolu Taşımacılığımıza Bakış'[http ://www.kobifinans.com.tr](http://www.kobifinans.com.tr) Erişim Tarihi 15.08.2007

KOCAOĞLU Batuhan,(2003) 3PL Yönetim Sistemlerinde Dağıtım Planlaması Faaliyetleri 131ve Türkiye' deki Firmaların Uygulamada Karşılaştığı Sorunların Analizi, Yıldız Teknik Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul,

KOÇEL, T.(2005), İşletme Yöneticiliği: Yönetim ve Organizasyon, Organizasyonlarda Davranış, Klasik-Modern-Çagdaş ve Güncel Yaklaşımlar, Genisletilmiş 10. Bası, Beta, İstanbul, Ekim.

LAMBERT Douglas M.,(1992) “Developing A Customer-Focused Logistics Strategy”, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol: 22, Number: 6,

LAMBERT, Douglas M(1993).; Strategic Logistics Managment , McGraw-Hill, International Edition s.17

Lojistik & Taşımacılık Dünyası,2003,Dünya Gazetesi Eki

MENEMEN, Mehmet(2008), Uygulamalı uluslararası Ticaret İşlemleri, s:51

MERSİN, Doğan Necip(2003),’Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımı’, 3 D Lojistik, Şubat-Mart Sayı 16 pp.38-40

NEWMAN, C,(2001),’Realizm: Küreselleşme ve Bağımsız Devlet, Türkiye Günlüğü, Sayı 64

OATES,D (1998),Outsourcing and The Virtual Organization:The Incredible Shrinking Company,Random Hause Co.UK-London

OFLUOĞLU, M. Özen, T.(2003), Türkiye’den Bir 3PL uygulaması

ORHAN, Osman(2003), Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İstanbul:İto Yayınları

RATLİFF H.Donald, NULTY William G. (1996)’Logistics Composite Modeling’,The Logistics Institute At Georgia Tech,s.1

RAO, Kant, Young, Richard. R. (1994), Global Supply Chains-Factors İnfluencing Outsourcing of Logistics Functions, İnternational Journal of Physical Distribution And Logistics Management, Volume, 24, pp.11-19

RAZZAQUE, M.A.(1997),’Challenges to logistics development:the case of a Third World country-Bangladesh’, International Journal of Physical Distribution&Logistics Managment,27 (1) pp 18-38

RAZZAQUE,M.A.Sheng C:C.(1998),’Outsourcing of logistics functions:a litareture survey’,İnternational Journal of Physical Distribution&Logistics Management,28 (2)pp.89-107

SEYİDOĞLU, H (2001), Uluslararası İktisat, Güzem Yay, İstanbul

SHAPIRO J. F,(2001) Modeling the Supply Chain, Duxbury Thomson Learning Inc., CA,

SMITH R. J., (2000)“The Logistics Mission, Members’ Directory”, The Institute For Transport,Corby ,s 40

ŞEN, E.(2006) ‘Tedarik Zinciri Yönetiminin Önemi, Dış Ticaret Merkezi İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi,Ankara

TANYAŞ,M (2003),’Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi ‘Ege Denizcilik ve Lojistik Kongresi,İzmir s.1

TATE K.(1996) ‘The Elements of a successful logistics partnershp’, International Journal of Physical Distribution Management, 26 (3).pp.7-13

TAVLI, A., (2005), ‘‘Türkiye’de Bir İlk Daha Tedarik Zinciri Yönetiminde Lojistik Yönetiminin Etkinliği’’, Logistical Dergisi, Sayı 2, 24-25

TİMUR N. (1988) ,Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu,Anadolu Üniversitesi Yayınları No: 266 ,İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayın No :58, Eskişehir

TUNA,O.Özer, D (2002),’Pazarlama Faaliyetlerinde Etkinliğin Sağlanmasında Üçüncü Taraf Lojistik Hizmetlerinin Rolü : Türkiye’ye Yönelik Bir Delphi Çalışması ‘,7 Ulusal Pazarlama Kongresi -21.Yüzyılın Pazarlama Paradigması Bildiriler Kitabı s.171

TUNÇBİLEK,T (2002) ‘Lojistik Hayati Bir Konu ,3D Lojistik Dergisi Ekim/Kasım

Türkiye Lojistik Sektör Araştırması (2002),Ernst&Young-IBS Research&Consultancy, Power Dergisi, Ekim Sayısı

The World Factbook, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>

UND/Uluslar arası Nakliyeciler Derneği ( 2006 a) , Uluslararası Karayolu Nakliye Sektörü 2005,Yayınlanmamış Rapor ,İstanbul

Ulaştırma ve Turizm Paneli , (2003) ,s.8

UNAT, N. A. (2004) Bitmeyen Göç, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay, İstanbul

ÜLENGİN,F. F.Karadağ (2005), ‘Türkiye’deki 3PL Lojistik Hizmet Sağlayıcılara Genel Bakış’,Lojistik Dergisi Sayı 5 s 39-42



ÜLGEN Hayri ve MİRZE S. Kadri,(2004) İşletmelerde Stratejik Yönetim, Literatür Yayınları No :113,İstanbul,Şubat 2004

YELKİKALAN,N,KALMIŞ H.(2001)'Kobilerde Verimlilik Yönelimli Yeniden Yapılandırma Stratejileri', I.Orta Anadolu Kongresi,Kobilerin Finansman ve Pazarlama Sorunları,18-21 Ekim 2001 ,Kosgeb Yayını,Ankara s 499

YÜKSEL Hilmi, (2002)"Tedarik Zinciri Yönetiminde Bilgi Sistemlerinin Önemi", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 4, Sayı 3,

YÜRÜYEN, Umut Mehmet,(2004 ) 'Tedarik Zinciri Entegrasyonu ve Optimizasyonunda Bilişim Sistemleri ve 4.Taraf (4PL) Lojistik İşletmeler',MFL Yıl:1 Sayı 4,Eylül-Ekim 2004,s.54

YILDIZTEKİN A,(2002) 'Lojistiğin İhracattaki Eki ' İhracat Dünyası,Dünya Gazetesi Eki, Mayıs s:3

YILDIZTEKİN A,(2002) 'Türkiye için Lojistik Stratejileri Konferansı,D.E.Ü ,İzmir

YILDIZTEKİN A,(2002) "Ernst&Young –IBS Türkiye Lojistik Sektör Araştırması 2002"Ekim sayısı

YILDIZTEKİN,A(2004)'Outsourcing'in Vazgeçilmediği Sektör :Lojistik,Outsourcing Dergisi,Şubat-Mart,18-19

ZHU J. Lean, Ying S. K. (2002) 'The Third-Party Logistics Services and Glpbalization of manufacturing', International Planing Studies 7(1), pp.89-104

WATERS Donald,(2001) "Strategic Logistics", Eastern Logistics Forum, New York,

WATERS Donald,(2003) 'Logistics An Introduction to Supply Chain Management, Palgrave Macmillan

[www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr) Erişim Tarihi 18.08.2011

[www.igeme.org.tr](http://www.igeme.org.tr) Erişim Tarihi 13.08.2007

[www.logistics.com](http://www.logistics.com) Erişim Tarihi 01.03.2007

## **EKLER**

### **Ek-1: Çalışmada Kullanılan Anket Formu**

#### **ANKET FORMU**

Değerli Katılımcı,

Bu anket çalışması ‘Lojistik Sektörünün Dünya ‘da Çalışma Sistemleri ve Türk Ekonomisine Katkıları Üzerine Bir Araştırma’ ile ilgili tez çalışmasında kullanılmak üzere hazırlanmıştır. Vereceğiniz yanıtlar bilimsel çalışmama katkıda bulunacak ve tezimin asıl amacına ulaşmasını sağlayacaktır. Değerli katkılarınız için şimdiden teşekkür eder saygılarımı sunarım.

Melek YILDIRIM

Beykent Üniversitesi İşletme Anabilim Dalı

İşletme Bölümü

#### **1)Firmanızın faaliyet alanı aşağıdakilerden hangisidir?**

( ) Uluslar arası pazarlarda faaliyette bulunmaktadır.

( ) Ulusal pazarlarda faaliyette bulunmaktadır.

( ) Yerel pazarlarda faaliyette bulunmaktadır.

**2)Firmanız aşağıdaki sermayelerden hangisini kullanmaktadır?**

- İşletme Sermayesi  Yabancı Sermaye  
 Öz Sermaye  Hiçbiri

**3) Firmanız aşağıdaki işletmelerden hangisidir?**

- Kobi  
 Sermaye İşletmesi  
 Ticaret İşletmesi  
 Hiçbiri

**4)Firmanızın faaliyette bulunduğu lojistik sektöründe kaç yıllık deneyimi vardır?**

- 1 -5 yıl arası  
 6-10 yıl arası  
 11-15 yıl arası  
 16-20 yıl arası  
 21-25 yıl arası  
 25 yıl ve üzeri

**5) Firmanız lojistik sektöründe hangi taşımacılık faaliyetini gerçekleştirmektedir?( Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)**

Karayolu Taşımacılığı

Havayolu Taşımacılığı

Denizyolu Taşımacılığı

**6) Firmanızın yapmış olduğu lojistik faaliyetlerin yüzde kaçını karayolu taşımacılığı yoluyla gerçekleştirmektedir ?**

%0 – 10 arası

%11 – 30 arası

%31- 50 arası

%51- 70 arası

%71-90 arası

%91-100 arası

**7) Firmanızın yapmış olduğu lojistik faaliyetlerin yüzde kaçını havayolu taşımacılığı yoluyla gerçekleştirmektedir ?**

( ) %0 – 10 arası

( ) %11 – 30 arası

( ) %31- 50 arası

( ) %51- 70 arası

( ) %71-90 arası

( ) %91-100 arası

**8) Firmanızın yapmış olduğu lojistik faaliyetlerin yüzde kaçını deniz yolu taşımacılığı yoluyla gerçekleştirmektedir ?**

( ) %0 – 10 arası

( ) %11 – 30 arası

( ) %31- 50 arası

( ) %51- 70 arası

( ) %71-90 arası

( ) %91-100 arası

**9)Ağırlı olarak lojistik faaliyet gerçekleştirdiğiniz ülkeler hangileridir?**

( ) Avrupa Birliği ye lkeleri

( ) Rusya

( ) Amerika Kıtası

( ) Arap lkeleri

**10) Firmanızda ortalama çalışan sayısı ne kadardır?**

( ) 100 den az

( ) 100-249 kişi arası

( ) 250-499 kişi arası

( ) 500-999 kişi arası

( ) 1000 ve zeri

**11) Firmanızda çalışanların öğrenim durumları ağırlıklı olarak aşağıdakilerden hangisidir?**

( ) İlköğretim

( ) Lise

( ) Meslek Yüksekokulu

( ) Lisans

( ) Y.Lisans/Doktora

**12)Firmanız aşağıda belirtilen fonksiyonlardan hangilerinde lojistik destek vermektedir.(Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz.)**

( ) Müşteri Hizmetleri

( ) Filo Yönetimi

( ) Depo Yönetimi

( ) Dağıtım/İletişim

( ) Stok Yönetimi

( ) Sipariş Süreci

( ) Üretim Planlama

( ) Ürün Montajı ve Tesisi



- Paketleme
- Geri Dönerlerin Lojistiği
- Diğer.....

**13)Filonuzda toplam kaç araç bulunmaktadır?**

- 1-50 arası
- 51-100 arası
- 101-200 arası
- 201-300 arası
- 301-400 arası
- 401 ve fazlası

**14) Firmanızın yıllık ortalama taşıdığı ürün miktarı kaç tondur?**

- 0-50.000 ton
- 51.000- 100.000 ton
- 101.000-200.000 ton
- 201.000-300.000 ton
- 401.000-500.000 ton

501.000 ton ve fazlası

**15 ) Hedef kitleniz sizi seçerken aşağıdakilerden sizce hangilerine dikkat etmektedir? (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz.)**

Navlun Ücreti

Taşıma Öncesi Hizmet

Transit Ücreti

Taşıma sonrası Hizmet

Hız

Güven

**16) Aşağıda belirtilen faktörlerden hangisi firmaların lojistik kullanımına yönelmesinde etkili olmuştur? (1 Kesinlikle Katılıyorum, 2 Katılıyorum, 3 Kararsızım, 4 Katılmıyorum, 5 Kesinlikle Katılmıyorum)**

	1	2	3	4	5
Ülkemizde Lojistik sektörü gelişmiştir					
Ülkemizde karayolu taşımacılığı oldukça yaygın olarak kullanılmaktadır.					
Ülkemizde denizyolu taşımacılığında yeterince faydalanılmaktadır.					
Ülkemizde havayolu taşımacılığında yeterince faydalanılmaktadır.					
Ülkemizde Lojistik sektörünün gelişmesi için yeterli politikalar ve stratejiler üretilmektedir.					
Lojistik konusunda karar alma yetkisi tamamen tepe yönetimindedir					
Faaliyette bulunan bölgede çevre standartları yüksek düzeydedir					
Firmanın ihtiyaç duyduğu kaynakların önem derecesi bağımlılığı belirlemektedir.					
İşletmeler lojistik kullanımı ile birlikte maliyetlerini düşürmektedir					
Yasal düzenlemeler ve çevre standartları lojistik konusunda karar belirleyicidir.					
Firmalar arası rekabet yoğundur					
Firmalarda işlem sayısı yüksektir					
Firmalarda kendi yetersizliklerinden kaynaklanan nedenlerle ileri seviyede tesis, donanım ve araç teknolojisine ulaşmak istemektedir.					

## ÖZGEÇMİŞ

01 Ekim 1980 yılında Giresun'a bağlı Espiye ilçesinde doğdum. İlköğretim ve lise eğitimimi tamamladıktan sonra 1999 yılında girdiğim çeşitli müesseselerde Lojistik ve Muhasebe yöneticisi olarak çalıştım. Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme bölümünden 2004 yılında mezun oldum. 2010 yılında kayıt olduğum Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim dalı İşletme Bölümünde Yüksek Lisans eğitimimi tamamladım.

**Melek YILDIRIM**