



**KTO KARATAY ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI
TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**İHRACATÇI İŞLETMELERİN KARŞILAŞTIKLARI LOJİSTİK SORUNLAR
VE COVID 19'UN ETKİSİ: KONYA GIDA SEKTÖRÜNE YÖNELİK BİR
ARAŞTIRMA**

Hamza USLU

Yüksek Lisans Tezi

**KONYA
Ocak 2022**

İHRACATÇI İŞLETMELERİN KARŞILAŞTIKLARI LOJİSTİK SORUNLAR VE
COVID 19'UN ETKİSİ: KONYA GIDA SEKTÖRÜNE YÖNELİK BİR
ARAŞTIRMA

Hamza USLU

KTO Karatay Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Uluslararası Ticaret Ve Lojistik Anabilim Dalı
Tezli Yüksek Lisans Programı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Fatih CURA

Konya
Ocak 2022

BİLDİRİM

Enstitü tarafından onaylanan Yüksek Lisans tezimin tamamını veya herhangi bir kısmını basılı veya dijital biçimde arşivleme ve aşağıda belirtilen koşullar dâhilinde erişime açma iznini KTO Karatay Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle, Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak ve gelecekteki çalışmalar (makale, kitap, lisans, patent vb.) için tezimin tamamının veya bir bölümünün kullanım hakları yalnızca bana ait olacaktır.

Tezimin bütünüyle kendi çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izinle kullanılması zorunlu olan kaynakları, yazılı izin alarak kullandığımı ve istenildiğinde izinlerin suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayımlanan “Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge” kapsamında, tezim, aşağıda belirtilen koşullar haricince, YÖK Ulusal Tez Merkezi ve KTO Karatay Üniversitesi Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

Enstitü / Fakülte Yönetim Kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir.¹

Enstitü / Fakülte Yönetim Kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ay ertelenmiştir.²

Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir.³⁴

20 Ocak 2022

Hamza USLU

¹ MADDE 6(1) Lisansüstü teze ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulu iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.

² MADDE 6(2) Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.

³ MADDE 7(1) Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, tezin yapıldığı kurum tarafından verilir. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, ilgili kurum ve kuruluşun önerisi ile enstitü veya fakültenin uygun görüşü üzerine üniversite yönetim kurulu tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.

⁴ MADDE 7(2) Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.

ETİK BEYAN

KTO Karatay Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi/Projesi Hazırlama ve Yazım Kurallarına uygun hazırlamış olduğum bu tez kapsamında sunmuş olduğum tüm veriler, bilgiler ve dokümanları akademik ve etik kuralları göz önünde bulundurarak elde ettiğimi bilginize sunar, tez/proje içindeki belgeler, bilgiler, dokümanlar ve değerlendirmeler tamamen özgün olarak hazırlanmış olarak bilimsel etik ve ahlak kurallarını dikkate alarak sunmuş olup ayrıca tez/proje kapsamında ihtiyaç duyduğum yerlerde çeşitli eserlerden/kişilerden yaptığım alıntıların atıflarını açıkça belirtip kaynak göstermiş bulunmaktayım. Sunmuş olduğum tez/proje de yaptığım alıntılar konusunda sonradan değişiklik yapmayıp özgün bir şekilde hazırlamış olduğumu bildirir aksi bir durum hususunda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarımı kabulleneceğimi beyan ederim.

20 Ocak 2022

Hamza USLU

TEŐEKKÖR

Bu tez çalıŐması sűreci boyunca konu seçimi, tezin yazım aŐamaları ve kaynakları verimli bir űekilde kullanmam konusunda benden desteklerini esirgemeyen çok deėerli hocam, danıŐmanım Dr. Öėr. Üyesi Fatih CURA'ya canı gönűlden teŐekkűr ederim.

20 Ocak 2022

Hamza USLU

ÖZET

Hamza USLU

İhracatçı İşletmelerin Karşılaştıkları Lojistik Sorunlar ve Covid 19'un Etkisi: Konya

Gıda Sektörüne Yönelik Bir Araştırma

Yüksek Lisans Tezi

Konya, 2022

Küreselleşme sürecinde, ulusların birbirleriyle olan ticaretlerinde lojistik süreçlerin sorunsuz bir şekilde yürütülmesi durumu önemini giderek arttırmaktadır. Firmaların hem yerel hem de uluslararası pazarlardaki faaliyetlerini kusursuz biçimde gerçekleştirebilmeleri adına lojistik sorunları iyileştirici çalışmalar ve rekabet adına sürdürülebilir lojistik performansı ile ilişkili kavramlar ön plana çıkmaktadır. Dolayısıyla bu çalışmada, ihracatçı işletmelerin karşılaştığı lojistik sorunlar ele alınmış ve bu sorunlar lojistik firmaların sunduğu hizmet kalitesi çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bununla birlikte, Covid 19 pandemi sürecinin ihracatçı firma faaliyetleri üzerindeki etkileri ayrıca irdelenmiştir.

Bu doğrultuda; çalışmada öncelikle literatür taramasına yer verilmiş ve konuya ilişkin kavramların tanımları, sınıflandırmaları, süreçleri ve benzer çalışmalar ortaya konulmuştur. Daha sonra, araştırma verilerinin toplanması amacıyla alan araştırması yapılmış, ilgili firmalara anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Araştırmaya Konya ilinde gıda sektöründe faaliyette bulunan ve ihracat yapan 73 adet firma katılmıştır. Yapılan analizler sonucunda, işletme içi ve işletme dışı (ulusal) çevrede karşılaşılan lojistik sorunlar ile lojistik hizmet kalitesi arasında anlamlı ilişkilere ulaşılmıştır. Aynı zamanda işletme dışı (uluslararası) çevrede karşılaşılan sorunlar ve Covid 19'un etkileri ile çalışılan lojistik firmaların hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişkinin olmadığı belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler:

Lojistik, Lojistik Sorunlar, Hizmet Kalitesi, İhracatçı işletmeler

ABSTRACT

Hamza Uslu

Logistics Problems Encountered by Export Companies and the Effect of Covid 19: A
Research on Konya Food Sector
Master's Thesis
Konya, 2022

In the process of globalization, the importance of smooth running of logistics processes in the trade of nations with each other gradually increases. In order for firms to carry out their activities in both local and international markets without any problems, the concepts related to sustainable logistics performance in the name of competition and efforts to improve logistics problems come to the fore. Therefore, in this study, the logistics problems faced by exporting firms were discussed and these problems were evaluated within the framework of the service quality provided by logistics companies. In addition, the effects of the Covid 19 pandemic process on the activities of the exporting firms were also examined.

In this direction; In the study, first of all, literature review was included and the definitions, classifications, processes and similar studies of the concepts related to the subject were revealed. Then, a field study was conducted to collect the research data, and a survey was conducted with the relevant firms. 73 firms operating in the food sector and exporting in Konya participated in the research. As a result of the analyzes made, significant relationships were reached between the logistics problems encountered in the internal and external (national) environment of the firms and the logistics service quality. At the same time, it has been determined that there is no significant relationship between the problems encountered in external (international) environment, the effects of Covid 19 and the service quality of the logistics companies

Keywords:

Logistics, Logistics Problems, Service Quality, Exporting companies

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	ii
BİLDİRİM	ii
ETİK BEYAN	iii
TEŞEKKÜR	iv
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
TABLolar DİZİNİ	x
ŞEKİLLER DİZİNİ	xii
KISALTMALAR DİZİNİ	xiii
1. GİRİŞ	1
2. ULUSLARARASI TİCARETTE LOJİSTİK VE TEMEL KAVRAMLAR	3
2.1 Lojistik Kavramının Tanımı	3
2.3 Lojistiğin Önemi	10
2.4 Lojistiğin Ticaretteki Yeri	13
2.5 Lojistik İle İlgili Temel Kavramlar	16
2.5.1 Tedarik Zinciri	16
2.5.2 Birinci Parti Lojistik	17
2.5.3 İkinci Parti Lojistik	18
2.5.4 Üçüncü Parti Lojistik	18
2.5.5 Dördüncü Parti Lojistik	19
3. ULUSLARARASI LOJİSTİKTE TAŞIMACILIK	20
3.1 Uluslararası Taşımacılık ve Temel Kavramlar	21
3.2 Uluslararası Taşımacılıkta Teslim Şekilleri	22
3.2.1 E-Grubu Teslim Şekli (Ex-works)	23
3.2.2 FCA (Free Carrier) - Taşıma Vasıtasının Yanında Teslim	24
3.2.3 CPT (Carriage Paid To) – Taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim	25
3.2.4 CIP (Carriage and Insurance Paid to) - Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak	26
3.2.5 DAT (Delivered at Terminal) - Terminalde Teslim	27
3.2.6 DAP (Delivered At Place) - Belirlenen Yerde Teslim	27
3.2.7 DDP (Delivered Duty Paid) - Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim	28
3.2.8 FAS (Free Alongside Ship) - Gemi Yanında Teslim	29

3.2.9 FOB (Free On Board) – Gemiye Yükleyerek (Küpeştesinden Geçmiş) Teslim.....	30
3.2.10 CFR (Cost And Freight) - Mal Bedeli ve Taşıma Ödenmiş Olarak.....	31
3.2.11 CIF (Lost, Insurence And Freight) - Mal Bedeli, Sigorta ve Taşıma Ödenmiş Olarak.....	32
3.3 Kara Yolu Taşımacılığı.....	33
3.4 Deniz Yolu Taşımacılığı.....	34
3.5 Hava Yolu Taşımacılığı.....	34
3.6 Demir Yolu Taşımacılığı.....	35
3.7 Kombine Yaklaşımla Uluslararası Eşya Taşımacılığı.....	35
4. Uluslararası Lojistik Maliyet Türleri.....	36
4.1 Direkt Lojistik Maliyetler.....	37
4.2 Endirekt Lojistik Maliyetler.....	37
4.3 Değişken Lojistik Maliyetler.....	38
4.4 Sabit Lojistik Maliyetler.....	38
5. ULUSLARARASI LOJİSTİKTE AMBALAJ, PAKETLEME VE DEPOLAMA ...	40
5.1 Ambalaj.....	40
5.2 Paketleme.....	41
5.3 Depolama.....	43
6. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KÜRESELLEŞMESİ.....	45
6.1 Küreselleşme Tanımı.....	45
6.1.1 Küreselleşen Dünya’da Lojistiğin Önemi.....	47
6.1.2 Küresel Lojistik Performansı.....	49
6.1.3 Türkiye’nin Jeopolitik Güç Analizinde Lojistik Sektörünün Önemi.....	53
6.2 Türkiye’de Lojistik Sektörünün Başlıca Sorunları.....	55
6.2.1 Hukuki Sorunlar.....	56
6.2.2 Politik Sorunlar.....	57
6.2.3 İdari Sorunlar.....	58
6.2.4 Altyapı Sorunlar.....	58
6.2.5 İnsan Kaynağı Sorunu.....	59
6.2.6 Yüksek İşletme Maliyetler.....	60
6.2.7 İşletmenin Dış Kaynak Kullanımından Kaynaklanan Sorunlar.....	61
6.2.8 Gümrüklerden Kaynaklanan Sorunlar.....	62
7. LOJİSTİK FAALİYETLERDE KARŞILAŞILAN SORUNLARLA İLGİLİ YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	66

8. İHRACATÇI İŞLETMELERİN KARŞILAŞTIKLARI LOJİSTİK SORUNLAR VE COVID 19'UN ETKİSİ: KONYA GIDA SEKTÖRÜNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA	71
8.1. Araştırmanın Amacı	71
8.2. Araştırmanın Yöntemi.....	71
8.3. Araştırmanın Modeli	71
8.4. Araştırmanın Problem ve Alt Problemleri	72
8.5. Araştırmanın Hipotezleri.....	73
8.6. Araştırmanın Evren ve Örnekleme	74
8.7. Araştırmanın Varsayımları ve Sınırlılıkları	75
8.8. Veri Toplama Araçları	75
8.9. Verilerin Analizi, Bulguları ve Yorumu	75
Tablo 7. Ölçeğin Geçerlik ve Güvenirlik Analizi Sonuçları.....	76
8.9.1 Katılımcıların Tanımlayıcı Özelliklerine İlişkin Bulgular.....	81
8.9.2. Katılımcıların/İşletmelerin Tanımlayıcı Özelliklerine Göre Lojistik Sorunların Farklılaşmasına İlişkin Bulgular	85
8.9.3. İşletmelerin Karşılaştıkları Lojistik Sorunları ile Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulgular.....	95
9. SONUÇ VE ÖNERİLER	100
a-) Katılımcıların Demografik Özellikleri ile İfade Ettikleri Lojistik Sorunlar Arasındaki Farklılıklara İlişkin Sonuçlar	101
b-) İşletme İçi Lojistik Sorunlara İlişkin Sonuçlar.....	103
c-) İşletme Dışı Ulusal Lojistik Sorunlara İlişkin Sonuçlar	104
d-) İşletme Dışı Uluslararası Lojistik Sorunlara İlişkin Sonuçlar.....	104
e-) Covid 19'un İhracat ve Lojistik Sorunlara Etkilerine İlişkin Sonuçlar	105
Sektöre Yönelik Öneriler	105
KAYNAKÇA	108
ÖZGEÇMİŞ	118
1. EKLER.....	119
1.1. EK-1 ANKET FORMU.....	119
İHRACATÇI İŞLETMELERİN KARŞILAŞTIKLARI LOJİSTİK SORUNLAR VE COVID 19'UN ETKİSİ: KONYA GIDA SEKTÖRÜNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA	119
ETİK KURULU ONAYI.....	128

TABLolar DİZİNİ

Tablo.1. Lojistik Yönetim Faaliyetleri, Lojistik Girdi ve Çıktıları.....	6
Tablo.2. Lojistik Sektörünün Dönemleri	9
Tablo.3. Taşıma Türlerinin Bazı Faktörlere Göre Sıralaması.....	21
Tablo.4. Teslim Şekillerindeki Temel Sorumluluk ve Dağılımı.....	23
Tablo.5. Türkiye’de Lojistik Performans Endeksi.....	54
Tablo.6. Türkiye’de Lojistik Sektörüne İlişkin SWOT Analizi.....	65
Tablo.7. Ölçeğin Geçerlik ve Güvenirlik Analizi Sonuçları.....	77
Tablo.8. Araştırma Ölçeğinin Faktör Analizi Sonuçları	78
Tablo.9. Normallik Analizi Sonuçları.....	801
Tablo.10. Katılımcıların Yaş Dağılımları	82
Tablo.11. Katılımcıların Eğitim Düzeyi Dağılımları	82
Tablo.12. Katılımcıların Şirketteki Pozisyonları	83
Tablo.13. Katılımcıların Şirketlerindeki Çalışan Sayısı	83
Tablo.14. Katılımcıların Çalıştıkları İşletmelerin Faaliyet Süresi	84
Tablo.15. Katılımcıların Çalıştıkları İşletmelerin İhracat Yaptıkları Ülke Sayısı	84
Tablo.16. Katılımcıların Çalıştıkları İşletmelerin Dış Ticaret Departman Durumu	85
Tablo.17. Katılımcıların Çalıştıkları İşletmelerin Lojistik Firmasıyla Sözleşme Durumu	85
Tablo.18. Çalışılan Lojistik Firmasıyla Kaç Yıldır Çalışıldığı.....	85
Tablo.19. Katılımcıların Lojistik Sorunlarına İlişkin Görüşlerinin Yaşlarına Göre Farklılaşma Durumu.....	86
Tablo.20. Katılımcıların Lojistik Sorunlarına İlişkin Görüşlerinin Eğitim Düzeyine Göre Farklılaşma Durumu.....	88
Tablo.21. Katılımcıların Lojistik Sorunlarına İlişkin Görüşlerinin İşletmedeki Pozisyonlarına Göre Farklılaşma Durumu.....	871
Tablo.22. Katılımcıların Lojistik Sorunlarına İlişkin Görüşlerinin İşletmelerin Dış Ticaret Departmanı Olma Durumuna Göre Farklılaşma Durumu	94
Tablo.23. İşletme İçi Lojistik Sorunları ile Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesinin Karşılaştırılmasına Yönelik Korelasyon Analizi	96
Tablo.24. İşletme Dışı Ulusal Lojistik Sorunları ile Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesinin Karşılaştırılmasına Yönelik Korelasyon Analizi.....	97
Tablo.25. İşletme Dışı Uluslararası Lojistik Sorunları ile Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesinin Karşılaştırılmasına Yönelik Korelasyon Analizi.....	98
Tablo.26. Covid 19’un Etkileri ile Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesinin Karşılaştırılmasına Yönelik Korelasyon Analizi	99

Tablo.27.Araştırma Hipotezlerinin Kabul Ve Ret Durumu99

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1: Temel Lojistik Faaliyeti.....	6
Şekil 2: Tedarik Zincirine Doğru Lojistiğin Evrimi	18
Şekil 3: 1PL, 2PL, 3PL Ve 4PL Lojistik Hizmetleri	201
Şekil.4. Ex Works Teslim Şekli	24
Şekil.5.Free Carrier Teslim Şekli.....	26
Şekil.6. CarriagePaidTo Teslim Şekli.....	26
Şekil.7.CarriageandInsurancePaidto	27
Şekil.8.Delivered At Terminal	28
Şekil.9. Delivered At Place Teslim Şekli.....	28
Şekil.10. Delivered Duty Paid Teslim Şekli	29
Şekil.11. Free Alongside Ship.....	290
Şekil.12. Free On Board Teslim Şekli	32
Şekil.13. Cost And Freight Teslim Şekli	32
Şekil.14. Cost, Insurance And Freight Teslim Şekli.....	34
Şekil 15: Lojistik Performans Endeksinin Girdi ve Çıktıları.....	501

KISALTMALAR DİZİNİ

Kısaltma	Açıklama
AFA	Açımlayıcı Faktör Analizi
CSCMP	Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi
CPT	Carriage Paid To
CIP	Carriage And Insurance Paid To
CFR	Cost And Freight
CIF	Cost Insurance And Freight
CRM	Müşteri İlişkileri Yönetim Sistemi
DAT	Delivered At Terminal
DAP	Delivered At Place
DDP	Delivered Duty Paid
EXW	Ex Work Teslim Şekli
FAS	Free Alongside Ship
FOB	Free On Board
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GTİP	Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
ICC	Milletlerarası Ticaret Odası
KOF	İsviçre Ekonomi Araştırmaları Enstitüsü
LPI	Küresel Lojistik Performansı
RFID	Radyo Frekanslı Tanımla

1. GİRİŞ

Dünyayı etkisine alan küreselleşme ile serbestleşen pazarlarda uluslararası ticaret faaliyetlerinde artış yaşanmıştır. Firmaların dünyanın farklı yerlerinde bulunan ucuz girdilerden faydalanmak istemeleri ve teknolojik gelişmelerin hızlanmasından ötürü benzer ürünlerin aynı kalitede pek çok firma tarafından üretilmiş olması hem üretici hem tedarikçi arasında yoğun rekabet ortamını hazırlamıştır. Günümüzde firmalar rekabet alanında kendilerini öne çıkarabilmek amacıyla lojistik işlemlerine önem vermek durumundadırlar.

Bu noktada firmalar müşterilerin beklentilerini en üst tatmin düzeyinde karşılamayı amaçlamış ve lojistik işlemlerinde hammaddenin çıkışından tüketiciye ulaştırılana kadar geçen süreçte bilgi akışını etkili şekilde yöneterek rekabet ortamında öne geçmiş ve maliyetlerini azaltarak karlarını arttırmayı başarmışlardır. Lojistik işlemlerinin etkin olduğu ülkelerde, aktif ve verimli lojistik işlemleri ülke ekonomilerine katkı sağlayarak küresel pazarlarda konumunu güçlendirmeyi sağlamışlardır. Lojistik faaliyetlerini sorunsuz gerçekleştirebilmek amacıyla ülkeler, tespit ettikleri problemler için iyileştirici çözümler bulmalı ve rekabet adına lojistik performansını sürekli olarak artırmalıdır. Bunun için iki yılda bir düzenlenen KOF (İsviçre Ekonomi Araştırmaları Enstitüsü) endeksi ülkelerin küresel düzeyde lojistik durumlarını göstermek için yayınlanmaktadır. Ülkelerin amaçları bu endekste üst sıralarda yer almaktır ve performanslarını artırmak için kalkınma planları yapmaktır. Türkiye lojistik konusunda konumu itibariyle avantajlıdır. Fakat bu avantajlarını kullanması için güçsüz olduğu konuları iyileştirmesi gerekmektedir.

2019 yılının Aralık ayında Çin’de yaşanan ve zamanla dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını, sektörleri etkilemiş ve özellikle lojistik alanını daha çok etkilemiştir. Bu krizle birçok işletme yeni tedarik merkezi arayışlarına girmiştir. Lojistik sektörü pandemiden etkilenen ve müşteriye malın ulaştırılmasını zorlaştıran riskli bir hal almıştır. Özellikle Çin önemli bir tedarik ülkesiyken salgın nedeniyle firmaların yeni üreticileri araştırması lojistik sektöründe yaşanan aksaklıkları beraberinde getirmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde uluslararası ticarete lojistik ve ilgili temel kavramlardan, uluslararası lojistikte taşımacılıktan, lojistik maliyet türlerinden ve lojistikte ambalajlama, paketleme ve depolamadan bahsedilmiştir. İkinci bölümde ise lojistik

sektörünün küreselleşmesi, Türkiye’de lojistik sektörünün başlıca sorunları ile bu sorunlarla ilgili gerçekleştirilen çalışmalardan bahsedilmiştir. Üçüncü bölümde Konya gıda sektöründeki firmaların uluslararası ticaretle karşılaştıkları lojistik sorunlarından ve Covid-19 salgınının lojistik sektöründe yaşanan etkisine yönelik araştırma yapılmış, ortaya çıkan bulgularından bahsedilmiştir.

2. ULUSLARARASI TİCARETTE LOJİSTİK VE TEMEL KAVRAMLAR

2.1 Lojistik Kavramının Tanımı

Günümüz ekonomi şartlarında tüketim ve üretim incelendiğinde üretilen ürünlerin nasıl üretileceğine karar verdikten sonra ürünlerin tüketiciye ulaştırılması konusu gündeme gelmiştir. Tüketiciye malların ulaştırılması aşamasında lojistik ve dağıtım kavramları gündeme gelmektedir.

Lojistik kelimesini açıklayacak olursak, yunancada hesaplama konusunda yetenekli, aritmetik ilişkilendirme manasına gelen -logistikos- sözcüğünden gelmiştir. Avrupa dillerine -logisticus- olarak girmiş, 1840 senesinde Fransız Akademisi tarafından taşımacılık faaliyetlerini birleştiren manasına gelen -logistique- kelimesi tanımlanmıştır (Güngörürler, 2004: 38).

2. Dünya savaşında orduda bulunan askeri personellerin tüm ihtiyaçlarını karşılamak amacı ile ilk 1905 senesinde lojistik işlemleri kullanılmaya başlanmıştır. Askeri anlamda lojistik; istenilen zaman ve mekânda personel ve hizmet imkânı sağlamak için barışta, savaşta ve kriz ortamında malzeme, araç ve gereç temini yapmak, ulaştırma, depolama, dağıtım, tedarik, eğitim, onarım ve bakım malzemelerinin teminini içeren işlemlerin tamamıdır (Orhan, 2003: 11).

Lojistik kelimesinin diğer bir tanımını da Lojistik Mühendisleri Birliği (SOLE-International Society of Logistics) yapmıştır. Bu açıklamaya göre lojistik, kaynakların etkin bir biçimde kullanılmasını sağlayan, kaynak girdilerini güvence altına alan ürün ve sistemin tüm alanlarda etkin bir şekilde kullanılmasını sağlayan destek bölümüdür (Baki, 2004: 14).

Geçmişte lojistik yalnızca ulaştırma konumundayken günümüzde tedarik zincirinin tüm aşamalarını birbirine bağlayan birim olmuştur. Tedarikçilerle müşteriler arasında ulaşım sağlayıcıların ilişkilerini içeren lojistik, firmalar ve lojistik sağlayıcılar arasındaki

rekabet avantajını kazanmak için stratejik ilişkilerin oluşturduğu birim lojistik olarak tanımlanmıştır (Mentzer vd., 2001: 82).

CSCMP (Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi)'nin lojistik tanımına göre müşterinin taleplerini karşılamak amacıyla hammaddenin üretilmesinden tüketilmesine kadar olan tedarik zinciri içerisindeki malzemenin bilgi akışı ve servis hizmetinin etkin bir biçimde kullanılıp, depolanması, kontrol edilmesi ve planlanmasıdır (CSCMP, 2019).

Lojistik genel anlamıyla kurumların yahut müşterilerin ihtiyaçlarına yetebilmek amacıyla üretim alanı ile tüketim noktası arasındaki iş akışının yönetimidir. (Demir, 2007 :24). Aynı zamanda lojistik, hammaddenin kaynağından alınarak üretim aşamasına taşınması, ürünlerin fabrika içerisinde depolanması ve bu malların gerektiğinde son kullanıcılara ulaştırılmasıdır (Schoell ve Guittianan, 1995: 379). Lojistik karşımıza üretici firmalar, müşteriler, dağıtıcı şirketler ve tedarikçiler arasındaki oluşan ilişkinin koordinasyonunu eş zamanlı tamamlayan güç olarak çıkar (Sezen vd., 2002: 134).

Lojistik aslında hem bilim hem sanat dalıdır. Bilimsel açıdan lojistik, ürün dizaynında, geliştirilmesinde mühendis tekniklerini uygulama, üretim ve operasyon ile alakalıdır. Sanatsal olarak lojistik, insan tecrübesi ile olumlu sonuçlar almak amacıyla bilimsel verilerle birlikte yaratıcı düşünceyi içermektedir. Profesyonel disiplin olarak lojistik tanımı ise mühendislik uygulamalarının desteği ile yönetsel becerileri ve operasyonel yönetimle kaliteli ürün, güvenilirlik ve desteklenebilir süreç olarak tanımlanır (Langford, 1995: 13).

Kavram olarak lojistik genellikle, taşıma ve nakliye işlemleri biçiminde algılanıyor olsa da sadece şirketlerin tedarik zinciri sorunlarını çözen bir paradigmadır (Keskin, 2011: 3). Taşımacılık; yüklerin belirli bir noktadan alınıp, teslim noktasına belgeler aracılığı ile taşınmasıdır. Ulaşım, ulaştırma ve taşımacılık kavramları benzer anlamda kullanılsa da ulaştırma altyapı yatırımlarını, ulaşım ise yolcu ve yük isteği gibi kavramları kendine konu edinir. Taşımacılık ise genelde yük taşımacılığı kapsamında görülür. Yük taşımacılığı, lojistik işleminin temel ve maliyetli kısmıdır (Long, 2019: 5).

Kısaca açıklamak gerekirse, hizmet ve ürün tedarikine yönelik nakliye, planlama, yönetim ve organizasyon işlemlerinin tamamını kapsar.

Lojistiğin ürün süreçleri; depolama (warehousing), taşıma (transportation), katma değer hizmetleri, paketleme (packing), muayene ile ilgili işlemleri; stok yönetimi (inventory management), sigorta (insurance), sipariş yönetimi (order management) ve gümrükleme (customs clearance) hizmetleri gibi süreçlerden oluşmaktadır (Long, 2019: 6). Lojistik süreçleri; tedarik zincirindeki bilgi, servis ve malzeme akışının her iki yöne karşı hareket ve depolama olarak tanımlanır. Temel lojistik faaliyetleri taşımacılık, stok yönetimi, depolama, bilgi akışı, kontrol, elleçleme, sipariş yönetimi ve müşteri hizmetlerinden oluşmaktadır (Demir, 2013: 11).

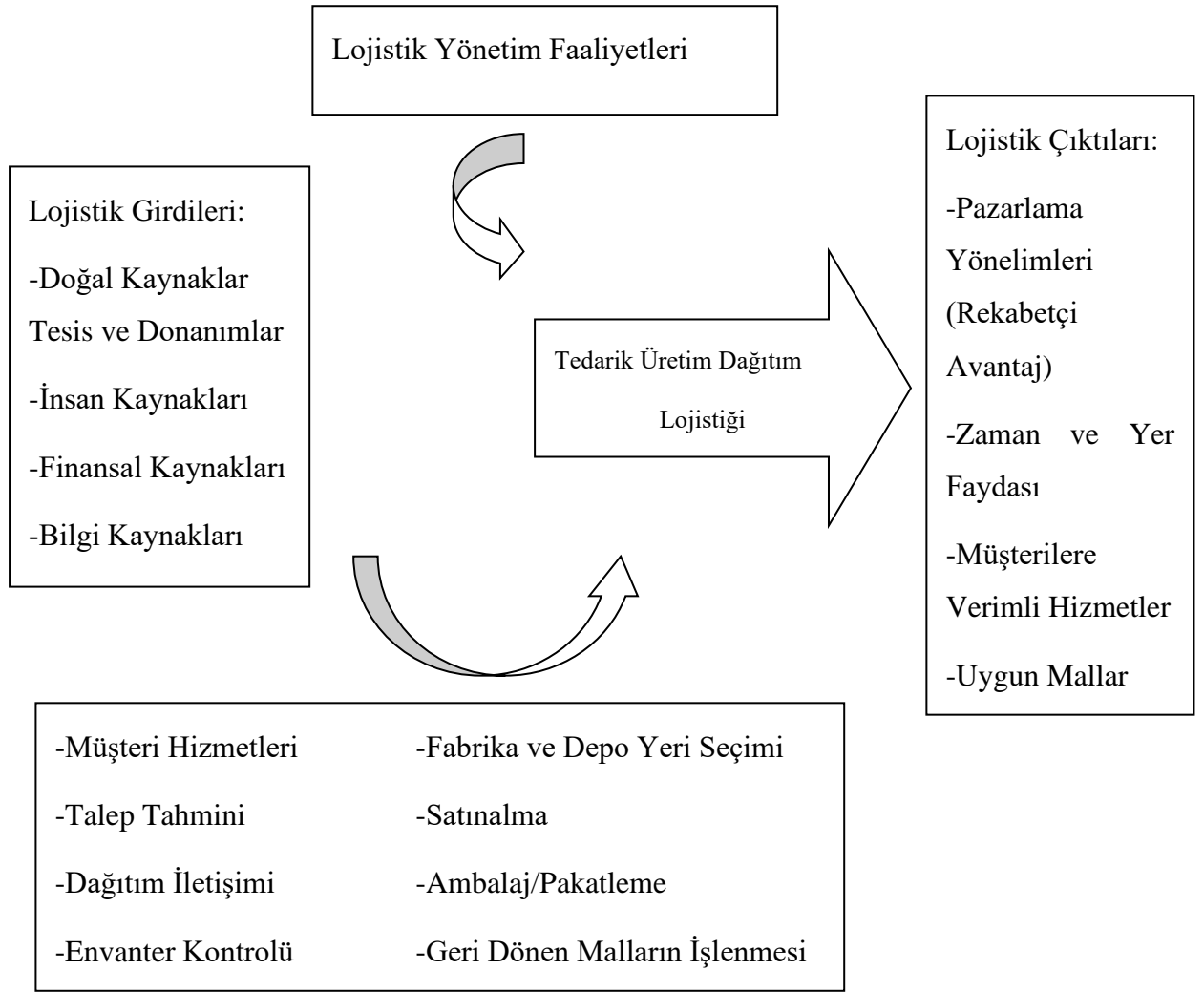
Şekil 1: Temel Lojistik Faaliyeti



Kaynak: İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu, Mehmet Tanyaş, Müsiad Araştırma Raporları: 95, 2015

Aşağıdaki tabloda lojistik girdi ve çıktıları ile lojistik yönetim faaliyetleri belirtilmiştir. Lojistik girdileri; bilgi, doğal kaynaklar, iktisadi kaynaklar ve insan kaynaklarıdır. Tedarikçiler; süreç içi envanteri, hammaddeleri ve tamamlanmış malları temin ederler. Lojistik yönetim faaliyetleri, lojistik işlemlerinin çatısını uygulama, planlama ve kontrol üzerine sağlar. Lojistik çıktıları; zaman ile yer yararı, rekabetçi avantaj, müşteri hizmetlerinin verimli olması ve uygun olan mallardır. Çıktılar lojistik faaliyetlerinin verimli ve etkili uygulanmasıyla sağlanır.

Tablo 1. Lojistik Yönetim Faaliyetleri, Lojistik Girdi ve Çıktıları



Kaynak: Demir, Muhittin Hakan (2013). T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2752 Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1710 “Çağdaş Lojistik Uygulamaları”, 2013

Browsersox ve Closs’a göre lojistik sisteminin 6 operasyonel amacı olduğunu belirtmiştir (Aktaran: Long, 2019: 9).

- Hızlı Yanıt: Firmalar değişimlere ve yeni yaşanan gelişmelere hızlı tepki vermelidir. Lojistik işlemlerinde firmalar, müşterilerin istedikleri hizmetleri algılamaya ve yeni müşteriler kazanmaya, mevcut müşterilerini de kaybetmemeye özen göstermelidir.
- Tutarlılık: Teslimat zamanı ve miktarı gibi durumlarda tutarlı olmak ve sürekli olmak önemlidir.
- En az stok: Stok işleminin maliyeti çoktur. Bu yüzden minimum miktarda tutulmalıdır.

- Taşımaların birleştirilmesi (konsolidasyon): Taşımada ortaya çıkan maliyeti azaltmak için teslimatların birleştirilerek yapılması ve geri dönüşte yük bularak taşınması sağlanmalıdır.
- Kalite: Ürünlerin kaliteli olması yalnızca yeterli olmamakta, lojistik hizmetlerinin de kalite ve standartlara uygun olması gerekmektedir.
- Yaşam Çevrim Desteği: Sezon sonu, raf ömrünün dolması veya kusurlu gibi geri iade olan mallar yeniden değerlendirilerek geri kazanım sağlanmalıdır.

Yukarıda bahsedilen amaçlar incelendiğinde lojistik yalnızca ürün teslimatını değil kapsamlı bazı faaliyetleri de içermektedir. Lojistik firmalarının temel iş yapısı; bilgi akışının sağlandığı, depo ve stok yönetimini kapsayan, rekabetçi ortamda müşterilerin isteklerine hızlı yanıt vermeyi amaçlayan bir yapıdır.

2.2 Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

İnsanlar tarihleri boyunca hayatlarını devam ettirebilmek ve ihtiyaçlarını gidermek amacıyla kaynaklara ihtiyaç duyarlar. Bu gereksinimlerini karşılayabilmek için tarihin her safhasında da lojistik vardır. Bu kavram insanlığın ve ihtiyaçların gelişmesiyle birlikte ilerlemiştir.

Lojistik işlemlerinin ilk sağlayıcıları dünyanın pek çok yerlerinden mal alan ve malların ulaşılmasını sağlayan Londra, Floransa, Venedik ve Hansa Birliğini oluşturan tüccarların olduğu söylenmektedir. Geçmişteki bu tüccarlar lojistik kavramının ne kadar eskiye dayandığını göstermektedir (Uludağ, 2013: 12).

Lojistik sisteminin temeli Yunan ve Antik Roma savaşına dayanmaktadır. Roma, ihtiyaçlarını karşılayabilmek için lojistik sistemini geliştirmiştir. Askerlerin kaynak dağılımını ve bunun tedarik edilmesini sağlıyordu (Mentzer vd. 2001: 45).

Lojistik faaliyetinin sivil alanda en eski örneği Mısır piramitlerinin yapılması olarak gösterilir. Mısır piramitleri incelendiğinde taşların taşınması, su kanallarının yapılması lojistik faaliyetinde önemli bir örnek teşkil eder (Tekin, 2013: 16).

Sanayi Devriminden sonra lojistik, demiryolları ve gemilerin yapılmasıyla büyük ölçüde gelişmiştir. 1. Dünya Savaşı sanayi kabiliyetlerini artırmış ve motor taşımacılığı yaygın biçimde kullanıldığı için lojistik gelişmiştir (Berkowitz vd., 1997: 460-462).

Savaşta lojistikte strateji oluşturan devletlerin düşmanlarına üstünlük sağladığı örnekler vardır. Makedonya'nın komutanı Büyük İskender Akdeniz'de bulunan bir adayı, denizi doldurup ele geçirmiştir. Kartaca Kralı Hannibal'ın ordusunun Alpleri geçmesi, Fatih Sultan Mehmet'in yaptığı strateji yani gemileri karadan yürütmesi lojistik konusunda örneklerdir (Keskin, 2011: 144).

Askeri kökenli kavram olarak literatüre giren lojistik kavramı bilim dalı olarak 1900 senesinin başında kendini göstermiştir. Yer ve zaman faydası için tarımsal ürünlerin dağıtımını yapılmıştır. 1900 senesinde Fordist üretim sistemi Avrupa ve ABD de uygulanmaya başlanmış, yarı işlenmiş hammadde, işlenmiş mamullerin tedarik aşaması, teslimatı ve taşınması büyük kolaylık sağlamıştır (Tutar vd., 2009: 193).

2. Dünya Savaşı yaşandıktan sonra lojistik, savaş ortamlarının yanında firmalar tarafından da kullanılmaya başlanmıştır. Malların dağıtımını, depolanması, müşteri hizmetleri, üretim planlaması, siparişlerin doldurulması lojistik aşamalarında en önemli husustur (Andraski ve Novak, 1996: 25).

Lojistiğin talep yaratma ve fiziksel tedarik olarak iki bileşeni vardır. 1950 yılına kadar lojistik için teorik esas yoktu. Bowersox ve Closs'a göre lojistik kavramının sonradan gelişmesinin üç temel taşı vardı. Bunlar (Aktaran: Long, 2019: 21):

- İşletme fonksiyonlarında bilgisayarların entegrasyonu yoktu.
- İşletmeler maliyeti düşürmek yerine, satış ve üretim yapmaya odaklanmıştı.
- Ortaya çıkan maliyetleri ve kazancı ölçmek zordu.

Tablo 2: Lojistik Sektörünün Dönemleri

I. DÖNEM	II. DÖNEM	III. DÖNEM
LOJİSTİK	TİCARET LOJİSTİĞİ	MODERN LOJİSTİK
Askeri alanda kullanılan dönem	Ticaret alanında kullanılan	1. Yönetmelik Lojistik

	dönem	<ul style="list-style-type: none"> - Tedarik Yönetimi - Lojistik Yönetimi 2. Operasyonel Lojistik - Materyal Yönetimi - Üretim ve Operasyon Yönetimi - Dağıtım Yönetimi
--	-------	---

Kaynak:Tutar vd., (2009). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Analizi”, KMU İİBF Dergisi, 11(7), 2009, 193

Firmaların 1950-1960 senelerinde düzensiz ve plansız dağıtım sistemleri vardı. Üretilen malın pazara ulaştırılması üreticinin kendi araç ve nakliyecileri tarafından yapılıyordu. (Saka, 2012: 1) 1960-1970 senesinde lojistik işlemleri uzman kişiler tarafından ayrı biçimde yürütülmüştür (Özdemir, 2012: 5). 1970-1980 zamanında bazı firmalar fonksiyonel yönetim yapısında lojistik organizasyonunun bulunmasının farkına varmış ve dağıtım kavramının gelişmesi ilerlemiştir (Saka, 2012: 1). Bu on yıllık zaman içinde dağıtım ağı yönetsel ve yapısal olarak değişmiş, büyük perakendecilerin gücünde yükselme olmuştur (Özdemir, 2012: 5). 1970’li senelerin sonunda taşıma şekilleri arasındaki bulanık rekabet artmıştır (Çekerol, 2013: 7). 1980 ve 1990 yıllarında, lojistik sektöründe gelişme ve büyüme hızlı biçimde yaşanmaya devam etmiş ve taşımacılık faaliyetleri serbest kurallar içinde gerçekleştirilmeye başlanmıştır (Akandere, 2013: 12). Lojistik 1985 senesinde geniş kitlelerce kullanılmış ve lojistikten sonra yapılan diğer kısım Tedarik Zinciri Yönetimine geçmiştir. (Saka, 2012: 1) 1990 ve 2000 yıllarında firmalar lojistik maliyetlerini azaltmak için dış kaynak kullanımını ve lojistik hizmetlerini birleştirmeye başlamıştır (Akandere, 2013: 12). 2000 yılı sonrasında internetin hızlı gelişmesi lojistik faaliyetlerinde stratejik tedarik zinciri yönetiminin ve bilgi teknolojilerinin kullanılmasının arttığı yıllardır (Çekerol, 2013: 7).

Lojistik gelişimi parçalanma, birleşme ve toplam bütünleşme dönemi olarak üç ayrı başlıkta incelenebilir. Parçalanma dönemi 1960-1980 yıllarını kapsamaktadır. Bu dönemde lojistik işlemleri ayrı yapılmıştır. Satın alma, taşıma, ihtiyaç planlama, talep ile üretim planlama, stoklama, depolama, paketleme, dağıtım ve planlama gibi işlemlerin bazıları firma içinde bazıları dışarıda gerçekleştirilmiştir. Birleşme dönemi 1980 ile 2000 yıllarını içermektedir. Bu dönemde lojistik işlemleri iki biçimde

toplanmıştır. Malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtımdır. Toplam bütünleşme dönemi ise 2000 yılından başlayıp günümüzde de devam eden dönemdir. Diğer iki dönemin aynı çatı altında toplanmasıdır. Dünya ekonomisinde gerçekleşen küreselleşme ve şirketlerin uyum sağlama faaliyetleri lojistik kavramının önemini artırmıştır (Özcan, 2008: 279-280).

2.3 Lojistiğin Önemi

Günümüzde küreselleşmeyle birlikte ticaret ortamında yoğun rekabet içinde olan şirketlerin maliyetlerini tekrar ele almaları gerekmiştir. Önceki dönemlerde askeri olan lojistik faaliyetleri 1962 senesinde Peter F. Drucker tarafından yayımlanan makalesinde “lojistiğin şirketlerin verimliliği için üst düzeyde bulunan sınır taşı olduğu” nu belirtmiş ve lojistik faaliyetinin ticari hayattaki önemini vurgulamıştır. Bu sayede lojistik firmalar için dikkat çekilen bir konuma gelmiştir (Akandere, 2013: 12).

Lojistik kavramı önceleri gereklilik olarak algılanırken 20. yüzyılda bu kavramla yüksek maliyetlerden tasarruf etmeyi, müşteri memnuniyetini yüksek tutarak satışlarda artış yapmayı ve rekabet avantajı sağlayacak etkin pazarlama stratejisi olarak etkili olmaya başlamıştır (Doğankaya, 2009: 71).

Lojistik faaliyetlerinin öneminin artmasını şu şekilde sıralayabiliriz (Bozkurt ve Mermertaş, 2019: 108-109):

- Pazar alanlarının küreselleşmesiyle birlikte üretimin yapıldığı konum ile pazar arasındaki yapılacak malzeme akışı ve depolama işlemlerinde artış yaşanması.
- Tedarik işlemlerinin küreselleşmesi
- Üretim süreçlerindeki küreselleşme
- Maliyet avantajı sağlamanın zor olması
- Rekabet ortamında avantajı kazanabilmek için doğru yerde ve zamanda etkili biçimde malzeme akışını yapabilme ihtiyacı
- Müşteri ihtiyaçlarının öneminin firmalar tarafından tanınması
- Ürün çevrim zamanlarının kısaltılması
- Dış kaynak kullanımı sonrası hizmet ve bilgi akış sürecinin planlı, doğru ve hızlı biçimde yapılmasına ihtiyaç duyulması

- Müşterilerin memnuniyetini sağlamak amacıyla kargo işleminin hızlı olması, takip işleminin yapılması ve iade işlemlerinin kontrol edilmesi için yeni nesil hizmetler lojistiğin önemini arttırmıştır.

Lojistik karmaşık bir süreci yerine getirir. Müşterilerin ve üretim alanlarının dünyanın farklı bölgelerinde olduğunu düşündüğümüzde lojistik olmadan ticaretin ve pazarlamanın gerçekleşmesinin zor olduğu görülmüştür. Lojistik faaliyetlerinin pazarlamaya, uluslararası ticarete ve üretime imkân sağlaması lojistik kavramını önemli kılmıştır. Zaman ve yer faydası sağlaması, malın istenilen yerde ve zamanda bulunması lojistiği önemli yapan diğer avantajlardır (Tekinbaş, 2008: 14).

Uluslararası lojistik, dış ticarete konu olan ürünlerin sevk edilmesinde ve satın alınan malın getirilmesinde ayrılmaz ve tamamlayıcı parçadır. Ekonomik gelişim sağlamanın tam kalbi konumundadır. Lojistik; uluslararası ticaret, kalkınma, küreselleşme ve bölgesel entegrasyon alanlarında önemli bir parçadır. (Çancı ve Erdal, 2002:37) Yapılan araştırmalara göre lojistik işlemleri GSMH içindeki paylara bakıldığında Kuzey Amerika ülkelerinde %10,8 Avrupa ülkelerinde %11,8'dir. Türkiye ise bu durum 1980 yılından sonra lojistik faaliyetlerinin arttığını ve öneminin farkına varıldığı dikkat çekmektedir (Deniş, 2012: 5).

Lojistik yalnızca ticaret faaliyetlerinin de değil; sağlık, sanat vb. kısımlarda önemlidir. Örneğin böbrek nakli sırasında böbreğin taşınması hızlı ve soğuk biçimde yapılmalıdır. Ülkeler arasında yapılan yazışma ve önemli belgelerin gümrükler tarafından ulaştırılması yapılmalıdır. Sanat eserleri zarar görmeden gideceği noktaya taşınması önemlidir. Cenazelerin taşınması gerekmektedir (Panayides, 2007: 69). Bu servisler için de lojistik faaliyetlerinin önemi büyüktür ve doğru biçimde yapılmalıdır. Her hizmette lojistiğin dolaylı veya doğrudan etkisi vardır.

İletişim alanları ve bilgisayar teknolojisi ile lojistik kavramı yeni iş dünyasında ön plana çıkmıştır. Lojistiğin öneminin artması küreselleşme ile birlikte pazarlarında etkilenmesi, pazar ve üretim noktası arasında yapılan malzeme akışının ve depo işlemlerinin artması, tedarik ve üretim aşamalarının küreselleşmesinden dolayı artan depolama ihtiyaçları,

maliyet avantajı sağlamanın rekabet ortamında zorlaşması, dış kaynak kullanımında artış yaşanması ve ihtiyaç duyulan malzeme, bilgi akışı ve hizmetin doğru ve hızlı biçimde yapılmasına olan ihtiyacın artması, müşterinin beklentilerin de meydana gelen değişime hızlı yanıt verme ihtiyacı, farklı ülkelerde bulunan tedarik zinciri bileşenlerinin malzemeye ve hizmete duydukları ihtiyaçlar, müşteri memnuniyetini arttırmak ve güvence altına almak için; sipariş takibi, hızlı kargo ve teslimat, iade edilecek ürün alma gibi hizmetlerden dolayı lojistik işlemlerinin önemi daha da artmıştır (Erkan, 2014: 47-48). Lojistik kavramı makro açıdan bakıldığında ülke ekonomisine verdiği faydalar ve sektörlere sağladığı yararlar iken; mikro açıdan ise şirketlerin verimliliği ve karlılığını sağlamak için büyük öneme sahiptir (Çancı ve Erdal, 2002:2).

Kobu lojistik yönetiminin önem kazanmasının firmalar açısından nedenlerini şu şekilde sıralar (Aktaran: Köser, 2011: 27):

- Üretim yeri ve pazarların arasında bulunan mesafenin taşıma maliyetlerini yükseltmesi
- Firmaların maliyet düşürme isteğini yeni teknolojiler sayesinde lojistik alana kaydırması
- 'Just in time' anlayışını yani tam zamanında tedarik yapılmasını, isteklere hızlı yanıt verilmesini ve stok kontrolünün etkili yapılmasında büyük yardımı olan yönetim biçimi olarak kabul edilmesi
- Ürün çeşitliliğinin artmasıyla beraber tüketici taleplerine hızlı yanıt vermek istenmesi
- Girdi maliyetlerini azaltmak
- Geri dönüşümü sağlamak istemesi
- Rekabet ortamının değişmesi ve yeni firmaların çoğalması şirketler açısından lojistik yönetimini önemli hale getirmiştir.

Üretim odaklı şirketler, mallarını yeni pazarlara satabilmek amacıyla pazarlama odaklı olarak gitgide daha çok lojistik işlemlerine odaklanmaya ve önem vermeye başlamışlardır. Pazarların küreselleşmesi ile artan lojistik faaliyetlerinin güçlenmesi, tedarik zincirinde ve üretim aşamalarında küreselleşmeyi izledi. Şirketler malları dünyanın herhangi yerinde bulunan pazarlara ulaştırmayı hedeflediği için küresel bir

rekabet ile karşılaştılar. Küreselleşen rekabet sayesinde şirketler mallarını satabilmek amacıyla maliyetlerini iyileştirmek zorunda kaldı. İyileştirmenin ilki, maliyetlerde önemli bileşen olan üretim aşamaları oldu. Fakat malzemelerin maliyetleri yüksek olmasına karşı hemen hemen tüm şirketler fiyat konusunda aynı olduğundan, avantaj yakalamak şirketler için mümkün görünmedi. Böylece şirketler üretim konusunda işgücünün ucuz olduğu, hedef pazara veya pazarlara yakın olan alanlara taşınmaya başladılar. Yeni tedarik zinciri yapısı ve bileşenlerinin depolar ile üretim tesisleri, pazarlar ile depolar arasındaki mesafelerin artmasına neden olmuştur. Dolayısı ile lojistik faaliyetlerine olan ihtiyaç gün geçtikçe artmıştır. Lojistik süreçlerinin verimliliği ve etkinliği tedarik zincirinin tümüne etki etmiş ve lojistik işlemleri küreselleşen dünyada artmış ve önemi anlaşılmıştır (Demir, 2013: 5).

Sonuç olarak, küreselleşen ticarete tüketicilerin beklentilerinin artması, çevre bilincinin artması, teknolojik ilerleme faaliyetlerinin sürekliliği gibi etkenler lojistiği geliştirirken; yer ve zamandan yarar sağlaması, maliyetlerin azalması, rakipler arasında farklılık oluşturması ve ülkelerin ekonomi seviyelerini yükseltmesi lojistik işlemlerinin önemini ortaya koymuştur. Lojistik sayesinde planlama da etkinlik, maliyet yönetiminde etkinlik, zaman yönetiminde etkinlik sağlanmaktadır. Ayrıca değişen şartlara uyum ve taleplere hızlı cevap verme lojistik sayesinde sağlanmaktadır (Tekinbaş, 2008: 15).

2.4 Lojistiğin Ticaretteki Yeri

Dünya da lojistik faaliyetlerinin çoğalması ve buna bağlı olarak iş türlerinde ve aşamalarında farklılıklar ortaya çıkarmıştır. Ulusal ve uluslararası mekânlarda bu farklılıklar lojistik zincirinin gerçekleşmesinde etkili olmuştur. Böylelikle kombine taşımacılık, intermodal taşımacılık, stok ve depo yönetimi, çok türlü taşımacılık, sigorta yönetimi, gümrük, 3PL lojistik işletmeleri gibi çeşitli disiplinlerin doğmasına neden olmuştur. Bu hizmetlerin hızlı, birbirine entegreli, kaliteli ve ölçek ekonomisinden faydalanarak en düşük maliyetle yapılması gerektiği ortaya çıkmıştır. Sonucunda bu işlemler için bütün lojistik işlemleri ve hizmet alanları 'lojistik merkezlerini' gündeme getirmiştir (Elgün, 2011: 205).

Lojistik sektörü dış ticarete konu olan mal için tüm hizmetleri içeren bir alandır. Türkiye'nin dış ticaretteki başarısı lojistik sektörüyle paralel etkileşimdedir. Hindistan ve Çin gibi gelişen ekonomiler üretimlerini çok düşük maliyetle yapmaktadır. Lojistik sektöründeki kalitenin artması ile bu ülkelerle rekabet mümkün olabilir. Ayrıca hammadde ya da malların kimisi dayanıklı olmadığı için veya mevsimsel etkilerden dolayı teslimat işlemlerinde sorun oluşabilmektedir. Bu sorunların çözümü ve firmaların pazar paylarını koruması ve artırması yalnızca düşük maliyetli ve kaliteli üretim değil bunun yanında aktif ve hızlı lojistik hizmetiyle mümkün olmaktadır (TOBB, 2014: 51).

Lojistik istihdam yaratıcı etkisi sayesinde gerek ekonomi de gerekse dış ticaret alanında etkilidir. Öyle ki her süreçte iş gücüne duyulan ihtiyacın lojistik alanında yüksek olması, bunun yanında ambalajlama, boşaltma, yükleme gibi dış ticaretin tüm aşamasında iş gücüne ihtiyaç duyulmaktadır. Ekonomi için de bu potansiyel iş gücünün elde edilmesi sayesinde ekonomik büyüme hedefi doğrultusunda da önemli bir etkidir (Kaymakçı, 2018: 31).

Ticarette tek faaliyet kolundan bahsetmek mümkün değildir. İhracat işlemlerinin artmasıyla ilk olarak pazar araştırmasının yapılması ve müşterilerin tespiti yapılmalıdır. Daha sonra tüm bileşenlerin toplanıp müşteriye satış fiyatının verilmesi gereklidir. Maliyet fiyatlarının üstüne kar payını firmalar koyarak satış fiyatını belirler. Anlaşma sağlandıktan sonra müşteri ile teslim şekilleri belirlenir ve sigorta, gümrük, navlun gibi giderlerin kimin ödeneceği belirlenir. İşte ticaret sürecinde taşıma işlemi yani lojistik ihracatçı ve ithalatçı ya da son nihai alıcı arasında önemli bir yere sahiptir (Hacıbektaşoğlu, 2020: 12). Firmaların bu lojistik yönetimi etkili ve doğru biçimde yapması rekabet ortamındaki yerini belirleyen elementtir. Lojistik sürecinizin doğruluk miktarı ve güvenilirliği etkin olursa alıcı memnuniyeti artar ve süreklilik sağlanır.

Firmalar yoğun geçen rekabet ortamında, tedarik zinciri yönetiminin kendi operasyonuna ve müşterisine değer katan, rekabet gücünde fark yaratan, finansal getiri sağlayan önemli bir etken olduğunun farkındadır. Dolayısıyla ile ihracat ve ithalat işlemlerine konu olan ürünün çıkış ve varış yerleri arasında geçen süreçte oluşan masraflar ve zaman kayıpları, firmaların finansal performansını ve müşterilerine kattığı değeri etkileyerek rekabet gücünü azaltmaktadır (Kaymakçı, 2018: 53).

Üretim işlemini farklı bir ülkede yaptırıp, satış işlemini de başka bir ülkede gerçekleştiren firmalar mevcuttur. Bu durumda ülkelerin gümrük kuralları, taşıma ve teslim şekilleri, taşıma maliyetleri, transit geçişler ve depolama zamanları gibi pek çok kavramın düşünülmesi lazımdır. Lojistik işlemlerinde herhangi bir sürecin atlanması durumunda planlama ve maliyetler değişebilmektedir. Aynı şekilde ithalat yapan firma da bu süreçleri düşünmek zorundadır. Gümrük vergileri ve sigorta işlemleri ile ödeme yöntemine de dikkat edilmesi gereklidir. Tüm bu işlemler birbiri ile bağlantılı ilerlemek zorundadır. Lojistik olmadan planlama, insan kaynakları, pazarlama, gümrükçü işlemleri yapılamaz (Mentzer vd., 2001: 30).

Küresel pazarlarda teknolojinin gelişmesi ürünlerin ve hizmetlerin çeşitlenmesine sebep olmuştur. Dünyanın tek pazar durumunda olması firmalar arasındaki rekabette artış yaşandığını gösterir. Üretici şirketlerin rakiplerine karşı fark yaratması için lojistik kullanılması gereken bir alandır. Malların taşınması ve depolanması konusu firmalar için önem arz eder. Piyasa koşullarında tutunabilmek için ve rekabet ortamında kendini göstermek için lojistik önemli bir alandır. (Hacıbektaşoğlu, 2020: 10).

Firmaların lojistik işlemlerindeki en ufak durma eylemi firmanın müşteri gözündeki imajını zedeler. Örneğin Şangay'dan İstanbul'a gelmesi planlanan ürünün anlaşılması olduğu gün içinde gelmesi gereklidir. Firma bu süreye göre fabrikasını ayarlayıp, üretimini devam ettirecektir. Çünkü son nihai tüketiciye ulaştırabilmek için firmalar süre belirler. Mücbir sebeplerden ötürü yahut insan hatasından dolayı ortaya çıkan gecikmeler 7 ve 10 gün arasını geçtiği zaman anlaşmazlıklar yaşanabilir. Bu da üretimin durmasına sebep olabilir. Dolayısı ile lojistik sürecinde meydana gelebilecek en ufak gecikme tüm süreci etkilemekte ve yapılan planları değiştirmektedir (Keegan, 1995: 4). Tüm bu bilgilendirmelere göre lojistik yönetiminin ticaretteki öneminin yadsınamaz bir paya sahip olduğunu gösterir. Firmaların rekabet ortamında yarışabilmesi lojistik alanında etkin yere sahip olmasına bağlıdır.

2.5 Lojistik İle İlgili Temel Kavramlar

2.5.1 Tedarik Zinciri

“Tedarik zinciri” kavramını Houlihan ilk kullanan kişidir. Houlihan’ın tedarik zinciri tanımına göre, dağıtıcılar/depolar, tedarikçiler, müşteriler, perakendeciler ve üreticiler gibi varlıkları barındıran ve bilginin iki yönde fiziksel malzemelerin aşağı yönde aktığı sistemdir (1985: 22).

Tedarik zinciri, hizmet ve ürünlerin oluşturulup nihai tüketici kişilere teslim edilmesine yardımcı olan, birbiriyle alakalı kaynaklar, organizasyonlar ve faaliyetler bütünüdür. Tedarik zinciri hizmet ve malların nihai tüketiciye ulaşması, üretimi ve tedarik aşamasını kapsayan ve birbirlerini izleyen tüm süreçleri kapsar (Sevimli, 2007: 4).

Tedarik zinciri yönetimi, firmaların performans seviyelerini arttırmak amacıyla teknik ve taktiklerinin, iş fonksiyonlarının tedarik zincirindeki süreçleri stratejik olarak koordine etmesidir (Mentzer vd., 2001: 27). Diğer yandan, hammaddelerin ürüne dönüşmesi yahut hizmetin nihai tüketiciye gerekli işlemlerin yapılmasından sonra teslim edilmesi aşamasında maliyetle birlikte bilgi akışını da tüketicilere ulaştırılmasını sağlayan sistemdir (Langley vd., 2008: 17). Diğer bir ifadeyle, ürünlerin ve hammaddelerin üretici firmadan tüketici kesime kadar olan sürecin depolar kullanılarak etkili biçimde yönetilme işlemidir. (Sengupta ve Turnbull, 1996).

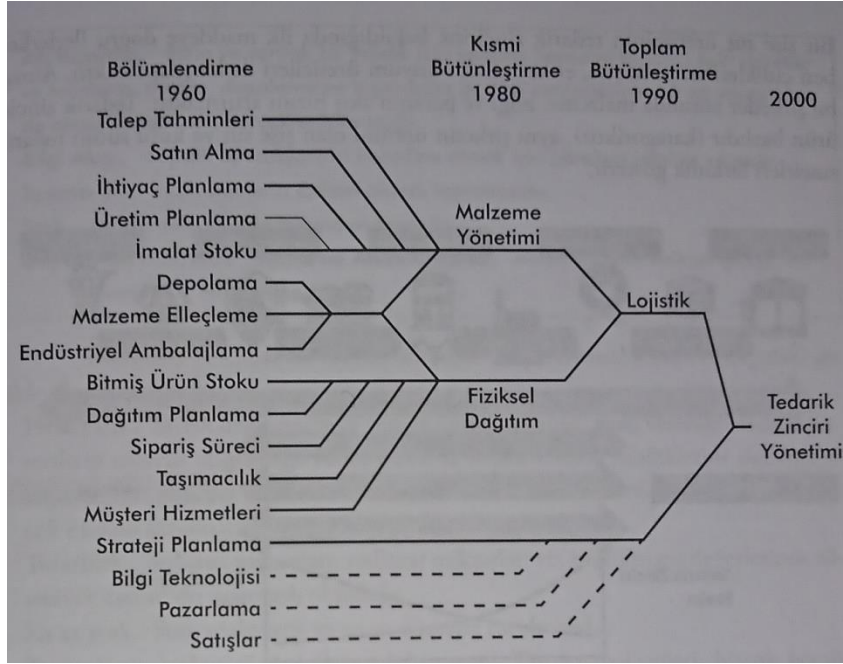
Müşteriye değer yaratan hizmet ve ürün sağlamak için tedarik işlemi yapan ilk kişiden, son kullanıcıya kadar ulaştırmayı içeren kilit bir süreçtir (Lambert vd., 1998: 1). Tedarik zinciri, lojistiğin temel bir kavramıdır.

Tedarik zincirinin etkin ve doğru yönetilmesi firmalara fayda sağlar. Bu faydalar şöyledir (Baki, 2004: 72):

- Maksimum verimle siparişlerin tedarikini sağlar.
- Müşterinin memnuniyetini artırır.
- Lojistik işlemlerinin maliyetlerinde azalma sağlar.
- İhtiyaç ve isteklerin doğru şekilde tahmin edilmesine kolaylık sağlar.
- Kapasite artışına sebep olur.

- Üretim devamlılık kazanır.
- Pazarda olacak değişikliklere direnç sağlar.
- Toplam maliyet tutarlarında düşüş sağlar.

Şekil 2: Tedarik Zincirine Doğru Lojistiğin Evrimi



Kaynak: Douglas Long, Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi, Sayfa-7

2.5.2 Birinci Parti Lojistik

Birinci parti lojistik (1PL) kavramı, perakendeciler ve üreticilerden oluşan yani lojistik hizmetini alan taraftır. Lojistik işlemlerini kendi imkânlarıyla yaparlar. Kendilerine özel taşıma araçları, çalışanları ve depoları vardır yahut taşeron kullanırlar. Firma içindeki departmanlar ile birlikte çözüm sağlanır. Örneğin Avusturalya’da Samex et tedarikçi firması, lojistik operasyonlarını kendisi gerçekleştirip, toptancılarına ulaştırmaktadır. Bu firmanın yaptığı lojistik 1PL’dir. Günümüzde çoğu firma lojistik işlemleri için dış kaynak kullandığından bu türle pek karşılaşılmamaktadır (Nakip vd., 2012: 193).

Firmaya sağladığı faydası tüm aşamaların kontrollerini kendisi yapmasıdır. Paketleme, kalite ve taşıma kontrollerini kendisi etkili şekilde yapar. Zararı ise altyapı, ekipman ve personeli kendi bünyesinde bulundurması gereklidir ve hepsinden sorumludur (Nakip vd., 2012: 193).

2.5.3 İkinci Parti Lojistik

Birinci partinin doğrudan müşterisi konumundaki işletmedir İkinci Parti Lojistik (2PL) depoculuk hizmeti veren ve geleneksel taşıma gerçekleştiren şirketlerdir. Kendi öz malları vardır. Talimatları gönderen kişi verir ve organizasyon takibi de gönderene aittir. Genellikle bu işlemler kısa vadeli ve maliyetler önemsenmektedir. Firmanın amacı mallarını bir yerden bir yere ulaştırmaktır. Ancak tam lojistik hizmeti verilmemekte sadece amaç ürünü teslim etmektir (Hacıbektaşoğlu, 2020: 14).

2.5.4 Üçüncü Parti Lojistik

Firmalar lojistik işlemlerinde kendi bünyesine personel alımı, onların eğitimi ve takibi için çok zaman harcadığını ve maliyetli olduğunu anladığı için lojistik işlemlerini yapmak için dış kaynak kullanmaya başlamışlardır. Lojistik işlemlerinin organize ve planlama işlemlerine yatırım yapmak istememiş ve riske girmemiştir. Dış kaynak kullanımı sayesinde firmaların temel işlerine zamanı daha da artmıştır. (Andraski ve Novak, 1996: 30).

Lojistik işlemlerini kısmen yahut tamamen bu hizmeti sağlayan firmalarla çalışmayı şirketler tercih etmişlerdir. Gönderen firma malın dağıtımını ve bu sıradaki işlemlerin yönetimini üçüncü parti lojistik şirketlerine teslim etmiştir. Hem maliyet açısından hem de düzenli iş yönetimi açısından faydası vardır (Mentzer vd., 2001: 349).

Tedarik zincirinin, 3PL şirketleri tamamını yahut bir kısmını yönetebilmektedir. 3PL şirketin işlevleri şöyledir (Ellinger vd., 2000: 4):

- Paketleme
- Stok yönetimi ve depolama işlemleri
- Freightforwarding
- Dağıtım ve kargo işlemleri
- IT çözümleri
- Gümrük hizmetleri
- Çapraz sevkiyat
- Sözleşme yönetimidir.

Üçüncü parti lojistik; nakliyeciyi adına işlemleri kontrol eden, yöneten ve teslim eden harici firmalardır. Aralarındaki anlaşma sözlü ve yazılı olabilmektedir. Asıl amaç, karşılıklı olan taraflara süreklilik sağlayan ve yararına olan anlaşma yapmaktır. Anlaşma lojistik işlemlerinin tümünü yahut bir kısmını içerebilir, ancak nakliye yönetimini ve işlemlerin yürütülmesini, depolamayı içermelidir. Üçüncü parti lojistik işletmesi ile müşteri arasında yapılan anlaşmalar, kapsam olarak bir ortaklık sözleşmesinden karşılıklı taraflara fayda veren ve süreklilik sağlayan stratejik ortaklık olarak görülmektedir (Gülen, 2005: 31).

2.5.5 Dördüncü Parti Lojistik

Dış ticaret ve lojistik sözlüğünde 'dördüncü parti lojistik' kavramı firmaların bilgi ve ürün akış aşamalarını entegre ve koordine eden işletme olarak tanımlanmaktadır (Alkan ve Erdal, 2007: 171).

4PL uygulaması, 3PL'nin gelişmesine dayanmaktadır. Planlama, taşıma faaliyetlerinin organizasyonu, bilgi teknolojilerinin entegrasyonu, lojistik danışmanlık, sipariş izleme ve finansal hizmetler gibi işlemler 4PL'yi 3PL'den ayırmaktadır. Bu hizmetlerin gerçekleştirilmesi için başarılı olan 3PL firmaları seçilerek hizmetler arasında bilgi teknolojileri ile optimizasyonu sağlanmaktadır (Koban ve Keser, 2010:71).

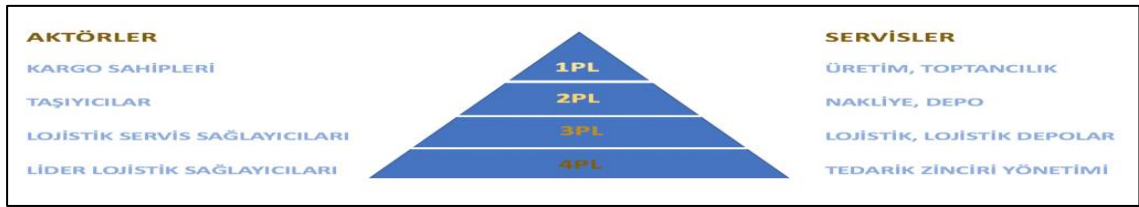
Dördüncü parti lojistik (4PL) kavramı, tedarik zinciri sürecinde şirketin ihtiyaç duyduğu bütün hizmetlerin yapılması için dış kaynak kullanılmasıdır. Üretimin gerçekleşmesi için tedarik, antrepo, depolama, taşıma ve gümrük gibi hizmetleri 4PL firmaları gerçekleştirir. Üretim aşamasından tüketici kişiye ulaşmasını tek bir firmanın gerçekleştirilmesi şirketler açısından avantaj sağlamaktadır. 4PL firmaları 3PL'yi bir adım öne taşıyarak tüm işlemleri gerçekleştirir. 4PL firmanın 3PL'ye ek olarak gerçekleştirdiği servisler şunlardır (Higgins ve Ferguson, 2011: 36):

- Performans ölçümü
- Lojistik stratejisi
- Ağ tasarımı
- Danışmanlık planlaması
- Navlun stratejileri
- Envanter yönetimi

- Envanter planlaması
- Proje yönetimi
- Ters lojistik yönetimidir.

Dördüncü parti lojistik, kendinin yanında diğer örgütlerin teknolojisini, kaynaklarını, yeteneklerin bir araya getirir. Böylelikle tedarik zinciri çözümlerini kapsamlı tasarlaması, çalıştırması, oluşturması, ticari zekası olan, kültürel duyarlılığa sahip, iletişim ve politik becerileri yalnızca değer bulmak amacıyla değil, taraflar için fırsatlar, teşvikler ve motivasyonlar oluşturmaktadır (Gattorna ve Selen, 2004: 18).

Şekil 3: 1PL, 2PL, 3PL ve 4PL Lojistik Hizmetleri



Kaynak: <https://www.etasimacilik.com/blog/22>

3.ULUSLARARASI LOJİSTİKTE TAŞIMACILIK

Uluslararası ticarete lojistik faaliyetlerinde taşımacılık kavramının yeri çok önemlidir. Temel lojistik faaliyeti olan taşımacılık işlemi ticarete konu olan ürününü anlaşılabilir ve zamanda fiziksel hareketini gösterir. Uluslararası pazarlamada taşımacılık konusunda önemli olan esas hangi taşıma modu ile taşınacağıdır.

Taşıma modunu seçerken maliyet, emniyet, zaman, taşıma imkanları, taşımaya konu olan eşyanın özellikleri etkileyen faktörler arasındadır (Canitez, 2011: 133).

Aşağıdaki Tablo'da havayolu, demiryolu, boru hattı, karayolu ve su yolu taşıma modlarına göre yeterlilik, hız, bulunurluk, güvenilirlik ve maliyet performans ölçütlerine göre değerlemede taşıma modlarında güçlü ve zayıf yönleri gösterilmiştir. Örneğin boru hattı taşımacılığında zamanlamada birinci sıradayken, ürün çeşitliliğinde beşinci sıradadır.

Tablo 3: Taşıma Türlerinin Bazı Faktörlere Göre Sıralaması

MOD	HIZ	GÜVENİLİRLİK	YETERLİLİK	BULUNULURLUK	MALİYET
	Kapıdan Kapıya Ulaştırma Zamanı	Zamanlamada Başarı	Taşınan Ürün Çeşitliliği	Hizmet Verilen Coğrafik Nokta Sayısı	Ton*Mil Başına Maliyet
Demiryolu	3	4	2	2	3
Suyolu	4	5	1	4	1
Karayolu	2	2	3	1	4
Boru Hattı	5	1	5	5	2
Havayolu	1	3	4	3	5
Not: "1" En Yüksek Sıra					

Kaynak: Tekin, Mahmut ve Ahmet Alper Sayın (2017). Lojistik Faaliyetlerde Satınalma Faaliyetinde Karşılaşılan Riskler ve Perakende Sektöründe Uygulaması, Kesit Akademi Dergisi, Yıl: 3, Sayı: 10, Aralık 2017, s. 550)

3.1 Uluslararası Taşımacılık ve Temel Kavramlar

Uluslararası taşımacılık işlemlerinde ilk olarak bilinmesi gereken bazı kavramlar vardır (Canitez,2011: 134-135).

- a. **Taşıma Modu:** Taşımacılık işleminin yapılabilmesi için mevcut kaynaklarla iç suyu, karayolu, denizyolu, boru hattı ve havayolu kullanılarak gerçekleştirilen taşıma biçimlerini ifade eder.
- b. **Unimodal Taşımacılık:** Tek bir taşıma modu vurgusu yapılmaktadır. Karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, boru hattı veya iç suyu ile tek taşımacılıktır.
- c. **Multimodal Taşımacılık:** Birden çok taşıma yolunun kullanılarak yapılan taşıma uygulamasıdır. Taşıyıcı aracın değiştirilmesidir. Karayolundan demiryolu deposuna yüklenmesi veya limanda gemiye yüklenmesidir.
- d. **Intermodal Taşımacılık:** Malın en az iki taşıma modu kullanılması yöntemidir. Örneğin tıra yüklenen yükün Kayseri'den Mersin'e taşınması ve Mersin'den gemiye yüklenerek Hamburg limanına varması ilgili trenle Berlin'e taşınması örnek verilir.

Kombine Taşımacılık: Taşıyıcı araç içindeki ürünlerin aynı anda birden çok mod kullanılarak gerçekleştirilmesidir. En iyi örnek RoRo taşımalarıdır. Örneğin Ankara'da tıra yüklenerek gümrüklemenin yapılmasından sonra römorkun RoRo gemisine

yüklenmesi, oradan İtalya'nın Triesta Limanına gitmesi ve İtalya'nın Bari kentine taşınmasıdır.

3.2 Uluslararası Taşımacılıkta Teslim Şekilleri

Uluslararası ticarete ürünlerin teslim edilmesi ve taşınması işlemlerinde anlaşmazlıklara ve uyuşmazlıklara fırsat vermemek için teslim şekilleri açık biçimde kurala bağlanmıştır. Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) "Incoterms" adıyla teslim şekillerinin açıklamasını yapmıştır. Söz konusu teslim şekillerinde sorumluluk tarafları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir (Camitez, 2011: 136).

Tablo 4: Teslim şekillerindeki temel sorumluluk ve dağılımı

TESLİM ŞEKLİ	SORUMLULUKLAR											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
EXW	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
FCA	S	S	S	S	A	A	A	A	A	A	A	A
FAS	S	S	S	A	A	A	A	A	A	A	A	A
FOB	S	S	S	S	A	A	A	A	A	A	A	A
CFR	S	S	S	S	S	A	S	A	A	A	A	A
CIF	S	S	S	S	S	S	A	A	A	A	A	A
CPT	S	S	S	S	S	A	S	A	A	A	A	A
CIP	S	S	S	S	S	S	A	A	A	A	A	A
DAT	S	S	S	S	S	S	S	A	A	A	A	A
DAP	S	S	S	S	S	S	S	A	A	S	S	S

DDP	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
-----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

S: Satıcı (İhracatçı)

A: Alıcı (İthalatçı)

Kaynak: Canitez, Murat (2011). Uluslararası Pazarlamada Lojistik ve Uygulamaları, Gazi Kitabevi Ankara, s, 136

Yukarıdaki tabloda alıcı ve satıcının esas sorumlulukları özetlenmiştir. Bazı teslim şekilleri alıcı için avantajlı ile bazı şekiller satıcı için avantajlıdır. EXW teslim şekli satıcı için avantaj sağlarken alıcı için dezavantajlıdır. DDP ise alıcı için avantaj sağlarken satıcı için dezavantaja sahiptir.

Incoterm 2000 de gruplandırma harf esasına göre yapıldı. Bu gruplandırma dört temel esasa dayanarak düzenlenmiştir (Canitez, 2005: 160).

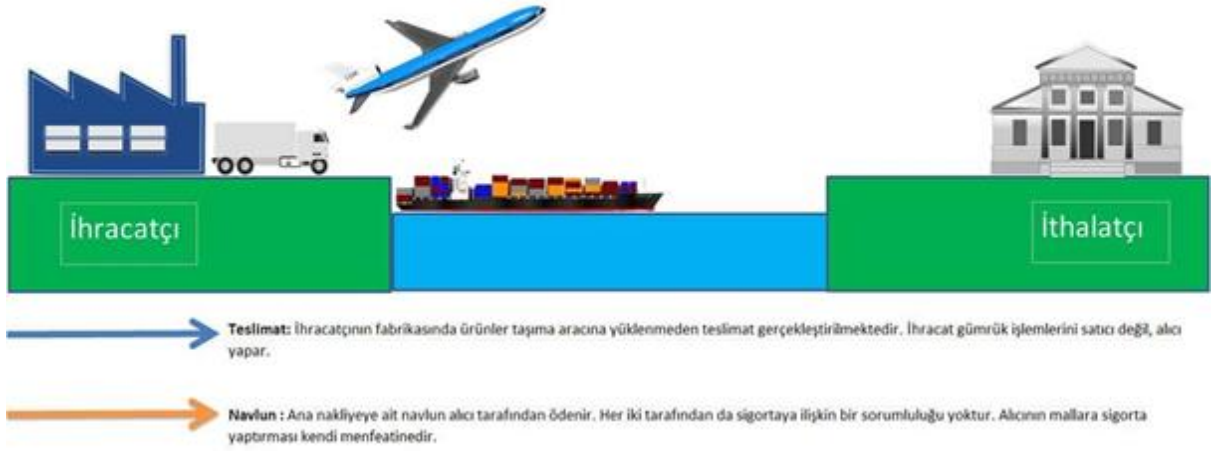
- E Grubu: Ürünlerin ihracatı yapan firmadan almak.
- F Grubu: İthalatı yapacak olan şirketin belirlemiş olduğu firmaya malların teslimatının yapılmasıdır. Navlun masraflarını ithalatçı karşılar.
- C Grubu: Navlun masrafları ihracatı yapan firmanın karşıladığı gruptur. Risk ithalatçı üzerindedir.
- D Grubu: Oluşabilecek tüm risklerin sahibinin ihracatçı olduğu gruptur.

3.2.1 E-Grubu Teslim Şekli (Ex-works)

Ex-works (EXW) teslim şeklinde satıcı olan taraf malları fabrikasında alıcının emrine hazır bulundurarak teslim eder. Yani alıcı mallarını satıcının fabrikasından teslim alır. Aksi kararlaştırılmadıkça malların araca yüklenmesi, gümrük işlemlerinden sorumlu olan alıcı firmadır. Alıcı firma malın taşınması için gerekli tüm gider ve riskleri üstlenir. Bu teslim şekli ihracatçı için en az sorumluluk yükleyen ve risk taşımayan türdür (Canitez, 2011: 137).

Şekil.4. Ex Works Teslim Şekli

EX WORKS - EXW



Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.2.2 FCA (Free Carrier) - Taşıma Vasıtasının Yanında Teslim

FCA teslim şeklinde, ürünlerin tıra yani taşıyıcıya yüklenerek gümrükten geçirilmesiyle satıcının sorumlu olduğu alanın burada bitmesini anlatan teslim şeklidir (Lojistik Dünyası, 2011).

Satıcının Sorumlulukları:

- Satıcı sözleşme koşullarındaki malı hazırlar
- Alıcının ülkesinde prosedür olan belgeleri düzenler
- Gümrük masraflarını öder.
- Teslim anına kadar, oluşabilecek masraf ve riskler satıcının alanıdır.

Alıcının Sorumlulukları:

- Mal bedelini ödemek.
- İthalat amacıyla belge veya izinleri alarak gümrük vergisi ve masraflarını karşılamak.
- Taşıma acentesi ile anlaşma yaparak navlun ücretini öder.
- Belirlenen tarihte ve yerde mallarını teslim alır. Bu andan itibaren oluşabilecek masraflar ve risk alıcıdadır.

Şekil.5.Free Carrier Teslim Şekli



Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.2.3 CPT (Carriage Paid To) – Taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim

CPT'nin iki “kritik noktası” vardır. Teslimat ve dolayısıyla riskin geçmesi, satıcının malları kararlaştırılan varış yerine ulaştırmak üzere sözleşmeli olan taşıyıcıya teslim etmesi durumunda kalkış yerinde meydana gelir. Yani diğer bir açıklamayla, ürün taşımacıya teslim edilir, gerekli belgeleri hazırlar, satıcının malı varış yerine kadar gerekli olan navlun bedelini öder, navlun masraflarını satıcı üstlenmesine rağmen hasar ve risk satıcının malı ilk konumdaki taşıma aracına teslim etmesiyle son bulur. Daha sonra ortaya çıkabilecek risk, hasar ve masraf alıcındır. CPT, “Ödenen Masraflar” olmadığını ve “Ödenen Maliyetler” anlamına gelir (Malfıet, 2011: 166).

Şekil.6. Carriage Paid to Teslim Şekli

CPT-Carriage Paid To

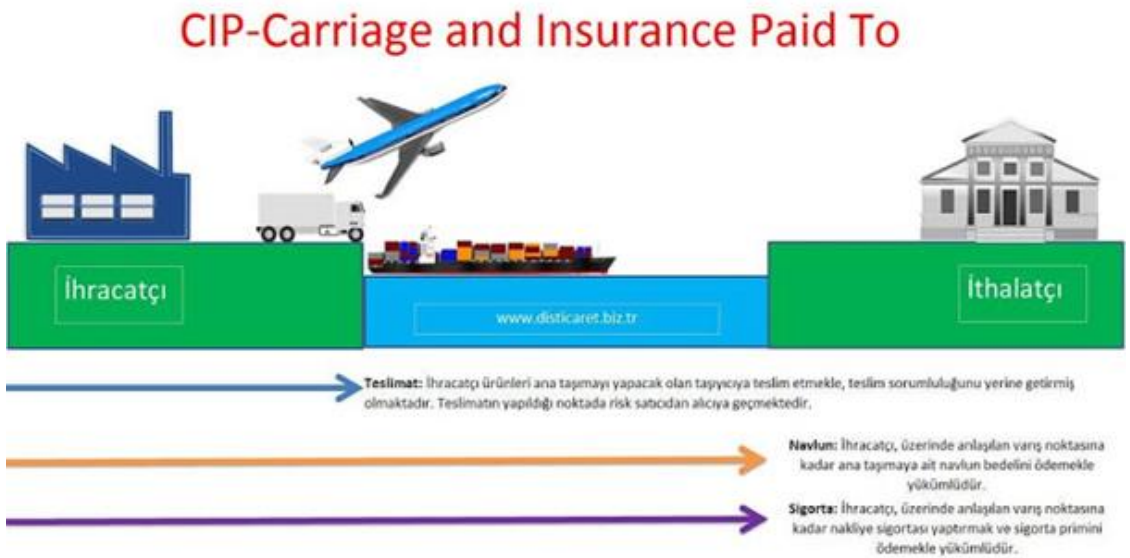


Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.2.4 CIP (Carriage and Insurance Paid to) - Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak

CPT'deki satıcının sahip olduğu yükümlülükleri taşır. Bu yükümlülüklere ek olarak, satıcı malların taşınmasında ortaya çıkabilecek kayıp ve hasara karşı sigorta temin etmek zorundadır. İhracatçı sigorta anlaşmasını yapar ve primi öder (Canitez, 2005: 164).

Şekil.7.Carriage and Insurance Paid to

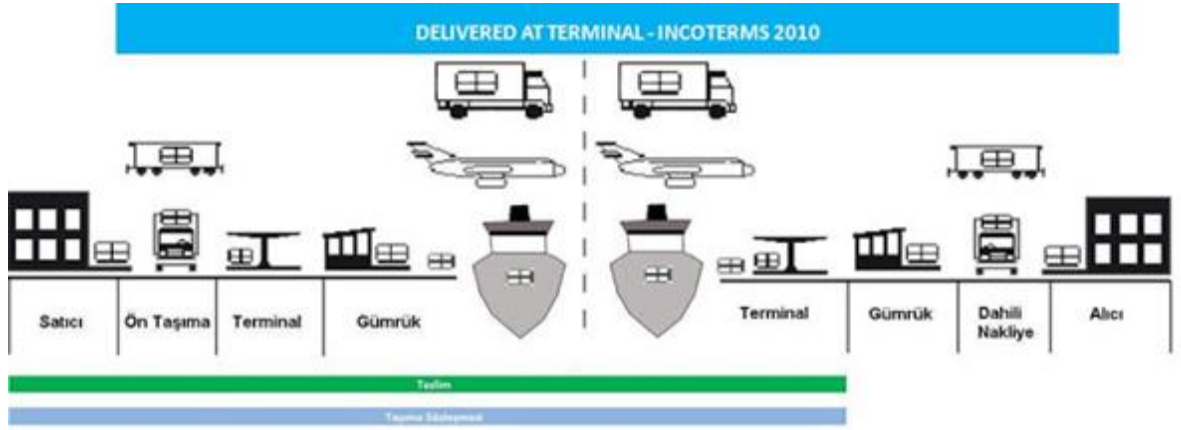


Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.2.5 DAT (Delivered at Terminal) - Terminalde Teslim

Konu olan malın, anlaşma dâhilinde zamanında taşıma şekline göre ilgili yere tesliminin satıcı tarafından gerçekleşmesidir. Oluşabilecek riskler ve masraflar satıcıya aittir. Teslim edilen terminalden sonraki tüm risk ve masraflar, terminalden tahliye süreçleri alıcıya aittir (Başlangıç, 2015: 57).

Şekil.8.Delivered At Terminal



Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.2.6 DAP (Delivered At Place) - Belirlenen Yerde Teslim

DAP, incoterms 2010 içerisinde eklenmiş teslim şeklidir. Türkçe 'ye 'Belirlenen yerde teslim' olarak çevrilmektedir. 2000 yılındaki yer alan incoterms de ki DDU, DEQ, DAF ve DES'in işlevini yapmaktadır. Teslimatın amacı ülkesinde ve genellikle alıcının deposunda yapılır. Yani boşaltılacak yer liman, lojistik köy, antrepo vb. olarak ithalatçının belirlediği yerde teslim edilir. İhracatçı, malları varış yerine kadar olan tüm yükümlülükleri gerçekleştirmek zorundadır. Sorumluluk, risk ve masraflar ihracatçıya aittir. Gümrük vergileri ve gümrükleme masrafları ithalatçıya ait teslim şeklidir (Eker, 2015:1).

Şekil.9. Delivered At Place Teslim Şekli



Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.2.7 DDP (Delivered Duty Paid) - Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim

DDP teslimde, satıcı konumundaki şirket gümrük vergilerini ödemekle yükümlüdür. Başka bir deyişle DDP teslim şeklinde ihracatçı malın kendi işletmesinde yüklenmesinden varış ülkesindeki gümrük işleminden geçip ithalatçının belirlediği varış yerine kadar teslimini ifade eder. Her iki gümrükteki vergi ve masraflar, navlun, ara taşıyıcı organizasyon ve masrafları ihracatçıya aittir (Lojistik Dünyası, 2011).

Satıcının Sorumluluğu:

- Gümrük işlemlerini tamamlar.
- Taşıyıcı aracı ayarlayarak, navlun bedelini temin eder.
- Alıcının teslim almasına kadar geçen zamanda oluşabilecek risk ve masraf satıcının üzerindedir.
- Alıcı tarafından belirlenen zaman ve mekan da gerçekleşerek gümrük vergilerinin de ödenerek yapılan işlemdir.

Şekil.10. Delivered Duty Paid Teslim Şekli

DDP-Delivered Duty Paid



Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.2.8 FAS (Free Alongside Ship) - Gemi Yanında Teslim

FAS, satıcının prensipte, malların, belirtilen sevkiyat limanında alıcı tarafından belirlenen, aracın yanına (rıhtımda, mavna vb.) yerleştirildiği zaman teslim ettiği anlamına gelir (Malflıet, 2011: 165).

İhracatçının malı teslim etmesiyle sorumluluğu sona erer. Bundan sonra malla alakalı hasarlar, giderler ithalatçıya aittir. Nakliye, boşaltma, sigorta ithalatçı tarafından karşılanır. FAS, ithalatçının ihracı söz konusu mali gümrükten çekmesi gerektiğini belirtir. Satış bedeline hem maliyet hem de rıhtıma kadarki nakliye ücreti dâhildir. Yalnızca iç su yolu ve deniz taşımacılığında kullanır (Canıtez,2011: 139).

Şekil.11. Free Alongside Ship

FREE ALONGSIDE SHIP - FAS



Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.2.9 FOB (Free On Board) – Gemiye Yükleyerek (Küpeştesinden Geçmiş) Teslim

FOB faturalanmış değeri, malların değerinin yanı sıra, gemide malın depolanmasına kadar olan tüm maliyetleri içerir (Popa vd., 2011: 159).

Bu terim; İngilizce “Free On Board” kelimelerinin baş harfleri olan “FOB”, Türkçe’ye ise “Gemide masrafsız teslim” olarak ifade edilir. Genel olarak satıcı, sözleşme aracılığıyla anlaştığı kalite ve miktardaki malı, alıcının ayarlamış olduğu geminin üzerine, gümrük işlemlerinin halledilmiş olarak yükleyip teslim etmek ile mükelleftir (Başlangıç, 2015: 67).

Satıcının Sorumluluğu: Ürünün hazırlanması, anlaşılan tarihte ve limanda gemiye yüklenmesi, belgeleri hazırlaması, gümrük faaliyetlerinin tamamlanması, alıcı firmaya bildirmesi ve güvertesini geçene kadar mallar hakkında olabilecek kayıp ve hasarın sorumluluğu üzerindedir (Lojistik Dünyası, 2011).

Alıcının Sorumluluğu: Mal bedelini ödemek, gümrük faaliyetlerini tamamlamak, vergilerin ödenmesini sağlamak, navlun ücretini karşılamak alıcı sorumluluğundadır. Ayrıca yüklenmiş olan mal için yüklemeden sonra oluşabilecek risk ve masraflar da sorumluluğu içindedir (Lojistik Dünyası, 2011).

Şekil.12. Free On Board Teslim Şekli

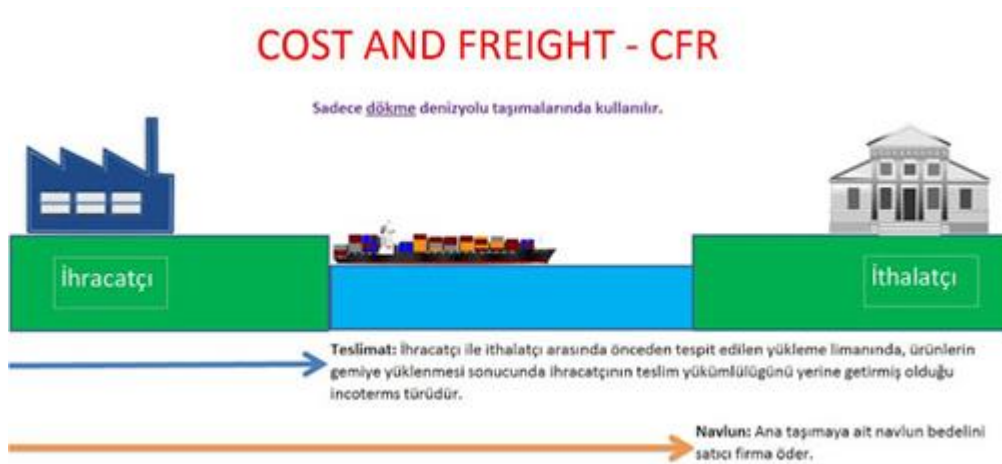


Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.2.10 CFR (Cost And Freight) - Mal Bedeli ve Taşıma Ödenmiş Olarak

Bu terim; İngilizce “Cost and Freight” kelimelerinin baş harfleri olan “CFR”, Türkçe’ye ise “Masraflar ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim” şeklinde çevrilir. Genel olarak anlaşılın kalite ve miktardaki ürünlerin geminin üstündeki, gümrük işlemlerinin yapılp yüklenmiş olarak teslim eder (Çalış, 2007: 8).

Şekil.13. Cost And Freight Teslim Şekli



Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.2.11 CIF(Cost, Insurance And Freight) - Mal Bedeli, Sigorta ve Taşıma Ödenmiş Olarak

Yükleme maliyetleri, navlun, riskler, sigorta primlerini satıcı tarafından karşılanıp, malların limana getirilmesidir. Malların gemiye yüklemesi tamamlandıktan sonra oluşabilecek masraf ve risk durumları alıcı firmaya aittir (Lojistik Dünyası, 2011).

Satıcının Sorumluluğu:

- Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar.
- Gerekli belgeleri hazırlar.
- Gümrük işlemlerini tamamlar.
- Varış limanına kadar olan navlun ücretini öder.
- Gönderdiği malın sigortasını yaptırır, sigorta primini öder.
- Malları yaklaşık hani tarihte varış limanında olacağını alıcıya bildirir. Malın devrimi için gerekli belgeleri gönderir.

Alıcının Sorumluluğu:

- Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder.
- İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar.
- Gümrük vergilerini öder.
- Malları varış limanında boşaltma masraflarını ve liman ücretlerini de ödemek. Malı çekmek.
- Teslim anından sonra navlun ve sigorta primi dışındaki meydana gelen ödemeler alıcı tarafından yapılır.

Şekil.14. Cost, Insurance And Freight Teslim Şekli

COST, INSURANCE AND FREIGHT - CIF



Kaynak: www.disticaret.biz.tr

3.3 Kara Yolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı uluslararası ticarete en çok kullanılan yöntemdir ve toprak üstünde yapılan taşımacılığı içerir (Canitez, 2011: 60). Diğer taşıma şekillerine göre kapıdan kapıya teslim, esnek yapısı ile yatırım maliyetinin az olmasını ve her yere ulaşmasını sağlar. Her türden araziye uygun olması kısa sürede teslimi gerçekleştirilmesi gerekli olan yükler için maliyet avantajı sağlaması, düzenli olması ve sevkiyatının sık olabilmesi avantajı vardır (Karadayı, 2012:25-26). Yaratmış olduğu trafik sıkışıklığı yüzünden dezavantaja da sahiptir. Böyle durum olmasına rağmen tercih edilen yöntemdir (Keskin, 2011: 400).

Karayolu taşımacılık işlemi yapacak kişiler için giriş yatırımı düşük olan bir sektördür. Türkiye’de 4925 sayılı ‘Karayolu Taşıma Yasası ve Yönetmelikleri’ gereğince tır/kamyon alma gücüne sahip biri taşımacılık hizmeti verebilir. Sektöre giriş için yatırım maliyetinin düşük olması nedeniyle piyasada pek çok şirket vardır. Bu yüzden rekabete dayanan pazar ortaya çıkmıştır (Long, 2019: 132).

3.4 Deniz Yolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, karayolu kadar eski bir yöntemdir. Deniz dışında kanal, göl ve nehir gibi iç su yolu ile de yapılmaktadır. (Canitez, 2011:61) Bu taşımacılık modu ekonomik olduğu için ülkelerin gelişimi için büyük paya sahiptir. Dünyada yapılan ticaretin hacminin ¼'ü deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir (Aras, 2012: 107). Denizyolu taşımacılığı yavaş olsa da düşük maliyetler ve malların yüksek hacim miktarlarında taşınmasından dolayı tercih edilen moddur (Canitez, 2011: 61-62).

İç su yolu taşımacılığı genellikle coğrafi kısıtlamaların olduğu alanlarda yapılır. Dünyada verimli ve aktif şekilde taşıma yapılan birkaç bölge vardır. Bunlar, (Long, 2019: 141)

- ABD kıtasında bulunan büyük göller ile Mississippi Nehri
- Rusya'da ki büyük nehirler
- Avrupa'daki kanal sistemlerinde
- Çin'in büyük nehirlerindedir. (Yangtze ve Huang)

Türkiye'de ise iç su yolu taşımacılığı yapılan tek yer Bartın Çayıdır. Gelişmemesinin sebebi Türkiye'de bulunan nehirlerin akış hızının yavaş ya da hızlı olma durumudur.

Denizyolu taşıma yapan şirketler çoğunlukla uzun bir geçmişi olan ve kurumsallaşmış firmalardır. Bu sektöre giriş zordur. Çünkü geminin tır veya trene göre pahalı olduğu açıktır. Günümüzde uluslararası sevkiyatlarda büyük hacimli yüklerin taşınmasında tercih edilir (Long, 2019: 145).

3.5 Hava Yolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığında, yük tipi, kendi operasyonları ve hizmetleri benzersiz bir karakteristik özelliği sahiptir. Hızlı olması en belirgin özelliğidir. Risk konusunda diğer taşıma modlarına göre riskin daha az olmasıdır. Bunun nedeni hızlı oluşu ve güvenlik önlemlerinin sıkı olması, prosedürlerin sıkı olması ve diğer türlere göre yorucu olmamasıdır. Bu da ambalajlama maliyetlerini, hacmi ve ağırlığı azaltır. Ayrıca sigorta primleri daha az maliyetlidir (Long, 2019: 172).

Taşıma şekillerinde en yeni ve daha düşük tercih edilen moddur. Hız bakımından diğer şekillere üstünlük sağlar. Havayolunda yük ve yolcu taşıma bakımından iki hizmet sunar. (Keskin, 2011: 416). Havayolu taşımacılığının üç temel bileşeni vardır: Kargo uçakları, havaalanları, taşımacılığa konu olan yüklerdir (Canitez, 2011:62). Hızla gelişen teknoloji sayesinde 250 tona kadar tek seferde yük taşıma hizmeti sağlamaktadır. Bekleme süresinin az olması, yüksek hıza sahip olması avantajları arasındayken; taşıma maliyetlerinin yüksek miktarlarda olması dezavantaj sayılmaktadır (Keskin, 2011: 416).

Hava kargo ile taşınan ürünler diğer türlerden farklıdır. Kısa zamanda uzun mesafelere taşınması yeni pazarlar doğurmaktadır. Örneğin; taze çiçekler, taze meyveler hava kargo ile tüm dünyaya hızlı biçimde iletilmekte böylelikle diğer taşıma türlerine seçenek vermemektedir. Canlı hayvan içinde havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Böylelikle hayvanlar yolculuk sonunda canlı kalabilmektedir (Long, 2019: 179).

3.6 Demir Yolu Taşımacılığı

Sanayi devrimi sonrasında ortaya çıkan ulaştırma türüdür. Demir çelik sanayisinin gelişmesine katkı sağlamıştır. Çelik, demir ve kömür vb. ağır hacimli ürünlerin hızlı, ucuz ve düzenli taşınmasını sağlar (Nalçakan, 2012: 52). Demiryolu taşıması karayolu taşımanın ardından en çok kullanılan moddur. Kaza riski oranı daha azdır. Özellikle kış aylarında karayolunun ulaşamadığı yerlerde kullanılır. Hız konusunda diğer türlerin gerisindedir (Keskin, 2011: 401-402).

Uzun mesafede ağır, dökme ve hacimli yüklerin demiryolları ile taşınması idealdir. Fakat karayolunda artan rekabetle demiryolunun önemi gerilemiştir. Bunun en büyük nedeni devletlerin destek vermemesidir (long, 2019: 136).

3.7 Kombine Yaklaşımla Uluslararası Eşya Taşımacılığı

Taşıma modları arasındaki senkronizasyon, işbirliği, geçiş öncelikleri ve kolaylıkları, gümrükleme işlemlerindeki hız etkin kombine taşımacılığı sağlamıştır. Kombine taşımacılığı çoklu bir taşıma şeklidir. Diğer bir ifadeyle, tek ve aynı taşıma türü yahut

aracı ile birden fazla taşıma türünün kullanılmasıdır. Uluslararası lojistikte kombine taşımacılığında üç temel model vardır (Canitez, 2011: 242):

- Deniz + Hava: Bir eşyanın Asya ülkesinden Dubai'ye kadar denizyolu ile daha sonra da havayolu ile Türkiye'ye taşınmasıdır.
- Tır + Deniz: Ro-Ro taşımacılığı buna örnektir. Konu olan mal limana kadar tır ile taşındıktan sonra, gemi ile varış limana getirildikten sonra, tırın dorsesi ile nihai varış yerine ulaştırılmasıdır.
- Deniz + Demiryolu: Taşınacak malın önce denizyolu ile taşınarak daha sonra da malın demiryolu kullanılarak ulaştırılması işlemidir. Bağımsız Devletler Topluluğu ve Türkiye ile Rusya arasındaki taşımacılıklarda sıklıkla tercih edilen bir türdür.

4.Uluslararası Lojistik Maliyet Türleri

Uluslararası ticarete maliyet açısından önemli yük görülen lojistik, rekabet gücünün belirlenmesi ve verimli bir biçimde planlanması için önemli bir yere sahiptir. Ülke ekonomisi ve lojistik arasında doğrudan bir ilişki mevcuttur. Ekonomik refah seviyesi yükseldikçe lojistik alanı gelişmekte böylelikle iş hacmi büyümektedir (Cömert, 2016: 8).

Lojistik işleminde taşıma maliyeti en büyük kalemdir. Lojistik maliyetleri içinde bulunan taşıma maliyetleri %40 oranındadır. Taşıma maliyetlerini düşürmek etkili lojistik yönetimi için önemlidir. Taşıma maliyetleri iki kategoriye ayrılır. Bunlar ürüne bağlı ve pazara bağlı faktörlerdir. Ürüne bağlı faktörler; fiziksel özelliklerine göre taşınan malzemenin maliyetlerinin oluşmasında rol oynar. Ürüne bağlı faktörler şöyledir; ürünün yoğunluğu, istif edilebilirliği yani taşıma sırasında üst üste kaç tane konulacağı, elleçleme kolaylığı yani boşaltma/yükleme gibi işlemlerin yapılma kolaylığı ve değerliliğidir. Pazara bağlı faktörler ise pazardaki rekabet, taşıma ile ilgili düzenlemeler, pazarların bulunduğu coğrafi konumu, pazar ortamından kaynaklanan yük trafiği ve taşımanın yapıldığı çıkış ile varış arasındaki ilişki (yurtiçi/yurtdışı taşıma)dir (Demir, 2013: 13).

Lojistik işlemlerinde maliyet, giderlerin ayarlanması ve düzenlenmesi ile kayıt altına alınan giderlerden oluşur. Değer oluşturma aşamasında fonksiyonel olarak maliyet türleri ayrılmaktadır (Ceran ve Alagöz, 2007: 158).

Temel lojistik işlemleri esas alındığında maliyetleri aşağıdaki gibi sıralayabiliriz (Tokay vd., 2010: 227):

- Depolama maliyeti
- Taşıma maliyeti
- Sipariş işleme
- Elleçleme maliyeti
- Stok yönetimi maliyeti
- Bilgi yönetimi maliyeti
- Diğer lojistik maliyetler.

4.1 Direkt Lojistik Maliyetler

Ürün türü, tüketici, sipariş maliyeti, ürün birimi direkt lojistik maliyetinde hesaba katılır. Depolama, nakliye, taşıma ve envanter maliyetleri direkt lojistik maliyetleridir. Taşıma hasarları da bu maliyetler arasındadır (Ceran ve Alagöz, 2007: 158).

4.2 Endirekt Lojistik Maliyetler

Adından anlaşıldığı gibi direkt maliyet olarak eklenemeyen lojistik maliyetleridir. Kaynak sayısının artması ve çeşitlenmesi bu maliyetlerdendir. Bilgi hizmetleri endirekt maliyetlerdendir (Ceran ve Alagöz, 2007: 158).

Endirekt dağıtımla ilgili maliyetlerin örnekleri şunları içerir (Abdallan, 2004 :14):

- Taşıma işleviyle ilgili diğer personel maaş maliyetleri (tipik olarak sabit maliyetler): örneğin, depodaki toplayıcılar ve paketleyiciler, nakliye yöneticileri ve nakliye işlevlerine ayırdıkları sürenin kapsamına bağlı olarak genel müdürler.

- Envanter işleme kaynakları: örneğin, depolama ve / veya bina kaynakları (ekipman, personel, alan, güvenlik maliyetleri), taşınacak / teslim edilecek ürünlerin

depolanması ve yönetilmesine veya sevkiyatın planlanmasına ve izlenmesine ayrılmış bilgi sistemleri (ilgili personel maliyetleri ve iletişim maliyetleri).

4.3 Değişken Lojistik Maliyetler

Doğru orantılı olarak maliyet etkileme büyüklükleri ile değişen maliyetlerdir. Bu maliyetler faaliyetler azaldıkça azalan ve arttıkça artandır. Değişen maliyetler şöyle sınıflandırılır; doğrusal artan, azalan, faaliyeti arttıkça azalan ve kademeli yükselen maliyetlerdir (Ceran ve Alagöz, 2007: 158).

Doğrusal artan değişken maliyete örnek komisyoncu ücreti, azalan maliyetler iskonto veya indirim derecelendirmesi ilgili hizmet sunucuların aşırı kullanımından kaynaklanan maliyet, kademeli artan maliyet firma içindeki taşıma sisteminde ortaya çıkan maliyet, faaliyet arttıkça azalan maliyet hava yoluyla taşıma işleminde dağıtım deposu ısıtmasından dolayı gerçekleşen maliyetlerdir (Ceran ve Alagöz, 2007: 159).

4.4 Sabit Lojistik Maliyetler

Sabit maliyetler bağımsız olarak her zaman çıkan maliyetlerdir. Bunlar: (Ceran ve Alagöz, 2007: 159)

- Mutlak sabit maliyet, farklılaşma olmadığı mutlak sabit maliyetlerdir. Örneğin, lojistikte deponun amortisman ve sigorta giderlerinin her zaman olmasıdır.
- Basamaklı sabit maliyet, hacim ve faaliyet aralık sınırının ani olarak değişmesinden dolayı bağımsız olarak azalan maliyetlerdir. Örneğin, ek depo kiralamanın gideridir.

Lojistik maliyetlerini genel biçimde açıklamak gerekirse şu şekildedir: (Dumanoğlu, 2005: 177-183)

- Taşıma Maliyetleri: Mal yahut hizmetin firmaya giriş sırasından, çıkışına ve müşteriye ulaşmasına doğru gerçekleşen taşıma faaliyetlerinde malın hacmi, ağırlığı, taşınacağı mesafe ve tehlikeli malın olup olmamasından ortaya çıkan maliyetlerdir. Günümüzde pek çok firma dış kaynaktan (outsourcing) yararlanarak taşıma maliyetlerini düşürmeye çalışmaktadır.

- Depolama Maliyetleri: Hammadde, yarı mamul ve malzemelerin depolanmasında ortaya çıkan maliyetler depo ve fabrika seçim aşamalarında ortaya çıkar. İşçilik, enerji, aydınlatma, kira, amortisman, havalandırma, ısıtma/soğutma vb. değişken ve sabit maliyet unsurlarından oluşmaktadır. İşçiliği ilgilendiren maliyetler yarı sabit kısmında iken, amortisman ve depo kirası sabit maliyet kısmındadır.
- Sipariş İşleme ve Haberleşme Maliyetleri: Hızlı teslim işlemlerini gerçekleştirebilmek için kaliteli bilgi ve haberleşme sisteminin olmasını gerektirmektedir. Bu da maliyeti etkiler. Siparişi yerine getirme, sipariş alma, sipariş verme, siparişin taşıma bilgisi gibi maliyetlerden oluşmaktadır.
- Müşteri Hizmetleri Maliyetleri: Verilen siparişleri gerçekleştirme, servis ve yedek parça sağlama, malların iade edilmesi gibi hizmetlerden dolayı oluşan maliyetlerdir.
- Stok Bulundurma Maliyeti: Farklı miktardaki ve cinsteki malzemelerin, hammaddelerin, hizmet, mamul ve yarı mamullerin ve malların işlenmesi maliyetleri ve bu maliyetlerde ortaya çıkan toplam lojistik maliyetlerinin bilinmesi önemlidir. Stok kontrolü atıkların yenileme, imha ve paketleme işlemlerinden oluşan aşırı veya az olan stoklaşma fırsat maliyeti, vergi ve sigorta giderleri, hasarlardan dolayı eskime, çalınma veya yer değiştirme gibi maliyetler yüksek payı bulunan stok bulundurma maliyetleridir. Stok maliyeti stok miktarına göre değişmektedir. Sermaye ve depolama maliyeti, stok hizmet ve stok aktarma maliyeti, stok riski maliyeti stok bulundurma maliyetinin alt gruplarıdır.
- Birim Miktar Maliyetleri: Dağıtımı yapılan malın hacmi, ağırlığı ve sayısına göre değişebilen mamulün kapasitesi, hazırlanması, mamul elleçleme maliyetleri gibi dağıtımı yapılan hizmetlerin ve ürünün, satın alınan ve satılan malın birim tutarları arttıkça artan maliyetlerdir.

5.ULUSLARARASI LOJİSTİKTE AMBALAJ, PAKETLEME VE DEPOLAMA

5.1 Ambalaj

Ambalaj malın üreticiden nihai tüketiciye kadar güvenli biçimde ulaşımının yapılabilmesi ve bilgi akışının yapılabilmesi için koruyucudur. Ambalaj ürünlerin elbisesidir. Ambalajın malın teşhir, nakliye, depolama ve kullanım aşamalarında dikkat çekme, sunma, koruma, tanıtma, barınma, ürüne uygunluk, bilgilendirme ve üretimi için kolaylık sağlama fonksiyonlarını yerine getirir (Canitez, 2005: 172).

Uluslararası pazarlamada ambalaj seçimi yapılırken şu değişkenlere dikkat edilmelidir: (Karafakıoğlu, 1997: 124-126)

- İthal edilecek ülkeye taşımada kullanılacak taşıma şekli ve türü ambalajın seçimini etkiler. Ürün deniz yolu tarafından taşınacaksa ambalaj rutubet ve suya dayanıklı olmalıdır.
- Ambalaj ithalatçı ülkenin iklimsel durumlarına, yükleme ve boşaltım özellikleri ile aktarma yapılacaksa sayısına göre seçilmelidir.
- Tüketim ürünlerinin hedef pazardaki müşterilerin satın alma, gelir düzeyi özellikleri de ambalajı seçerken önemlidir.
- Ambalajın tutundurma ve tanıtım için önemi ihmal edilmemelidir.
- Dış pazarda bulunacak yasal düzenlemeler ve zorunluluklar araştırılıp ambalaj seçimi yapılmalıdır.
- Ambalajın yeniden işlenebilme fonksiyonu olmasına dikkat edilmelidir.
- Ambalajlama maliyetine dikkat edilmelidir.
- Malın geçeceği ülkelerdeki gümrükleme zamanı ve maliyet ihmal edilmemelidir.

Sosyal ve ekonomik şartlar içerisinde ambalaj geniş alanda kullanılmaktadır. Ambalajlamada cam, ahşap, karton, plastik, kauçuk gibi malzeme türleri kullanılmaktadır (Canitez, 2011: 64).


Ambalajların üstünde mallar için kodlar yer almaktadır. Kanada ve Amerika ülkelerinde geçerli olan Evrensel Ürün Kodları mevcuttur. Kodlar “Uniform Code CouncilInc” tarafından yönetilir ve 90’dan fazla geçerliliği mevcut “Uluslararası Mal Kalemleri Numaralandırma Örgütü” kod sistemidir. Yapısal özellikleri şöyledir (Canitez, 2011: 64-65):

Evrensel Ürün Barkod Sistemi	
K	Kontrol Numarası
N	Sistem Karakter Numarası
MMMMM	Mala Verilen Numara
ÜÜÜÜÜ	Üreticiye Verilen Numara
Uluslararası Mal Kalemleri Numaralandırma Örgütü	
K	Kontrol Numarası
ÜÜÜ	Ülke Üye Kod Numarası
MMMMM	Üreticinin Belirlediği Mal Numarası
İİİİİ	Üreticinin Kayıt Numarası

5.2 Paketleme

Uluslararası ticarete ambalajlar ve paketler müşteri odaklı düşünülür. Ancak lojistik açısından taşımada ambalaj ve paketleme önemli iki kavramdır. Lojistikte tercih edilecek ambalaj ve paketler taşıma faaliyetlerinde tasarruf ve etkinlik sağlayacak nitelikte yapılmalıdır.

Mastır paket; lojistik için taşınacak malın araca yüklemesinin yapılması ve gümrüklemesi için kullanılan nihai kaptır (Canitez, 2011: 66). Bunlar:

Karton Kutu (Corrugated Carton Box)	
-------------------------------------	--

Tahta Sandıklar (WoodenCrate)	
Torba ve çuvallar (BagandSack)	
Tahta Kutular(Wooden Case or Box)	
Varil ve zel Konteynrlar (DrumandContainer)	
Palet	

Elleçleme kelimesinin manası, malların makine yardımı kullanılarak yahut insan emeği aracılığıyla başka yere taşınmasıdır. Mastır paketlerin ellelenme aşamasında kullanılacak araçlar mümkün olduğunca standart kullanılmalı, maksimum devamlılık

olmalı, etkin biçimde elleçleme donanımları kullanılmalı, ürüne uygun elleçleme ve uygun maliyet seçilmeli, elleçlemeye konu olan ürünün çevre şartları, bozulma gibi özelliklerine dikkat edilmelidir (Keskin, 2011: 369).

5.3 Depolama

Lojistik operasyonlarına önemli unsurlardan biri depolama işlemleridir. Depo yönetimi toplama, paketleme, etiket yapma, montaj vb. işlemleri de barındırmaktadır. Depolama işlemi lojistiğin her aşamasında çıkabilmektedir.

Depolama, mallar için yer ve zaman faydasını sağlayarak şirketlere katma değerli ve dinamik müşteri hizmetleri sunan fonksiyondur. Depolama işlemlerinin temel yararlarının ilki zaman yararlarıdır. Malların kullanımını gerçekleştinceye kadar güvenli biçimde korunarak zamandan yarar sağlanır. Diğer yararı yerdir. Talebe hızlı biçimde cevap verilmesi için ürünlerin kolay biçimde erişilebilecek lokasyonda tutularak yer konusunda fayda sağlar. Depolamanın lojistik yararı ise farklı ürünlerin aynı lokasyona gönderilmesi için bir araya getirilmesidir (Long, 2019: 224).

Etkili bir depo yönetimi sayesinde firmalar maliyet avantajı kazanırlar. Böylelikle rekabet üstünlüğü elde ederler. Müşterilere gönderilecek yahut onlardan iade gelecek ürünlerin depolarda muhafazası sağlanmalıdır. Depodaki yönetim sistematik bir biçimde ilerlemelidir, personeli ve teknolojik altyapısı etkin olmalıdır. Optimum seviyede bir faaliyet göstermek isteyen şirketler envanter bilgilerini etkin tutmalı ve gerekli malzemelerin temin edilmesi gereken sürelerle dikkat edilmelidir (Wakeland vd., 2001: 213-214).

Genel biçimde depolarda gerçekleştirilen temel iş süreçlerini şöyle sıralayabiliriz: (Çancı ve Erdal, 2002: 86)

- Malın depoya girişi yani fiziksel olarak ulaşmasıdır.
- Malın depoda ilgili bölümlere yerleştirilmesi
- Taleplere göre malın depodan alınmasıdır.

- Malların mastır paketlere konup lojistik yerine göre güzergâha yönlendirilmesi
- Son iş süreci ise malın depodan çıkmasıdır.

Yukarıdaki iş süreçlerine göre depolama işlemi; toplama ve biriktirme, tahsis etme, sınıflandırma ve ayırma fonksiyonlarını gerçekleştirir.

Depolar kullanım biçimlerine göre beş kategoriye ayrılır. Bunlar; klasik depo (warehouse), dağıtım merkezi (distribution center), toplama merkezi (consolidation center), aktarma merkezi (transshipment center) ve sipariş işleme merkezidir (order fulfillment center). Klasik depo, satış noktası ya da üretim merkezi içinde yahut yanında bulunan ve malların uzun süre kaldığı alanlardır. Dağıtım merkezi, müşterilere yakın alanlarda ve ürünün hızlı sevkiyatının yapılmasına yardımcı olan depolardır. Toplama merkezi, tedarikçileri daha yakın olan, büyük ve karma hacimli sevkiyatı yapmaya kolaylık sağlayan depolardır. Aktarma merkezi, farklı taşıma türleri ya da aynı taşıma türünde farklı taşıma araçları ile arasında gerçekleştirilen malların aktarıldığı, malların kısa sürede tutulduğu depolardır. Sipariş işleme merkezi ise internet üzerinden gerçekleştirilen satışların sipariş alındığı ve sevk için hazırlanan depolardır (Long, 2019:224).

6.LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KÜRESELLEŞMESİ

6.1 Küreselleşme Tanımı

Dünyada tüm alanlarda hızlı bir değişim yaşanmaktadır. Değişimin etkilerinden biri küreselleşmedir. Küreselleşme özellikle günümüzde farklı boyutlarıyla tartışılan bir kavram olmuştur. Siyasetten ekonomi alanına, kültürden sosyal politikaya hemen her alanda dünya üzerinde olan değişimi ifade etmek için kullanılmıştır.

Kronolojik açıdan bakıldığında, küreselleşme kavramı akademik çevrede 1980 yıllarında finans ve işletme alanlarında kullanılmaya başlanmış. 1990 yıllarından sonra ise uluslararası ilişkiler, sosyoloji, siyaset bilimi, kültür ve medya çalışmaları vb. alanda küreselleşme kullanılmıştır. Bu disiplinler küreselleşme kavramını kendi perspektiflerin de ele almıştır. Bu da farklı küreselleşme tanımlarını oluşturmuşlardır. Günümüzde aynı dönüşümü ifade etmekle beraber küçük farklılıklarla birbirinden ayrılan siyasal küreselleşme, teknolojik küreselleşme, ekonomik küreselleşme, sosyal küreselleşme, kültürel küreselleşme, finansal küreselleşme gibi tanımlar karşımıza çıkmaktadır. Bu farklılıklar küreselleşme kavramının çok boyutlu etkilere sahip olmasından kaynaklanmıştır (Ülman, 2001: 88).

Genel anlamda küreselleşme; kültürel, ekonomik, siyasi ve sosyal alanlarda, bu alanların değerlerinde ulusal sınırları aşarak verilen ve ülkenin dünya çapında yayılmasıdır (Özkan, 2006: 4).

Küreselleşme olgusu dünya piyasalarına ulusal ekonomilerin eklenmesi, ekonomik karar aşamalarının sermaye birikiminde dünya kapitalizminin dinamikleriyle belirlenmesi olarak da tanımlayabiliriz (Yeldan, 2013: 6).

Ekonomilerin, kültürlerin ve sınırların ortadan kalktığı dünyada hemen hemen bütün alanlar da liberalleşmenin yaşandığını görmekteyiz. Teknolojide yaşanan hızlı

değişimin, uluslararası faaliyet gösteren firmaların rekabet ortamının artması; kültürel, ekonomik, teknolojik ve siyasal anlamda küreselleşme kavramının önemini yansıtmıştır. Küreselleşme, tüm topları etkileyen bir kavram olmuştur. Dünya toplumları bu etkiden dolayı birbirleri ile sürekli etkileşim haline geçmiştir. Küreselleşme, siyasal, kültürel ve ekonomik gelişmelerinin yanında, ülkeler arasındaki ilişkilerin yaygınlaşması ve çoğalması olarak nitelendirilebilir (Tekinbaş, 2008: 81).

Diğer bir yaklaşımla küreselleşme kavramına, tam anlamıyla genel bir tanım yapılması güç hale gelmiştir. Bunun sebebi alanların kendi bakış açısına ve kriterlerine göre tanım yapmasıdır (Marcuse, 2000: 17).

Firmalar küreselleşmenin etkisiyle sadece iç piyasada değil, dünya piyasalarına da üretim yapmakta, esnek üretim ve çalışma zamanı ile sıfır hatalı üretim, müşteri memnuniyeti, tam zamanında gerçekleşen teslimat, uzun garanti süresi ve satış sonrasında müşteri hizmetleri, maliyetten avantaj sağlayabilmek için farklı bölgelerde üretimin aşamalarını taşımakta, ürün iadesi hakkı tanımak gibi dağıtım, pazarlama ve üretim kanallarını yeniden küresel rekabette organize etmektedir (Adıgüzel, 2013: 3).

Günümüzde özellikle üretim işlemlerine odaklanmış firmalar, değişik çevrelerden gelen baskılarla karşılaşmışlardır. Maliyet oranlarını düşürmek için ortaya çıkan küresel rekabet baskısı, ürünleri yüksek kalitede çıkarmak ve dağıtım alanında esnekliği, yerel pazarları aşarak rekabeti artırmak için küresel pazarlara ihtiyaç duyulmuştur (Tağraf, 2002: 37).

Küreselleşme, yerel ekonomileri, teknolojileri, kültürleri ve yönetimi bütünleştiren, karşılıklı bağımlılık ve ilişkileri içeren ulusal sınırları aşan süreç olarak anlamlandırılmaktadır. İsviçre Ekonomi Araştırmaları Enstitüsü (KOF) aracılığı ile yayımlanan endeks, küreselleşme kavramını dünya ve ülkeler bazında politik, sosyal ve iktisadi bakımdan üç temel boyutta incelemektedir. Her yıl ekonomik, politik ve sosyal alanda ülkelerin küreselleşme seviyelerini ölçmektedir. Küreselleşme verileri önceki yılda belirlenen küresel endeksi baz alarak yeni verilerle birlikte endeksi güncellemektedir (Eren ve Çütücü, 2018: 49).

6.1.1 Küreselleşen Dünya’da Lojistiğin Önemi

Lojistik kavramı olmadan küreselleşmenin etkisinin sürdürmesinin mümkün olmayacağı, küreselleşme varlığının olmadan lojistik işlemlerinin gelişiminin olabileceğini de düşünemeyiz. Küreselleşme ve lojistik kavramları arasındaki ilişkiye bakıldığında hem birbirlerinin sebebi ve tamamlayıcısı hem de sonucu durumundadır.

Dünyada lojistik sektörü zaman ilerledikçe daha da büyümeye devam etmektedir. Dünya da ve ülkemizde potansiyeli daha iyi anlaşılmalıya başlanmıştır. Rekabetin kızıştığı 21. yüzyılda, küresel pazarlar da müşteriler satın aldıkları malları doğru yerde ve zamanda, düşük fiyatta ve yüksek kalite de aramaktadır. Lojistik bu isteklere malların tedarikçiden müşteriye kadar ulaştırılmasına kadar geçen zamanda önemli paya sahiptir (Süren, 2018: 1).

Küreselleşme ile üretici şirketler büyük rekabete girmişlerdir. Rekabet ortamında, başarılı olabilmek amacıyla; kaliteli üretim, pazarlamayı iyi yapmak yeterli olmamaktadır. Özellikle, küresel pazarda faaliyette bulunan şirketler için güçleşmiştir. Çünkü dünyada birbirine benzeyen, aynı tatmin sağlayabilen mallar üretilmektedir. Ancak asıl önemli konu tüketicinin istediği malların istenilen zaman ve yere ulaştırılmasıdır. Yerel pazarlarda faaliyet gösteren firmalar için zorluk taşımakla beraber, küresel pazarda faaliyet gösteren firmalar hukuki, politik, sosyal çevrenin değişmesi, mesafelerin artması, farklı iklim şartları ve yüzey şekilleri vb. nedenlerden ötürü malların ulaştırılması güç bir hal almaktadır. Bu güçlüklerle mücadele edebilmek amacıyla lojistik faaliyetlerine ve konusunda uzman olan lojistik hizmetlerine başvurulmaya başlanmıştır. Başka bir ifadeyle; lojistik aşamaların ve gerekli altyapıların oluşturulmasında küreselleşme itici güç konumuna gelmiştir. Küreselleşmenin yaygınlaşmasıyla dünyada talep edilen mal, lojistik sayesinde tüketiciyle anlaşılabilir zaman ve yerde buluşur hale gelmiştir (Tekinbaş, 2008: 105).

Küreselleşen lojistik sayesinde günümüzde dünyanın en uç noktasında bulunan ülkelere hizmet veya ürünlerin ulaşması sağlanmış, bunları hızlı şekilde toplayarak ve dağıtarak yapmak lojistik işlemlerinin küreselleşmesi ile nasıl geliştiğini göstermiştir. Lojistik; farklı ekonomik sistemlerin bilgileri ve yasal düzenlemelerinden geçerek, coğrafi

zorlukları alt etmesi, uzaklıkları aşması, yerel düşünme sınırlılığında vazgeçip küresel ve büyük düşünülmesine imkân sağlamıştır. Gitgide artan ticari hacimler depolama ve üretme sistemlerini geliştirmenin yanında, lojistik operasyonlarının karmaşıklaşmasına sebep vermiştir. Bu karmaşıklık lojistik işlemlerinde ayrı yapıların oluşmasını sağlamıştır. Depolama, taşıma, planlama gibi ayrı süreç yapılarına dönüşmüştür. Bu dönüşüme bilgi teknolojilerinin gelişmesi neden olmuştur. Bu sayede lojistik küreselleşme ivme kazanmış, sadece araç ve ekipman olarak büyüme değil tesislerin kapasitelerini artırma gereksinimini ve insan kaynağına olan ihtiyacın artmasına da sebep olmuştur. Bu sebeptir ki lojistik işlemlerine yönelik eğitim programları artmış ve popüler olmaya başlamıştır. Bu alanda eğitime önem veren eğitim kurumlarının sayısal olarak artmasının yanında nitelik açısından gelişmeleri lojistik olgusunun küreselleşmeyi destekleyici ve tamamlayıcısının olduğu görülmüştür (Karagülle, 2016: 1)

Küreselleşme ile ulaşım sektörü gelişmeye devam etmekte ve maliyetler devamlı olarak düşmektedir. Yenilenen teknolojiler sayesinde gelişmeler devam etmektedir. Günümüzde gemiler binlerce tonu bir kerede bir yerden başka bir yere taşıyabiliyorlar. Öyle ki gelişen teknoloji sayesinde yüzen fabrikalar yapıldı. Hammadde ile yola çıkan gemiler, içerisinde üretim yapılarak ürünler karşı tarafa teslim edilmektedir. Türkiye’den gemilere yüklenen mermer blokları ABD’ye varıncaya kadar işlenip hazır ürün olarak gemiden indirilmektedir. Ayrıca taşıma maliyetlerinde yaşanan düşüş sayesinde, üretim maliyeti yüksek olan batıdan, üretim maliyeti az olan uzak doğu ülkelerine üretim yükünün kaydırılmasına neden olmuştur. Küreselleşen lojistik sayesinde ucuz maliyetlerle ürünler dünyanın her yerine getirilebilmektedir (Özkan, 2009: 1).

Lojistik işlemlerinin küresel boyuta taşınabilmesi ve operasyonların gerçekleştirilmesi için altyapı dinamiklerinin; yurtiçi ve yurtdışı dağıtım, taşıma, gümrükleme, sigorta, depolama gibi işlemlerin eş zamanlı gerçekleşmesi çok önemlidir. Lojistik alanında bu işlemlerin yanında pazar deneyimi, güçlü bilgi birikimi, insan kaynakları, bilişim ve güçlü sermaye yapısı gereklidir (Tekinbaş, 2008: 109).

6.1.2 Küresel Lojistik Performansı

Lojistik küreselleşen dünyada rekabetin temel sürükleyicisi olarak ülkelere kazanımları büyüktür. Bir ülkenin gümrük yapısı mükemmel bile olsa tedarik zincirindeki yetersiz performans ve güvenilmezlik ülkenin ekonomik performansında olumsuzluk yaratır (Kara vd., 2009: 79). Küresel değer zincirinde firmalar lojistik faaliyetine iyi şekilde entegre olmaya ve ihracat için yabancı yatırım çekmeye çalışmaktadır. Uluslararası bilgi yayılımı, uluslararası ticaret ve doğrudan yabancı yatırımın temel kanallar olduğu için, kötü lojistik performansına sahip ülke know-how'a ulaşmayı ve yeni teknolojilere ulaşmayı engelleyebilmekte ve üretimin artış hızını düşürmektedir. Artan ticaretle birlikte lojistik işlemlerine yönelik talep artmakta, bu durum da reformları hızlandırmakta ve piyasayı sürdürmektedir (World Bank, 2007: 9).

Küresel lojistik performans ölçümü, uluslararası piyasalar da ürünlerin ne ölçüde düşük maliyetle çıkabildiğini gösterir. Ürünlerin uluslararası pazara gönderme kapasitesi yahut ticaret lojistiği geliştirmekte olan ülkeler için küreselleşmeden kaynaklı avantajları kullanma, rekabet gücünün iyileşmesi ve dünya ile entegre hale gelen yoksullukla mücadele etmek için yaşamsal bir önemi vardır (Kara vd., 2009: 77-78).

Dünya Bankasının 'küresel lojistik performans endeksini oluşturmasındaki temel amacı, ülkeler arasındaki yapılan ticaretin lojistik performanslarında karşılaştıkları güçlükleri ve performanslarını iyileştirmek amacıyla neler yapabileceklerini, fırsatlarını belirlemelerine yardım etme amacıyla oluşturmuşlardır (Aksungur ve Bekmezci, 2020: 24).

Dünya Bankası tarafından "Küresel Lojistik Performans Endeksi (LPI)" taşımacılık faaliyeti yapan 800'den fazla uluslararası şirket yöneticisinin katılımıyla anket usulüne dayalı sonuçlardan elde edilmektedir. Ülkelerin küresel lojistik performansını ölçmek için 7 kriter esas alınmaktadır. Bunlar: (World Bank, 2007:8)

- Sevkiyatların teslim yerine zamanında ulaşılabilirliği
- Yurtiçi lojistik maliyetleri
- Yerel lojistik faaliyetlerinin yetkinliği
- Ulaştırma altyapısının kalitesi ve bilgi teknolojilerinin alt yapısı

- Gümrüklerin yaptıkları işlemlerin verimliliği
- Uluslararası sevkiyatları izleme yetkinliği
- Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinde maliyete katlanabilirlik

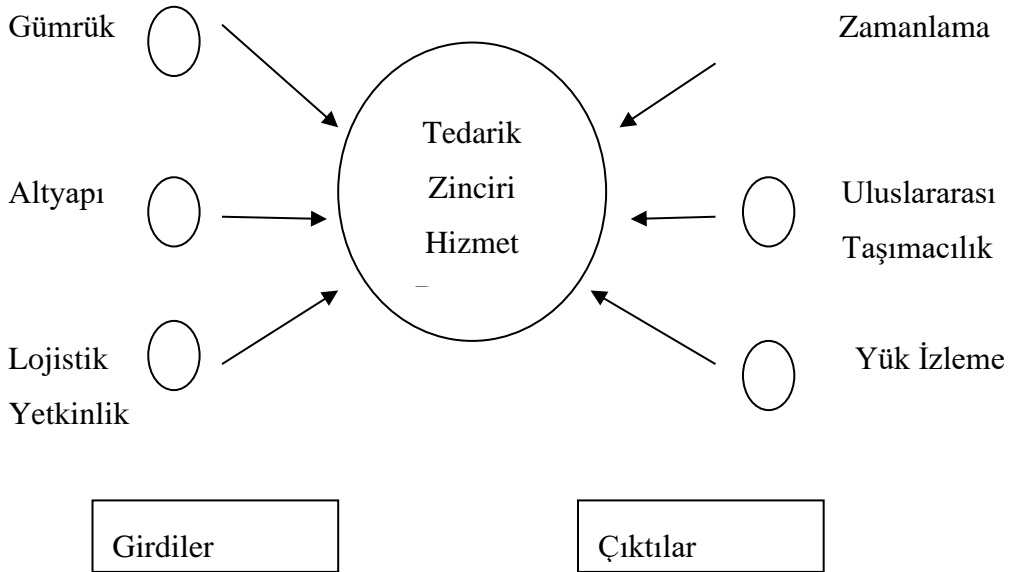
LPI altı tane alt başlıktan oluşmaktadır. Bunlar (Erkan, 2014: 56):

- Uluslararası Taşımacılık
- Yük İzleme: Sevkiyat işlemlerinin takibi ve izlenmesi
- Altyapı: Ulaştırma, ticaret zemininin kalitesi
- Lojistik Yetkinlik: Lojistik süreçlerindeki yetkinlik ve kalite
- Gümrükler: Gümrük ve sınır faaliyetlerinin etkinliği
- Zamanlama: Sevkiyatların belirlenen zamanda yapılması LPI'yi oluşturan

başlıkların altyapı, gümrük ve lojistik etkinliğinin tedarik zincirinde hizmetin dağılımı için girdi; yük izleme ve dış ülkelerle olan taşımacılık için çıktı niteliğindedir. Girdide olumlu gelişmeler, çıktı kısmına yansiyacak ve ülkenin lojistik performansı artacaktır.

LPI bileşenlerinden oluşan alt yapı, gümrük ve lojistik yetkinliği ülkenin lojistik hizmet dağıtımını için girdi; zamanlama, yük izleme ve uluslararası taşımacılık çıktı bileşenleridir. Dolayısı ile girdi bileşenlerindeki olumlu gelişmeler, çıktı bileşenlerine de yansiyacak ve ülkenin lojistik performansını artıracaktır (Erkan, 2014: 56).

Şekil 15: Lojistik Performans Endeksinin Girdi ve Çıktıları



Kaynak: World Bank, The Logistics Performance Index and Its Indicators, Connecting to Compete-Trade Logistics in the Global Economy, 2014, 7.

Performans göstergeleri temelde iki ilkeye dayanır: Etkinlik ve Verimlilik. Etkinlik standarda, hedefe ve plana ulaşmak için etkili iken; verimlilik girdilerin etkin kullanımınıdır. Bazı durumlarda etkinlik önemlidir ancak uzun vadede hem verimlilik hem de etkinlik önemlidir (Tanyaş, 2015: 25).

Lojistiğin küreselleşmesinde temel üç unsur vardır. Bunlardan birincisi üretim sistemidir. Üretimin yüksek miktarlarda ve daha esnek biçimde olması, hizmet ve ürünlerin değişiminin kolay olmasını sağlamaktadır. İkincisi ise ulaşım kavramının küresel boyutta etkin olmasıdır. Ulaşım çeşitleri altyapı da gerçekleştirilen yenilikler ve gelişmelerden dolayı ulaşımın hızı artmış, yük miktarı artmış, maliyetler azalmış, kaliteli ve güvenli biçimde ulaşım hizmeti geliştirilmiştir. Bunun sonucunda malların transfer edilmesi kolay biçimde yapılmıştır. Ulaşım altyapısı kolay hale gelmiş olsa da firmalar lojistik faaliyetlerini kendi adına yapacak firmaları talep etmişler ve lojistik firmalarından destek almaya başlamışlardır. Böylelikle kendi üretim işlerine odaklanmaya başlamışlardır. Üçüncüsü ise ekonomilerin küresel bütünleşmesidir. Küresel düzeyde ticaretin kolaylaştırılması, gümrük vergi tarifelerinin entegre edilmesiyle küresel mal akışı artmıştır. Ekonomik bütünleşmenin çoğalması sonucunda yük trafiğinde artış olmuş böylelikle ulaştırma ağları gelişmiş ve ürünlerin akışı kolaylaşmıştır (Tekinbaş, 2008: 106-107).

Bu gelişmeler sonucunda lojistik faaliyetleri yerel olmaktan çıkıp küresel bir anlam kazanmıştır. Lojistiğin küreselleşmesinin de en önemli etken de teknolojinin hızlı gelişmesidir.

Dünya Bankası tarafından çıkarılan LPI 2007, 2010, 2012, 2014 ve 2016 yıllarında hazırlanan rapor en son 2018 yılında tekrar yayınlanmıştır.

2018 senesinde ankete katılan ülkelerin; maliyet, zaman, güvenilirlik, altyapı kalitesi, izin işlemlerinin kolaylığı ve temel hizmet performansına dayalı biçimde değerlendirilmiş ve puan oluşturulmuştur. LPI'de 1 en kötü anlama gelirken 5 en iyi

puan anlamına gelen bir analiz yapılmaktadır. Ankete katılan kişilerden altı temel bileşende 1 ile 5 arasında değerlendirilme istenmiştir. Bu sorulara göre sıralama yapılmıştır. Bu sorular:

- 1.Gümrüklerin ve sınır kuruluşlarının faaliyet işlemlerin verimliliği,
- 2.Bilgi ve ulaştırma teknolojilerine lojistiğin alt yapı kalitesi,
- 3.Yerel lojistik sektöründeki yetkinlik,
4. Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylık ve maliyet oranı,
- 5.Uluslararası sevkiyatları izleyebilme,
- 6.Sevkiyatların teslim yerine zamanında ulaşılabilirliği

2018 senesinde yayınlanan Lojistik Performans Endeksi sıralamasında bazı ülkelerin sırası şöyledir (worldbank.com):

1.Almanya	2.İsveç	3.Belçika	4.Avusturya	5.Japonya	6.Hollanda
7.Singapur	8.Danimarka	9.Birleşik Krallık	10.Finlandiya	11.BAE	12.Hong Kong
13.İsviçre	14.ABD	15.Yeni Zelanda	20. Kanada	30.Katar	40.İzlanda
47.Türkiye	50.Fildişi Sahilleri	60.Filipinler	70.Letonya	80.Brunei	90.Cibuti
100.Bangladeş	159.Angola	160.Afganistan			

2018 yılında açıklanan endekse göre 160 ülkenin içinde Türkiye 47. Sıradadır. 2016 yılında 34. sırada, 2014 yılında ise 30. sırada yer almıştır. Türkiye'nin LPI sıralamasını belirleyenler şu şekildedir: Gümrük 2.71 puanla 58. sırada, altyapıda 3.21 puanla 33. sırada, uluslararası gönderiler de 3.06 puanla 53. sırada, lojistik yeterlilikte 3.05 puanla

51. sırada, takip ve izleme 3.23 puanla 42. sırada, zamanında teslimatta 3.63 puanla 44. sırada yer almıştır.

Tablo 5: Türkiye’de Lojistik Performans Endeksi

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

Kaynak: <https://lpi.worldbank.org>

Tablo incelendiğinde diğer yıllara göre 2018 yılında kriterlerin genelinde de 47. sıraya gerilemiştir. Özellikle gümrük ve sevkiyatlarda karşılaşılan yüksek gerilemenin düzeltilmesi için gerekli çalışmalara önem verilmelidir. 2023 hedefi de bu sıralama da ilk 15 ülke içinde yer almaktır.

Tablo ’da 2007-2018 lojistik performans endeksi kriterlerine göre Türkiye’nin puanları ve sıralaması yer almaktadır. 2007 senesinde de 34. sırada olan Türkiye 2018 yılında 47. sırada olmuştur. Türkiye’nin en fazla aşama kaydetmesi gereken kriter gümrükleme olmuştur. Gümrükleme diğer senelere göre 2018 yılında en düşük seviyesini göstermiştir. Yıllar bakımından incelendiğinde ‘Zamanlama’ kriterini verimli geçirirken, diğer kriterlerin zamanla gelişme gösterdiği ama hala istenilen seviyelerde olmadığı gözlemlenmiştir ve zamanla bu kriterlerin de iyileştirilmesi gerekmektedir.

6.1.3 Türkiye’nin Jeopolitik Güç Analizinde Lojistik Sektörünün Önemi

Lojistik, son yıllarda hızlı biçimde gelişme göstermiş, büyüme potansiyeline sahip Türkiye’nin pek çok iktisadi hedefe ulaşmasında temel role sahiptir. Depolama, gümrükleme, taşımacılık, nihai tüketiciye erişim ve paketleme hizmetlerinin dünya

genelinde lojistik hacminde büyük bir artışı olmuştur. Lojistik altyapısının ülkelerin ticari işlemlerini verimli ve etkili yaptığı görülmüştür. (Kalkınma Bakanlığı, 2013:107)

Dünya'nın önemli geçit yeri olan Türkiye, Asya ile Avrupa'yı yani Doğu ile Batıyı birbirine bağlayarak küresel ticarete önemli noktadaki konuma sahiptir. Bunun yanında sahip olduğu insan gücü, maliyet yapısı, coğrafi konumu ve lojistik altyapısı sayesinde yüksek bir potansiyeli vardır (Yased, 2012: 138). Türkiye için lojistik sektörünün stratejik öneme sahip olmasının üç sebebi mevcuttur. İlk olarak üç etrafının da denizlerle kaplı olması, liman oluşturmanın uygun olmasıdır. İkinci olarak ülkenin konumu ve geniş ovalarının olmasıdır. Son olarak Türkiye'nin geçmişten devam eden bir kültür lojistik yeteneğine sahip olmasıdır (Tunç ve Kaya, 2016: 59).

Türkiye'deki ticaretin hızlı büyümesi lojistik sektörünün gelecek vaat eden bir sektör olmasını ve büyümenin devam etmesini sağlamıştır. Bundan dolayı uluslararası lojistik şirketleri etkinliklerini artırmak için Türkiye'de yatırımlar gerçekleştirerek pastadan pay almaya çalışmışlardır. Uluslararası lojistik şirketleri Türkiye'deki varlıklarında hizmet kalitesinin geliştirilmesi, rekabette hizmet standartlarına devamlı olarak ulaşılmasını sağlamak için faaliyetlerde bulunmuşlardır (Tekinbaş, 2008: 122).

İhracat ve ithalat faaliyetleri gösteren şirketlerin, lojistik sürecinde ortaya çıkan zaman ve maliyet kayıplarında gerekli iyileştirme sağlayarak rekabet gücünü artırmak için dış ticaret politikasının ve lojistik stratejik planlamanın önemi büyüktür. Özellikle ülkemizin içinde bulunduğu konum sayesinde Türkiye'nin doğru planlama ile lojistik işlemlerinde var olan dezavantajlarını avantaja döndürmek, diğer ülkelere göre öne taşıyacaktır (Cömert, 2016: 33).

2023 senesinde devlet tarafından 500 milyar dolar ihracat hedefi konulmuştur ve bu hedefe ulaşmaya sağlayacak sektörlerden biri de lojistikdir. Türkiye'nin en önemli sektörlerinden birisi olan lojistik Karadeniz Bölgesi ve Orta Asya ile potansiyeli dikkate alındığında ve değişen ticari dinamiklerle İpek Yolunun canlandırma potansiyeli bu hedefe ilave edilmiştir (Bayramoğlu, 2014: 138-139).

Türkiye'de lojistik hizmet sağlayıcılarının hepsinin bulunduğu ve çeşitli bölgelerde bulunan şubelerin yönetildiği en önemli merkez İstanbul'dur. İzmir ve Mersin'de

önemli lojistik merkezlerindedir. Türkiye'deki lojistik hizmet sağlayıcılar; Borusan, Omsan, Reysaş, Barsan, Balnak, Arkas, Horoz ve Türksped olarak sıralanabilir. Yoğun rekabet ortamında uluslararası sağlayıcılar ise TNT, KuehneNagel, DHL ve Panalpina şirketleridir (Tekinbaş, 2008: 123).

Türkiye için lojistik sektörü giderek artan bir öneme sahiptir. Bunun sebebi küreselleşen pazarların varlığı, rekabet gücünün artmasıdır. Türkiye'nin jeopolitik konumu nedeniyle bir üs olarak kullanılması Asya ile Avrupa arasında bir köprü olması ülkemizin ekonomisini olumlu etkilemiştir. Artan rekabet ortamında Türkiye'de lojistik payından kendine düşeni en iyi biçimde almaya özen göstermiştir. Ekonomik kalkınma planları ile lojistikte ortaya çıkan zorluklar düzeltilmeye çalışılmıştır.

Arap Baharı'nın ardından Suriye'de olan iç çatışma, Avrupa'nın içinde olduğu krize rağmen Türkiye rekabet üstünlüğünü koruyarak bu sektörde büyüme rakamlarını yükseltmiştir. 50 binden fazla araç filosu ve 80 milyar TL'lik iş hacmine sahiptir. Bunu üç katına çıkaracak potansiyele sahiptir. Hava, kara, demiryolu ve deniz modları ile Türkiye'nin ileriye yönelik hedefleri vardır (Afatoğlu, 2013: 1).

Türkiye'nin lojistikteki en önemli hedeflerinden biri lojistik sektörünün gelişmiş ülkelerdeki gibi gayri safi milli hasıladan payının arttırması ve LPI'da ilk 15 ülkenin içine girmesidir. Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda temel amaçlardan biri lojistikte bölgesel güç haline gelerek, ticaretin gelişmesi, maliyetlerin düşürülmesi ve rekabet gücünün artırılmasıdır (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 110).

6.2 Türkiye'de Lojistik Sektörünün Başlıca Sorunları

Türkiye gelişmekte olduğu için lojistik alanında da tam bir gelişme gösterememiştir. Fakat ülke ekonomisi için lojistik işlemlerinin önemi anlaşılmıştır. Bunun için gerekli planlamalar yapılmakta ve koyulan hedeflere ulaşılmaya çalışılmaktadır. Türkiye'nin lojistik sektöründeki başlıca sorunlarını yedi başlıkta toplayabiliriz. Bunlar; hukuki sorunlar, politik sorunlar, idari sorunlar, altyapı sorunları, insan kaynaklı sorunlar, yüksek işletme maliyetinden kaynaklı sorunlar, firmanın outsourcing kullanımından kaynaklanan sorunlar, gümrüklemeden kaynaklı sorunlardır.

6.2.1 Hukuki Sorunlar

Lojistik kavramı hukuk literatüründe şöyle tanımlanır: Kendi hesabına ve namına taşımacılık yapmakla birlikte lojistik işlemleri içinde depolama, paketleme, elleçleme, tedarik, pazarlama, dağıtım, satış, sipariş planlama ve nakliye gibi hizmetleri de bünyesinde bulunduran gerçek veya tüzel kişilerin yapmış olduğu işlemlerdir. Lojistik işletmeciliğini yürütmek isteyen kişiler Ulaştırma Bakanlığında 'yetki belgesini' 5 yıl süreli olarak almak zorundadır. Yurtiçin de eşya taşımacılığı yapacak olan şirketler 'yurtiçi lojistik işletmeciliği yetki belgesini' alması gerekirken; uluslararası yapacak firmalar 'uluslararası lojistik işletmeciliği yetki belgesini' almak zorundadır (Can, 2019: 53).

Hukuki sorunlar devlet tarafından düzenlenen yasal kurallar ile Gümrük Mevzuatından kaynaklı olmaktadır. Bu problemler lojistik sektörünün akıcı şekilde devam etmesi için önem arz etmekte ve çözüm üretilmesi gerekmektedir.

Ülkemizin doğu ile güneydoğu sınırlarında bulunan komşuları ile gerçekleştirilen ticaretin profili pek çok ürünün ithalinde uygulamaya konmuş yüksek gümrük vergileri ve ÖTV ücretleri sayesinde kaçakçılığa teşvik eden bir hal almıştır. Transit beyan ve özet beyandan alınan damga vergileri lojistik hizmetinden kazanılacak dövizin bir kısmının yurt dışında bırakılmasına sebep olmaktadır (Doğan, 2016: 66).

Lojistik sektörü uluslararası ticaret ve ekonomik faaliyetlere direkt bağlantısı sebebiyle değişken ve dinamik bir sektördür. Bu yüzden mevzuatın yeni gelişen şartlara uyumu paralel biçimde olmalıdır. Lojistik sektörü her geçen günde arz talepteki değişimlerden, petrol fiyatlarından, kullanılan araç ve gereçlerden, hedef pazarın siyasi ve iktisadi şartlarında oluşan değişimlerden vb. durumlardan etkilenmektedir. Bu gibi faktörlerden dolayı mevzuatta bulunan şartlar belli bir süre sonra geçerliliğini kaybedebilmektedir (Kaymakçı, 2018: 74). Dolayısı ile mevzuattaki gerekli değişimler iyi takip edilmeli ve uyum sağlama süreci kısa zamanda yapılmalıdır.

6.2.2 Politik Sorunlar

Pek çok ülkede yaşanan savaşlar ve ülkeler arasında oluşan anlaşmazlıklar ticareti etkilediği gibi dolayısı ile lojistik sektörünü de etkilemiş bulunmaktadır. Taşımacılık işlemlerinin normale dönmesi, ülkelerin ekonomik durumları için önemlidir.

Ülkemizde özellikle IŞİD ve PKK terör örgütüne yapılan operasyonların öncesinde Habur Sınır Kapısı'nda yaklaşık 5 bin aracın giriş ve çıkışı olmuşken terör yüzünden bu oran 60'lara kadar düşmüştür (Doğan, 2016: 67). Ülkemizde yaşamış olduğumuz terör gerçeği ekonominin özellikle doğudaki sınır komşularımızla olan ticareti ve lojistik işlemlerini önemli derecede etkilemiştir.

Türkiye'nin uluslararası düzeyde imzaladığı taşıma anlaşmaları gereği ihracat kotasının ton cinsinden %30'unu karayolu ile sağlamaktadır. Bu kotanın ülkemiz için yetersiz kaldığı ortadadır. Bu yüzden firmalar farklı rotalar kullanarak işlemlerini gerçekleştirmek de bu da maliyette ve varış süresinde artışa neden olmaktadır. Türk firmaları bu sorundan dolayı uluslararası arenada rekabet gücünde zayıflama yaşamaktadır (Kaymakçı, 2018: 80).

Ayrıca bürokrasinin yavaş olması gümrük kapısındaki faaliyetlerin akıcı biçimde ilerlemesini engellemektedir. Özellikle limanlarda uygulanan bürokrasi kuralları, belgeler ve önceden alınması gereken izinler transit taşımacılığında küçülmeye sebep olmuştur (Gürdal, 2006: 95).

Özellikle günümüzde Suriye'de var olan iç savaş lojistik alanında ülkemiz için kayıp oluşturmuştur. İstanbul'dan sonra özellikle Hatay'da bulunan ikinci büyük lojistik filosu Orta Doğu ülkelerine yapılan karayolu ihracatında büyük bir paya sahipti. Ancak yaşanan kriz sonrasında iktisadi olarak daralma oldu ve lojistik faaliyetleri azaldı (Ayhan vd., 2012: 60). Lojistik faaliyeti ilk olarak savaşlarda ortaya çıkmış ve önem kazanmıştı. Ancak günümüzde savaşlar lojistik sektörünü kötü etkileyerek ülkeler için sorun haline gelmiştir.

6.2.3 İdari Sorunlar

Lojistik sektörün de Türkiye’de ilk yasal düzenleme karayolu için 10.07.2003 tarih ve 4925 sayılı “Karayolu Taşıma Yasası’dır. Sektörde bu yasa sayesinde belirli standardizasyonun yakalanması amaçlanmış ve taşımacılık alanında gerekli olan mesleki yeterlilik düzeyi, mali açıdan koşullar ve ölçütler yeniden düzenlenmiştir (Karamolla, 2015: 74).

Günümüzde lojistik sektöründeki kuralları düzenleyen birden çok kurumun olması lojistik konularında farklı kurumların mevzuatla ilgili kurallar oluşturması uygulamada karışıklığa neden olmuştur. Bu da ülkemiz için en büyük idari sorundur. Açıklamak gerekirse ‘Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’, ‘Kalkınma Bakanlığı’, ‘Ekonomi Bakanlığı’, ‘Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’ lojistikle ilgili düzenlemeler yapmakta ve karışıklık ortaya çıkmaktadır (Doğan, 2016: 67).

6.2.4 Altyapı Sorunlar

Teknik altyapı olarak lojistik sektörü incelendiğinde demiryolu ve denizyolu taşımacılığında önemli derecede eksiklik olduğu gözlemlenmektedir. Denizyolu lojistik işlemlerindeki eksikliklere bakıldığında; yükleme, boşaltma ve teknik ekipmanlardaki yetersizlik, depolama alanlarının yetersiz olması, araç park alanlarının yetersiz olması, rıhtımlara gemilerin yanaşamaması, limanlardaki yanaşma alanlarının elverişli olmaması gibi konular altyapıdaki eksiklikleridir. Özellikle limanlardaki teknik ve fiziki sorunların çözülmesi büyük öneme sahiptir. Demiryolu lojistik işlemlerindeki eksiklikler ise modernizasyon ile demiryolu ağıdır. Karayollarındaki altyapı sistemi incelendiğinde aşırı yüklemenin engellenmesi ve tespit edilmesi gereklidir. Ayrıca araç güvenliğinin kontrol edilmemesi altyapı sorunudur (Gürdal, 2006: 22).

Lojistik sektöründe dikkate değer diğer konu yazılım altyapısıdır. Lojistik süreçleri bilgisayar ağları tarafından kontrol gerektirdiği için; iletişim altyapısı, bilgi işlem ve uygun yazılım kullanılarak altyapı desteklenmelidir. Kamunun gümrüklerde Xray cihazları kullanması, bilgisayar teknolojilerini kullanması, ödemelerin elektronik kart ile yapılması, bürokratik işlemlerin azalması gibi lojistik sektörünün ihtiyacı olan işlemlere yazılım altyapısı büyük katkı sağlar. Teknolojik gelişmeler sayesinde gümrük

kontrolleri hızlı yapıldığı için zamandan tasarruf sağlanmaktadır. İletişim ve internet teknolojilerindeki gelişmelerden etkilenen lojistik sektörü, yapılarına yeni sistemler eklemekte, ayrıca eşyayı, aracı ve sürücüyü küresel konum belirleme sistemleri kullanarak kendi bünyelerinde süreci takip edebilmektedir. Fakat bu gelişmeleri kullanmayan ve kullanmaya imkân sağlamayan ülkeler göz önüne alınıp süreç tasarlanırken dikkat edilmelidir (Tekinbaş, 2008: 131).

6.2.5 İnsan Kaynağı Sorunu

Yapılan araştırmalar incelendiğinde lojistik firmalarının büyük bölümü aile şirketi olarak işlemlerini sürdürmektedir. Aile şirketlerinin yapısına bakıldığında, yönetim yapısı genelde aile fertlerinden oluşmaktadır. Profesyonel yöneticiler yerine tecrübesi olmayan aile bireyleri işlemleri yürütmektedir (Can, 2019: 43). Tecrübe ve yeteneklerin dikkate alınmadan yönetim kadrosuna getirilmesi ve yükseltilmesi lojistik firmalarında insan kaynaklı problem olarak karşımıza çıkmaktadır.

Lojistik firmalarında çalışan kişilerin deneyimleri genelde daha önceden kargo firmasında yahut nakliye firmalarında tecrübesi olanlardan oluştuğu görülmektedir. Fakat kargo taşımacılığı lojistik sisteminin gerekli duyduğu tecrübeden farklıdır. Bundan dolayı lojistik sektörünün çalışan altyapısı, yetersiz tecrübe ve yetersiz bilgiye sahip elemanlardan meydana gelmektedir (Keskin, 2018: 38). Gümrük mevzuatına hakim olamamanın yanında, gerekli eğitimi almamış, yabancı dil bilmeyen elemanların olması, yazışmaları takip edecek vasıflı elemanın olmaması lojistikte büyük problem oluşturmaktadır (Koban ve Keser, 2010: 195).

Tedarik faaliyetlerini kendi olanaklarıyla yapan firmalar, birimlerindeki elemanların eğitim durumu, sadakati ve iş tecrübesinde sıkıntılar varsa lojistik birimini ve dolayısıyla firmaları olumsuz yönde etkilemektedir (Kaymakçı, 2018: 69).

Türkiye’de lojistik sektörün de yapılan bir araştırmada personellerin eğitimi hakkında veriler toplanmıştır. Sektörde çalışanların %47 sini mavi yakalı, %43 oranını beyaz yakalıları oluştururken %10’u taşerondur. Bu gruptaki eğitim seviyesi ise ortaöğretim mezunu %27, lise mezunu %46, üniversite mezunu %22 ve lisansüstü mezunu ise %5 oranındadır. Bu verilerin yanı sıra çalışanların ayda 20 saatten çok eğitim alan %14, 10

saatten fazla eğitim alan %22 oranındadır. Kalan % 50'lik kısım ise hiç eğitim almamıştır (Küçüksolak, 2006: 38-44).

İnsan kaynaklı diğer sorun ise sipariş yönetiminde ortaya çıkan sorundur. Hatalı ve eksik alınan siparişler maliyetlerin yüksek çıkmasına neden olmaktadır. Dolayısı ile sipariş yönetiminin etkin olması için doğru malın, anlaşılan zamanda ve doğru müşteriye ulaştırılması önemlidir. Siparişlerde oluşan herhangi bir sorunda firmalar paranın yanında itibar kaybı ile de karşılaşmaktadır. Lojistik hatayı ve yanılığın kabul etmeyen bir sektördür. Müşteriyi memnun edecek biçimde işlemler yapılmalıdır. Bunun için siparişlerin alınması, hazırlanması, aktarılması, yollanması ve işlenmesi sırasında dokümantasyonların ve bilginin hatasız yapılması gereklidir (Gürdal, 2006: 23).

Malın hatasız biçimde, doğru müşteriye, anlaşılan yer ve zamanda ulaştırılması taşıma işlemleri için çok önemlidir. Ortaya çıkan sorunda firmalar finansal açıdan sorun yaşamaktadır. Bu yüzden lojistik işlemini gerçekleştirecek firma bünyesinde çalıştırdığı personellere gerekli eğitimi vermeli ve hata riskini sıfıra indirmelidir. Tüm işlemleri sırası ile takip etmek, alınması gereken önemleri almak ve hatasız biçimde göndermek firmaların prestijlerini büyük derecede etkilemektedir.

İnsan kaynaklı başka bir sorun ise depolamadan çıkan sorunlardır. Hammaddenin üretime hazır hale getirilmesi, korunması ve ambalajlanması, belirli yere toplanması, tahsis edilmesi, sınıflandırılması ve ayrıştırılması gibi fonksiyonlar depolama adı altında gerçekleştirilir (Keskin, 2011: 332). Bu işlemlerin yapıldığı sırada malzemelerde ortaya çıkan hasarlar, tahribatlar ve yanlış işlemler firmaları olumsuz etkiler.

6.2.6 Yüksek İşletme Maliyetler

Lojistik firmaların uluslararası alanda ayakta kalabilmesinin en güçlü nedeni sahip oldukları finansal güçleridir. Gelişmekte olan ülkelerde faaliyet gösteren pek çok firma rakipleriyle bu yüzden rekabet etmekte zorluk çekmektedir (Koban ve Keser, 2010: 194).

Lojistik operasyon maliyetleri yönetimi firmalar için fiyatlandırma, ürün karlılığı, alınan kararlar, tüketici ve müşteri karlılığı için firmalarda büyük yere sahiptir. Ancak lojistik firmaları sermaye yatırımları ve sistemlerinin gelişimleri için kredi ve finansman

anlamın da problem yaşamaktadır. Tahsilatını gerçekleştirememesi ve bu durumda ötürü oluşan zaman kaybı, bunun maliyetlere yansımaya yol açmıştır (Demir, 2007: 45).

European Logistics Association and Consultancy AT Kearney'e göre lojistik maliyetlerinin artması şu nedenlerden ortaya çıkmıştır: (Erdoğan, 2007)

- Küresel tedarik ihtiyacının çoğalması
- Ürün farklılaştırma seçenekleri, müşterilerin talep ve arzuları doğrultusunda şekillendiği için firmalarda ortaya çıkan karmaşıklığın artması,
- Müşterilerin, hizmet düzeylerini tedarikçilerden daha çok katma değer ihtiva talep etmeleridir.

Ülkemizde karayolu taşımacılığını incelediğimizde yüksek maliyetin yakıttan kaynaklı olduğu görülmektedir. Toplam taşıma maliyetlerinin %35'ini yakıt maliyeti teşkil etmektedir. AB ülkelerine göre, ülkemizde kasko ve trafik sigortası maliyeti yüksektir. 100 araçlık filoya sahip olan şirket zorunlu olarak ödediği trafik sigorta maliyeti 470.000 TL'dir (Doğan, 2016: 68). Bu sebeple lojistik firmaları yüksek maliyetlerden dolayı kendini geliştirememekte ve rekabet güçleri de azalmaktadır.

6.2.7 İşletmenin Dış Kaynak Kullanımından Kaynaklanan Sorunlar

Günümüzde firmalar uzman olmadığı alanlardaki sorumluluklarını firma dışında uzmanlaşmış kişilere yaptırmayı tercih etmektedir. Kendinin asıl sorumluluklarına zaman ayırmayı hedeflemektedir. Outsourcing olarak nitelendirilen dış kaynak kullanımı firmalara avantaj sağlamanın yanında, bazı durumlarda dezavantaj da yaratmaktadır.

İlk olarak dış kaynak kullanımının genel tanımından bahsetmekte fayda vardır. Outsourcing, firmaların uzman olduğu faaliyetlerine odaklanmak, sabit maliyetleri değişkene dönüştürmek, maliyetten avantaj sağlamak amacıyla, ilgili firmanın uzmanlığından, ölçeğinden, yaratıcılık gücünden yararlanarak pazarlara erişim hızını yükseltmek için mevcut firma işlemlerinin varlıkları ile diğer bir şirkete devredilmesi ya da hizmetlerinden yararlanması sürecidir (Tanyaş, 2015: 24).

Dış kaynak kullanımında karşılıklı iki şirketin birbirini tanıma, yönetme, yönlendirmesinde bazı yetersizlikler ortaya çıkmaktadır. Ortaya çıkan sorunları şu şekilde sıralayabilir: (Koban ve Keser, 2010: 65-66)

- Hizmeti veren firmaya bağımlılığın aşırı derecede olması,
 - Hizmet alan firmanın lojistik işlemleri üzerinden kontrolünü kaybetmesi
 - Hizmet veren şirketin verdiği sözleri yerine getirmemesi
 - Hizmeti karşılayan şirketin yeni olan değişimlere ayak uyduramaması
 - Şirketlerin gizlilik politikasına uymaması
 - Karşılıklı olarak bilgi akışında oluşan sıkıntılar
 - Hizmet veren tarafın dağıtım kanalları ve depolama işlemlerinde hizmet alan şirketin ihtiyaçlarını tam anlamıyla karşılayamaması
 - Verilen hizmette nitelikli iş gücü noksanlığından kaynaklı profesyonellikten uzaklaşması
- Ülkelerin sık olarak değişen mevzuatlarını yakından takip etmemek dış kaynak kullanımında ortaya çıkan sorunlardır.

6.2.8 Gümrüklerden Kaynaklanan Sorunlar

Lojistik sektöründe gümrükleme hizmetleri dünyada hizmet zincirinin ayrılmaz ve en önemli halkasıdır. Malın üretildiği alandan tüketildiği yere kadar yapılan taşıma süreci içindeki yönetimi ve kontrolünü amaçlayan lojistik işletmeleri, gümrük hizmetlerini fırsata çevirmelidir ve önem vermelidir. Ancak Türkiye’de gümrük hizmetleri dış kaynak kullanımına zorlanılmaktadır. Firmalar kendi bünyeleri için gümrük müşaviri talep etse de gümrük müşaviri önündeki istihdamda engel hala sürmektedir (Utikad, 2010: 35).

Günümüzde gümrük mevzuatımız, ortaya çıkan taleplerine anlık tepki verebilecek şekilde yenilenmesi, işlem akış hızının artırılması ve hukuki engellerin azaltılması gerekmektedir (Uca, 2017: 101). İstanbul’da bulunan transit taşımacılıkta Atatürk Havalimanı lojistik üs olarak rol almaktaydı. Yeni yapılan İstanbul Havalimanı lojistik üs olarak büyük katkılar sağlayacaktır. Türkiye havayolu transit taşımacılığında bulunduğu konumda Orta Asya ile Orta Doğu ülkelerinin zamanla gelişen ve büyüyen ticaret hacmini, kendine fırsat sağlayabilecek gücü varken, ortaya çıkan gümrük

manileri sebebiyle karar verme aşamasında yavaş olmasından ötürü zaman kaybı yaşanmakta ve Türkiye'nin lojistik faaliyetleri kötü etkilenmektedir (Orhan, 2013: 105).

Lojistik hizmeti veren firmaların %95,8'i gümrük sorunları için yapılan değerlendirmede -gümrük kapılarının daha etkin olarak işletilmesi- bürokrasi yaklaşımının azaltılması gerektiği vurgulamıştır. Gümrük sorunları için teknik altyapının geliştirilmesi, haksız taleplerin önlenmesi, personel eğitim düzeylerinin yükseltilmesi, personel sayısının artırılması gereklidir. Gümrük kapılarında yapısal değişim gerekliliği açıkça ortadadır (Gürdal, 2006: 101).

Türkiye'deki diğer sorun dış ticaret hacmi artarken lojistik sektöründeki gelişmenin aynı derecede olmamasıdır. Ayrıca iller için hazırlanan lojistik köy planlarının rasyonel olmaması, kaynak israfı, etkin planlama yapılamaması, bürokratik engeller, lojistik maliyetlerini ölçmede sıkıntı yaşanması, eğitilmiş işgücü eksikliği lojistik gelişmesindeki sorunlardır (Erkan, 2014: 54).

“Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün hazırlamış olduğu ‘Türkiye Lojistik Master Planı’ lojistikle ilgili zayıf ve güçlü yönlerini, tehditleri ve fırsatları ortaya çıkarması açısından önemlidir. Plana göre gümrük işlemlerindeki zayıf yönleri şöyle sıralayabiliriz: (Adıgüzel, 2018: 7-8)

- Gümrük işlemlerinde çok kısıtlı konular dışında düzeltme mekanizmasının bulunmaması,
- GTİP (Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu) 'in belirlenmesinde karşılaşılan sorunlar,
- Sağlık Bakanlığı Kontrol Belgesi ve Garanti Belgesi gerektiği halde belgeler olmaksızın malın ithalatını gerçekleştirmeye çalışmak,
- Kambiyo mevzuatını uygun biçimde ihracat bedellerinin süresi içinde Türkiye'ye getirilmemesi
- Gümrüklerin istediği dokümanların sayısının fazla olması
- Gümrüklerdeki uygulamaların değişiklik göstermesi
- Bütçe ödeneklerinin yetersiz olması
- Sınır kapılarında hizmet veren kurumlardaki mesai uyumsuzlukları
- Uzmanlaşmış personelin olmaması

- Gümrük müşavirlerinin istedikleri ücret tarifesinin, ihracat maliyetlerini dolaylı yahut direkt olarak artırması
- Fiziki altyapının yeterli olmadığı için işlemlerde oluşan aksamalar
- Limanlarda ihracata konu olan malların yer darlığı nedeniyle tespit yerini zamanında ulaşamaması
- Gümrüklerdeki işlemlerden dolayı bekleme ve maddi kayıplar
- Gümrük mevzuatında yaşanan sık değişiklikler
- Personel eksiklikleri
- Gümrüklerde depolamanın yetersiz olması
- Yanıcı veya patlayıcı nitelikli malların özel düzeneklere sahip olmayan antrepolara konulması
- Dünyada yaşanan değişimleri ayak uyduramama
- Teknolojisinin gelişmesiyle yasadışı ticaretin yapılması
- Komşu ülkelerde gerçekleşen siyasi istikrarsızlıklar
- Türkiye vergilendirme ve gümrük mevzuatındaki uygulamaların kolaylaştırıcı olmaması
- Gümrüklerde yaşanan gecikmeler
- Döviz kurundaki dalgalanma ve akaryakıtta artış
- Gümrüklerdeki bekleme süresi yüzünden artan maliyetler sorun teşkil etmektedir.

Türkiye, lojistik sektörüne dair olumlu ve olumsuz durumları taşımaktadır. Lojistik sektörüne dair Türkiye'nin zayıf, güçlü, tehdit ve fırsatlarına ilişkin swot analizi tablo da verilmiştir. Yapılan bu swot analizine göre Türkiye'nin içinde bulunduğu jeopolitik konumu en önemli güçlü tarafıdır. Gelişmiş karayoluna sahip olması sayesinde lojistik işletmeleri taşıyıcılığı etkili biçimde kullanabilmektedir. Fakat kalifiyeli eleman olmaması, yeterli eğitimin verilmemesi uluslararası alanda Türkiye'yi lojistik konusunda olumsuz etkilemiştir. Uluslararası ticaretin giderek artması, pazar paylarının çoğalması Türkiye için fırsat iken; küresel kriz varlığı, petrol fiyatında yaşanan artışlar, kotalar ve sınırlamalar lojistik sektörünün gelişmesi yönünde büyük tehdittir.

Tablo 6: Türkiye'de Lojistik Sektörüne İlişkin SWOT Analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none"> • Jeo stratejik önemi ile Türkiye, gelişmekte olan Türk ve Orta Doğu ülkelerinden Avrupa'ya giden güzergahta merkez konumundadır. • Çok uluslu lojistik firmalarının varlığı, yerel firmalar için teknik bilgi ve birikimlerinden yararlanma imkanı sunmaktadır. • Avrupa'nın en büyük kamyon filosundan birisi olan Türkiye de gelişmiş karayolu taşımacılık sektörünün varlığı bulunmaktadır. • İşgücü maliyetleri düşüktür. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fiyat odaklı yaşanan rekabet, kaliteli hizmet sunan şirketleri zorlamakta ve kamyon taşımacılığında kar marjını olumsuz etkilemektedir. • Sektörde bulunan kayıt dışı faaliyet, haksız rekabete neden olmaktadır. • Deniz yolu ve demir yolu altyapısında modernleşme faaliyetleri gereklidir. • Şirketlerde kalifiyeli eleman yetersizliği vardır. • Demiryolu taşımacılığının kullanımı düşüktür.
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> • Uluslararası ticaretin artması AB üyeliği sayesinde Türkiye'nin ticaret hacminin artacak olması. • Yeni limanların inşa edilmesine elverişli topografyanın bulunması. • Sektör boyutu AB'deki ülkelere göre küçük olması ve pazarın henüz doymamasıdır. • Lojistik teknolojilerinin hızlı gelişmesidir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Özellikle kamyon taşımacılığında vize sınırlamaları, kotalar ve gümrük belgesi yükümlülüklerinin yüksek oranda olmasıdır. • Deniz taşımacılığında Yunanistan, kara taşımacılığında Bulgaristan önemli rakip olarak tehdit oluşturmaları. • Lojistik altyapısı için gerekli yatırımların zamanında gerçekleştirilmemesi ve potansiyel yatırımcıların pazara girmesine engel konulması, • Petrol fiyatlarındaki dalgalanmalar • Küresel ekonomik kriz

Kaynak: Birol Erkan, Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü, Assam Uluslararası Hakemli Dergi, Sayı :1 Yıl: 2014

Lojistik sektöründeki karşılaşılan sorunları genel olarak şöyle sıralayabiliriz: (Tanla vd., 2013: 31-34)

- Rekabetten dolayı sektörü az bilen şirketlerin yanlış bilgilerle sektör hizmetlerini doğru anlamamaları.
- Yetişmiş eleman bulunmaması.
- Müşteri taleplerinde yaşanan sürekli artış, rekabetin yoğun olması ve firmaların kurumsallaşma ihracatı.

- Maliyet analizinin yapılamaması piyasada reel olmayan fiyatları ortaya çıkarmıştır.
- Mevzuattaki sıkıntılar
- Limanların yetersizliği
- Karayolundaki belge maliyetleri ve Avrupa'daki geçiş belgelerinde ülkemizdeki firmalara yapılan haksızlıklar
- Kota ve geçiş ücretleri
- İnovasyon yapılmaması, kar marjlarının sıfır seviyelerini bulması
- Transit ticaret gibi servislerde yüksek maliyet ve aşırı bürokrasinin olması.
- Müşteri memnuniyetini sağlayamama ve gerekli yatırımlardan kaçınılması
- Zorunlu vergi ve kamusal giderler ve karayollarındaki kısıtlamalar
- Taşıma modlarındaki dengesizlikler, yeterli bilgi ve tecrübenin olmaması, işbirliği ve koordinasyon eksikliğidir.
- Fiyatlar genel seviyesinin düşük olması sebebiyle ekonomik dalgalanmalar ve yetişmiş personeli elde tutmanın zorluğu
- Gümrük işlemlerindeki sistemsizlik ve prosedür sıkıntıları
- Altyapıdan kaynaklı sorunlar ile teknolojik problemler.
- Hatalı evraklardan dolayı ortaya çıkan problemler ve gönderilen malzemelerin yanlış adreslere yapılması
- Stratejik planlamanın yapılmaması
- Tüzüklerin ve kanunların iş yapmayı zorlaştırması

7. LOJİSTİK FAALİYETLERDE KARŞILAŞILAN SORUNLARLA İLGİLİ YAPILAN ÇALIŞMALAR

Uluslararası alanda bir ülkenin rekabet gücü, şirketlerin rekabet gücüne bağlıdır. Bu da firmaların ticaret ve üretim etkinliğine bağlıdır. Üretim ve ticaretin sistemleri ekonomik faaliyetlerinin devamı için etkili bir lojistik sistemiyle desteklenmelidir. Bu bağlamda lojistik işlemlerinin etkinliğinin yükseltilmesi, maliyetlerde düşme, rekabet gücünde artış ve ticaretin geliştirilmesi için özel sektör desteklenmesi amaçtır. Depolama, ulaştırma, gümrükleme ve envanter yönetiminin alt maliyetleri göz önüne alındığında,

hasarsız teslimin artması, transit taşıma zamanlarında kısaltma, güvenilirlik ve hız unsurları müşteri hizmet memnuniyetinin artırılması için gerekli önlemler alınacaktır. Ulaştırma altyapıları iktisadi büyüme için çevre üzerindeki olumsuz etkileri azaltmaya yönelik planlanacaktır. Bundan dolayı yeni oluşturulacak bağlantıların yanında optimizasyon yöntemleri, teknolojik yenilikler, kamu ve özel sektörü içeren yatırım ve teşvikler, yenilikçi iş modelleri geliştirilecektir. Lojistik sektöründe dijitalleşme, inovasyon ve teknolojik gelişmeler desteklenmeli, sürdürülebilir ve etkin sisteme düşük maliyetlerle ve hızlı biçimde ulaştırılması hedeflenmektedir. Ticarete öncelikli ülkeler belirlenerek ticaret koridorlarının güçlenmesi için stratejiler oluşturulacaktır. Bu ticaret koridorlarına yatırım planları yapılarak eyleme geçilecektir (Kalkınma Bakanlığı, 2018: 44).

Dünya Bankası tarafından paylaşılan Lojistik Performans Endeksi sıralamasında altyapı, takip, gümrük, izleme, uluslararası gönderiler, lojistik yeterlilik ve zamanında teslimat kriterlerinden yararlanılmaktadır. 2018 yılında açıklanan endekse göre Türkiye 47. sıradadır. 2016 yılında 34. sırada ve 2014 yılında 30. sırada yer almıştı. Bu sıralamanın gerilemesi Türkiye'deki lojistik sektöründe pek çok inovasyonların yapılmasının şart olduğu göstermektedir. Dış ticaret lojistik politikasının oluşturulması, maliyetlerin düşürülmesi, koordinasyon sağlama, verimlilik sağlama, planlamanın yapılması, taşıma sürelerinin azaltılması, altyapı olanaklarının geliştirilmesi, rekabet gücünün artırılması, sanayide ölçek ekonomisine geçilmesi gibi taşımacılık modlarında kapsamlı ve kalıcı çözümlerin yapılması gereklidir. Lojistik sektöründeki reformlar sayesinde Türkiye ekonomik büyümesini yükseltir. Çünkü lojistik sektörü Türkiye'nin sürdürülebilir büyüme için olmazsa olmazıdır (Can, 2019: 81).

Lojistik, iletişim ve teknoloji ağlarının etkin kullanılması, işleyişin etkili ve akıcı biçimde ilerlemesi demektir. Günümüz lojistik alanında kullanılan bilişim teknolojilerinde, uydu araç takip, depo yönetim sistemleri ve kurumsal kaynak planlama, müşteri ilişkileri yönetim sistemi (CRM), nakliye yönetim sistemleri, veri tabanı yönetimi, sipariş takip sistemleri, radyo frekanslı tanımlama (RFID) vb. programlar kullanılmaktadır. Lojistik şirketleri, depolarındaki envanter akışının bu programlarla yönetilmesinden filolarla gerçekleştirilen taşımacılığın takibine, nakliye

rotalarının gönderilen ürün için belirlenmesine kadar pek çok aktif süreçlerin takibini yapabilmektedir (Kanalıcı, 2006: 29).

Lojistik performansını geliştirmek için Türkiye'nin izleyeceği temel politikalar ve amaçlar şu şekildedir: (Kalkınma Bakanlığı, 2018: 47)

- Türkiye lojistik sektörü, dünya pazarındaki var olan imajını güçlendirmek ve payını arttırmak
- Ticaret ve ulaştırma sistemlerinde gerekli yatırımların yapılması
- Uluslararası standartta lojistik merkezlerinin kurulması
- Etkin işletme yönetimi yapılması
- Lojistik Master Plan çalışmasının uygulanıp, tamamlanması
- Özel sektöre yapılan yatırım payının artırılması
- Koridorlardaki kombine taşımacılığını uluslararası alanda destekleyen altyapı için yatırımların hızlandırılması,
- Limanlarla demiryolu ve karayolu bağlantılarını güçlendirmek,
- Gümrük kontrol aşamalarını hızlandırmak
- Liman ve konteyner takip sistemini güvenli biçimde yapmak
- Yetkin işgücü ile lojistik sektörünün desteklenmesi
- Teknolojik altyapının üretim ve lojistik sistemlerinde iyileştirmek temel amaçları arasındadır.

İç gümrük ve sınır faaliyetlerindeki işlemlerin hızlandırılmasına ve kolaylaştırılmasına karşı yapılması gereken temel adımlar şunlardır: (TOBB, 2014:80)

- Sınır kapılarında süreçlerin analizleri yapılmalı
- Zorunlu evrakların elektronik ortama dönüşmesi ve sayısının azaltılması
- Yükle araçların kırmızı hat olmaması durumunda gümrüklere uğramadan sınırdan geçebilecek düzenlemenin yapılması,
- Alternatif sınır kapılarının oluşturulması,
- “Ortak Kapı Modeli” uygulaması farklı sınır kapılarında da uygulamaya konulmalı,

- “Tek Durak” uygulaması sınırdaki gümrük idarelerin de uygulamaya başlatılması,

- 24 saatte tüm sınır kapılarında veteriner ve bitki sağlık kontrollerinin yapılması sağlanmalıdır.

Türkiye’de lojistik şirketleri stratejiler uygulayarak pazar payındaki rekabet güçlerini artırmaya çalışmaktadır. Şirketlerin rekabet güçlerini artırmak amacıyla başvurduğu önlemler vardır. Bunlar: (Erkan, 2014:54)

- Maliyeti minimum yapma; işçilik maliyetlerini azaltmak, nakliye maliyetlerini azaltmak, nakliye sürelerini kısaltmak, minimum oranda stok bulundurup stok maliyetini düşürmek, farklı markaları aynı anda taşıyarak maliyetleri azaltmak, sermaye harcamalarının düşürülmesi, outsourcing-insourcing yapmak,
- Ölçümler; performans ölçümleri, müşteri memnuniyet ölçümleri,
- Yeni sabit yatırımlar; antrepo, hangar ve depo yatırımları, araç filosunu yenileme, raflama sistemi, sistem yazılımlarını etkinleştirme, bilgi işlem departmanlarını yenileme,
- Ürün çeşitliliği; belli tek ürünlerin ihracatına ve üretimine yoğunlaşmamak
- Kontratlı satış; müşterilerle uzun zamanlı sözleşmeler gerçekleştirmek.

Dış ticaretin artması Türkiye’de ulaştırma ağının güçlendirilmesi ile gerçekleşir. İstanbul’da açılmış üçüncü boğaz köprüsü ‘Yavuz Sultan Selim’ ile İstanbul Havaalanı projesi Türkiye’yi lojistik alanın da üs konuma getirecektir. Hızlı biçimde gelişmeye devam eden, hızlı tren operasyonları ile lojistik önemli sektör olma yolunda devam etmektedir. Türkiye için hizmet sektöründe lojistik alanı önemlidir. Küresel rekabette yerini almak ve LPI kriterlerine göre ilk 15 ülke arasına girmeyi hedeflemektedir. Belirlenen hedeflere ulaşmak için Stratejik Lojistik Yönetimi’nin firmalar tarafından benimsenmesi ve Türkiye’nin kalkınma projelerinde yer alması gerekmektedir (Wolff ve Yıldız, 2018: 197).

Ekonomi Bakanlığı tarafından açıklanan 2023 ihracat stratejisinde yer alan “Uluslararası rekabetçiliğin artırılmasına karşı lojistik altyapısının güçlendirilmesi”

altında, lojistik ve ulaştırma sektöru için aşağıda bahsedilen hedefleri öngörmekte ve 2023 yılına kadar projeyi gerçekleştirmeyi planlamaktadır: (TOBB, 2014:96)

- ‘Lojistik Performans Endeksi’nde Türkiye’nin sıralamada ilk 15 ülke içine girmesi,
- Liman kapasitesinin yükseltilmesi
- Demiryolu ile limanlar arasında bağlantı sayısını 11’e çıkarılması
- Mersin’de konteyner altyapısının geliştirilmesi
- Marmara da liman konusunda altyapısının geliştirilmesi
- Limanlara demiryolu bağlantısı sağlanarak, karaya konteyner aktarma terminallerinin yapılması
- Çandarlı Limanı altyapısını geliştirmek,
- Organize Sanayi Bölgelerinde, özel sektör desteği ile büyük şirketlere bağlantı hatları kurulmasıdır.

8. İHRACATÇI İŞLETMELERİN KARŞILAŞTIKLARI LOJİSTİK SORUNLAR VE COVID 19'UN ETKİSİ: KONYA GIDA SEKTÖRÜNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA

Çalışmanın bu bölümünde araştırmanın amacı, yöntemi, modeli, problemleri, evren ve örnekleme ile veri toplama araçları ve verilerin analizi açıklanmıştır.

8.1. Araştırmanın Amacı

Yapılan araştırmanın amacı, Konya ilinde bulunan ve gıda sektöründe faaliyet gösteren ihracatçı işletmelerin karşılaştıkları lojistik sorunların hizmet kalitesi çerçevesinde belirlenmesi, Covid 19'un etkileri ve belirlenen sorunlara yönelik çözüm önerileri geliştirilmesidir.

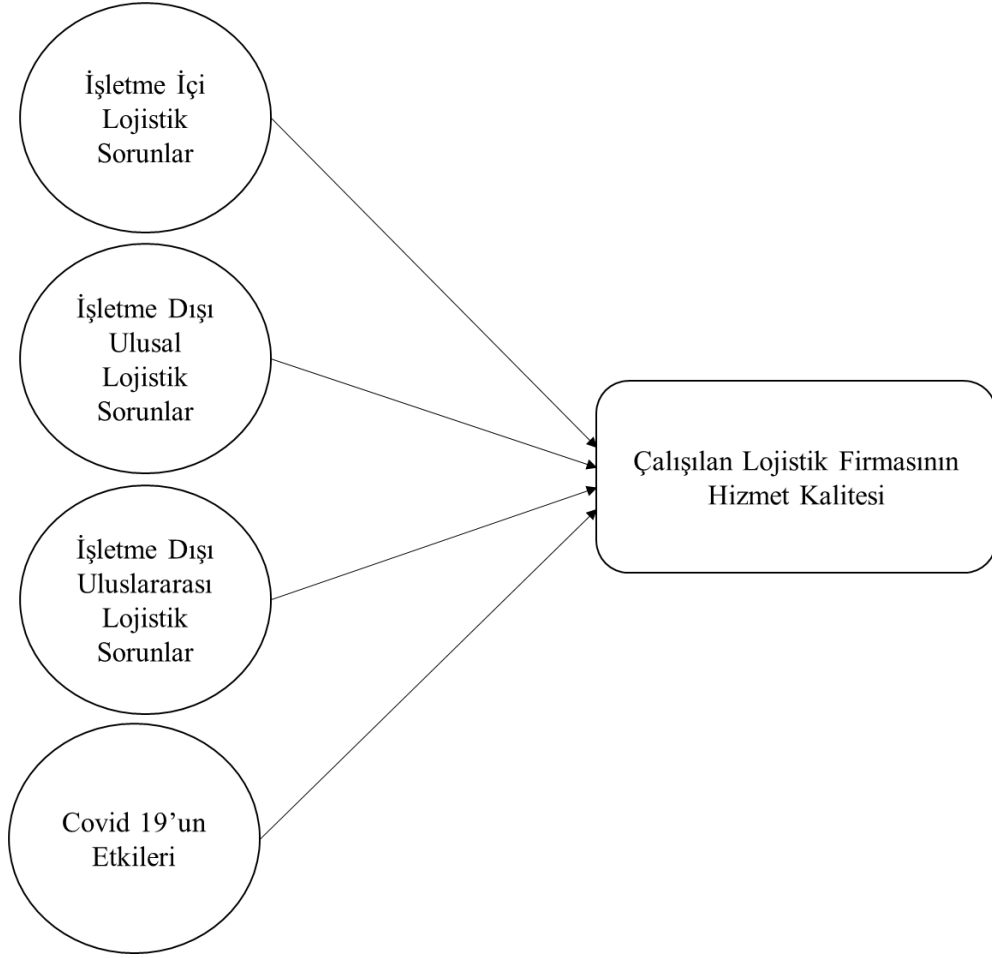
8.2. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada öncelikle ulusal ve uluslararası literatür taraması yapılmış ve konuya ilişkin kavramlar, süreçler ve benzer çalışmalar ortaya konulmuştur. Daha sonra, araştırma verilerinin toplanması amacıyla alan araştırması yapılmış ve yüz yüze görüşme metodu ile anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Son olarak SPSS programı yardımıyla yapılan analizler ile geliştirilen hipotezlerin kabul ve ret durumu yorumlanarak çalışmanın sonuç bölümü oluşturulmuştur.

8.3. Araştırmanın Modeli

Yapılan çalışma Konya ilinde bulunan ve gıda sektöründe faaliyet gösteren ihracatçı işletmelerin karşılaştıkları lojistik sorunların ortaya konulması ve çözüm önerileri sunmaya yönelik yapılmıştır. Bu çalışmada izlenen metod, araştırma modelinin, hipotezlerin belirlenmesi, araştırma evreni ve örnekleminin belirlenmesi, anket formlarının hazırlanması, hazırlanan anket formlarının uygulanması ve istatistiksel analizlerin yapılmasıdır. Bu analizler sonucunda ortaya çıkan sonuçların, bulguların değerlendirilmesi ve yorumlanmasıdır.

Çalışmada yapılan alan araştırması ve anket uygulaması ile de araştırmanın problem ve alt problemlerinin cevaplarının aranmasına çalışılmıştır. Bu kapsamda çalışmada kullanılan model Şekil 3.1'de gösterilmiştir.



Kaynak: Kaymakçı, 2018

Şekil 3.1. Araştırmanın Modeli

8.4. Araştırmanın Problem ve Alt Problemleri

Konya ilinde bulunan ve gıda sektöründe faaliyet gösteren ihracatçı işletmelerin karşılaştıkları lojistik sorunların belirlenmesinin amaçlandığı bu çalışmanın ana problem cümlesi; “ihracatçı işletmelerin karşılaştıkları lojistik sorunlar nelerdir?” olarak belirlenmiştir. Çalışmanın problem cümlesinin ışığında ayrıca araştırmada aşağıdaki soruların da cevapları aranmıştır:

- (1) İşletmelerin kendi iç çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmakta mıdır?
- (2) İşletmelerin ulusal dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmakta mıdır?

- (3) İşletmelerin uluslararası dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmakta mıdır?
- (4) İşletmelerin kendi iç çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar nelerdir?
- (5) İşletmelerin ulusal dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar nelerdir?
- (6) İşletmelerin uluslararası dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar nelerdir?
- (7) Küresel Covid 19 salgın hastalığının işletmelerin lojistik sorunları üzerinde etkisi var mıdır?

8.5. Araştırmanın Hipotezleri

Araştırmanın problem ve alt problemleri doğrultusunda çalışmada aşağıda ifade edilen hipotezlerin geçerlilikleri sınanmıştır.

- H1:** İşletmelerin kendi iç çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır.
- H2:** İşletmelerin ulusal dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır.
- H3:** İşletmelerin uluslararası dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır.
- H4a:** İşletmelerin kendi iç çevresinde tedarik fonksiyonundan kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H4b:** İşletmelerin kendi iç çevresinde pazarlama faaliyetlerinden kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H4c:** İşletmelerin kendi iç çevresinde dağıtım ve taşımacılık faaliyetlerinden kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H4d:** İşletmelerin kendi iç çevresinde dış kaynak kullanımından kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.

- H5a:** İşletmelerin ulusal dış çevresinde devlet mevzuatı ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H5b:** İşletmelerin ulusal dış çevresinde gümrükleme ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H5c:** İşletmelerin ulusal dış çevresinde ulusal altyapılar ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H5d:** İşletmelerin ulusal dış çevresinde lojistik köyler ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H6a:** İşletmelerin uluslararası dış çevresinde gümrük kapıları ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H6b:** İşletmelerin uluslararası dış çevresinde savaş ve terör ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H6c:** İşletmelerin uluslararası dış çevresinde yurtdışı navlun giderleri ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H7:** Küresel Covid 19 salgın hastalığının etkileri ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.

8.6. Araştırmanın Evren ve Örneklemi

Araştırmanın ulaşılabilir alt evrenini Türkiye’ de Konya ilinde gıda sektöründe faaliyet gösteren ihracatçı işletmelerin yönetici konumunda çalışan personeli oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklemini ise, Konya Ticaret Odası Dış Ticaret Servisinde kayıtlı ve Ticaret Odası tarafından gıda sektöründe faaliyet gösterdiğine ilişkin “Kapasite Raporu” düzenlenen işletmeler arasından küme örnekleme metodu ile seçilmiş 73 gıda işletmesi olarak belirlenmiştir.

Bu doğrultuda, araştırmaya katılmayı kabul eden 73 işletmeye anket uygulanmıştır ve 73 geçerli anket form verisi elde edilmiştir.

8.7. Araştırmanın Varsayımları ve Sınırlılıkları

Araştırmada, evreni oluşturan 73 firma ile alan araştırması gerçekleştirilmiş ve anket uygulanan bu işletmelerin evreni yeterli ölçüde temsil ettiği varsayılmıştır.

Ayrıca, araştırma Covid 19 küresel salgın hastalığı döneminde gerçekleştirildiği için araştırmanın örnekleme sınırlı tutulmuştur.

8.8. Veri Toplama Araçları

Yapılan çalışmada veri toplama aracı olarak anket kullanılmıştır. Kullanılan anket formu altı bölümden oluşmaktadır (EK-1). Anket formunun birinci bölümü, katılımcıların tanımlayıcı özelliklerini içeren “İşletme Bilgileri” bölümüdür. Bu bölümde katılımcılara 9 farklı soru yöneltilmiştir ve katılımcıların çalıştıkları işletmelere yönelik tanımlayıcı özelliklerinin tespit edilmesine çalışılmıştır. Anketin 2. 3. 4. ve 5. bölümlerini Kaymakçı (2018) tarafından yapılan benzer konudaki çalışmanın araştırma verilerinin toplanmasında kullanılan anketteki sorular oluşturmaktadır. Araştırmacı, bahse konu ölçeğin hazırlanma sürecinde literatürdeki benzer çalışmalardan yararlanmış ve ölçeğe son şeklini vermiştir. Araştırmada kullanılan ölçeğin bölümleri şu şekildedir; İşletme İçi Lojistik Sorunlar (9 madde), İşletme Dışı Ulusal Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar (9 madde), İşletme Dışı Uluslararası Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar (4 madde) ve Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi (9 madde). Anketin son ve 6. bölümünde ise Covid 19 salgın hastalığının işletme ihracatı üzerindeki etkilerinin belirlenmesine yönelik 6 maddelik sorular yer almaktadır. Bu 6 maddelik sorular ise literatür taraması yapılarak ve uzman görüşlerine başvurulmuşur.

Araştırmanın anket sorularının cevaplarının puanlanmasında 5’li Likert (1-Kesinlikle katılmıyorum, 5-Tamamen katılıyorum) türü puanlama kullanılmıştır. Ölçekteki 2. bölümün 5. sorusu ters puanlanmıştır.

8.9. Verilerin Analizi, Bulguları ve Yorumu

Araştırma kapsamında elde edilen veriler IBM SPSS versiyon 25 paket programı ile analiz edilmiştir. Araştırma sorularının cevaplarının aranmasına yönelik verilere frekans ve yüzde dağılımları ile standart sapma ve aritmetik ortalamalarını içeren tanımlayıcı istatistiksel yöntemler ve normallik analiz sonuçlarına göre de yorumlayıcı istatistiksel

yöntemler kullanılmıştır. Ayrıca, çalışmanın hipotezlerinin sınanmasına yönelik değişkenlere korelasyon (pearson correlation) ve regresyon analizleri uygulanmıştır. Analizlerde, %95 güven aralığı (0,05 hata payı) göz önünde bulundurulmuştur.

Ayrıca araştırmanın bu bölümünde, verilerin analizi sonucunda ulaşılan bulgulara ve bulgulara yönelik yapılan yorumlara yer verilmiştir.

Çalışmada kullanılan ölçek geneli ve alt boyutlarının geçerlik ve güvenirlik (iç tutarlılık) analiz sonuçları Tablo 7’de gösterilmiştir.

Tablo 7. Ölçeğin Geçerlik ve Güvenirlik Analizi Sonuçları

	Madde Sayısı	Güvenirlik Analizi (α)	Geçerlik Analizi (KMO)
İşletme İçi Lojistik Sorunlar	9	0,556	0,551
İşletme Dışı Ulusal Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar	9	0,622	0,584
İşletme Dışı Uluslararası Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar	4	0,858	0,809
Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi	3	0,672	0,552
Covid 19’un Etkileri	6	0,574	0,578
Ölçek Geneli	31	0,656	0,698

Yapılan güvenirlik analizi sonucunda, çalışmada kullanılan ölçeğin genel güvenirlik (iç tutarlılık) Cronbach’s Alpha (α) katsayısı 0.656 olarak bulunmuştur. Ölçeğin alt boyutlarına ilişkin güvenirlik sonuçları ise sırasıyla; işletme içi lojistik sorunlar için 0,556, işletme dışı ulusal çevrede karşılaşılan lojistik sorunlar için 0,622, işletme dışı uluslararası çevrede karşılaşılan lojistik sorunlar için 0,858, çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesi için 0,672 ve covid 19’un etkileri için 0,574 olarak bulunmuştur. Elde edilen bu sonuçlar çalışmanın yeterli güvenirlik diliminde (>0,60) olduğunu göstermektedir (Yaşar, 2014).

Araştırma ölçeğinin Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) geçerlilik katsayısı ise ölçek geneli için 0,698 ve Bartlett test değeri 1212,523 olarak bulunmuştur. Ayrıca, Bartlett testi 0,05 anlamlılık düzeyinde anlamlı çıkmıştır ($p=0,000$). Geçerlik testinde elde edilen sonuçlar ölçek sorularının faktör analizi için uygun olduğunu ($>0,60$) göstermektedir (Büyüköztürk, 2011).

Araştırmada kullanılan anket sorularının açıklayıcı faktör analizi (AFA) sonuçları. Tablo 8 de gösterilmiştir.

Tablo 8. Araştırma Ölçeğinin Faktör Analizi Sonuçları

Ölçek Maddesi	Ortak Varyans Açıklama Oranı	Faktör Yüğü
İşletme İçi Lojistik Sorunlar		
Malzemenin temin/tedarikinde zaman kaybı yaşanmaktadır.	0,912	0,791
Siparişlerin eksik/hatalı alınması firmamıza sıkıntı yaşatmaktadır.	0,762	0,634
Depolamada, ürünlerin zarar görmesi ve elleçleme gibi durumlar firmamıza ekstra maliyet yüklemektedir	0,514	0,515
Ürünlerin ambalajlanmasında profesyonel desteğe ihtiyaç duyulmaktadır.	0,681	0,579
Lojistik firmasının, satış sonrası desteği yeterlidir.	0,628	0,517
Ürünlerin yanlış/özensiz yüklenmesi, ürünlerin tahrif olmasına neden olduğundan maliyetleri artırmaktadır.	0,427	0,629
Ürünlerin müşterilerimize geç teslimi ile karşılaşılmaktayız.	0,678	0,692
Sorumsuz ve tecrübesiz şoförlerden dolayı dağıtım ve taşımacılık faaliyetlerinde sıkıntı yaşanmaktadır.	0,672	0,637
İşletmelerin ambalajlama, paketleme, depolama vb. hizmetleri sunacak olan dış kaynakların ilimiz dâhilinde bulunmaması, ticaretin gelişmesi ve profesyonelleşmesini yavaşlatmaktadır.	0,707	0,838
İşletme Dışı Ulusal Çevrede Karşılaşılan Lojistik		

Sorunlar		
Mevzuattan kaynaklanan sorunlar bürokrasiden dolayı kolay aşılır değildir.	0,831	0,645
Sık değişen mevzuata ayak uydurmakta güçlük çekildiğinden geleceğe yönelik planlar yapılamamaktadır.	0,758	0,487

Tablo 8. Araştırma Ölçeğinin Faktör Analizi Sonuçları (Devamı)

Ölçek Maddesi	Ortak Varyans Açıklama Oranı	Faktör Yüğü
Bazı gümrüklerde denetim yapan personelin sayısı yeterli değildir.	0,447	0,557
İşletme Dışı Ulusal Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar		
Gümrüklerde ürünlerin bekletilmesi ve yaşanan zaman kayıpları ticaretimizi olumsuz etkilemektedir.	0,711	0,754
Limanlarda altyapı ve ekipman eksikliklerinden veya bunların doğru kullanılmamasından kaynaklanan sorunlar firmamıza maliyet artışı olarak yansımaktadır.	0,674	0,591
Demir yolu ulaşımında, demir yolu ağı ve modernizasyonun yetersizliğinden dolayı maliyetler yükselmektedir.	0,762	0,578
Karayolu ulaşımında yaşanan altyapı sorunlarından dolayı taşınan ürünlerin hasar görmesi, gecikmesi ve yol uzaması gibi nedenlerle maliyet artışı yaşanmaktadır.	0,829	0,675
İlimiz dahilinde Hava Yolu Taşımacılığının ve Sivil hava alanının bulunmamasından dolayı acil gönderilerimizin daha uzun sürede ulaştırılması firmamızı sıkıntıya düşürmektedir.	0,582	0,590
İlimiz için planlanan lojistik köy projesinin tamamlanmamasından dolayı lojistik hizmetlerden yeterince faydalanılamamaktadır.	0,638	0,651
İşletme Dışı Uluslararası Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar		
Ülkeler arası veya ülkelerin kendi içerisinde yaşanan	0,781	0,884

siyasi sorunlar, imalat sektörünün ihracat maliyetlerine yansımaktadır.		
Yurt dışı gümrük kapılarında araçların bekletilmesinden dolayı gönderilerimizin geç ulaşmasının maliyetleri firmamızı etkilemektedir.	0,807	0,898
Savaş / Terör nedeni ile mevcut pazarlara ticaret yapılamamaktadır.	0,802	0,896
İşletme Dışı Ulusal Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar		
Yurtdışı navlun giderleri işletmelerin maliyetlerini artırmaktadır.	0,445	0,667
Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi		
Çalıştığım lojistik firmasının hizmet kalitesinden memnunum.	0,595	0,772
Çalıştığım lojistik firmasının ücretleri hesaplı ve tatmin edicidir.	0,394	0,440
Çalıştığım lojistik firması beklentilerimi karşılamaktadır.	0,783	0,885

Tablo 8. Araştırma Ölçeğinin Faktör Analizi Sonuçları (Devamı)

Ölçek Maddesi	Ortak Varyans Açıklama Oranı	Faktör Yüğü
Covid 19'un Etkileri		
Covid 19 süreci genel ihracatı artırmıştır.	0,393	0,473
Covid 19 süreci ihracat pazarlarında bir belirsizlik oluşturmuştur.	0,711	0,808
Covid 19 süreci ihracat pazarlarında talep dalgalanmasına neden olmuştur.	0,836	0,782
Covid 19 süreci ihracat faaliyetlerine (satış, gümrük, nakliye vb.) risk oluşturmuştur.	0,758	0,693
İşletmenin aldığı Covid 19 önlemleri ihracat	0,909	0,716

performansını olumsuz etkilemiştir.		
Hükümetlerin uyguladığı yasaklar ve kısıtlamalar ihracat faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir.	0,745	0,695

Tablo 8’de yer alan faktör analizi sonuçlarına göre, ölçek sorularının ortak varyans açıklayıcılık oranlarının 0,30 ve faktör yük değerlerinin ise 0,40 eşik değerlerinden yüksek olduğu ve araştırma sorularının cevaplarının aranmasında yeterli olacağı değerlendirilmiştir (Tabachnick ve Fidell, 2014). Yapılan faktör analizinde faktör gruplarının belirlenmesinde maksimum olasılık (maksimum likelihood) metodu ve varimax dönüşümü (dik döndürme) uygulanmıştır.

Ölçeğin faktör analiz sonuçlarına göre; işletme içi lojistik sorunların, tedarik (1, 2, 3. soru), pazarlama (4, 5. soru), dağıtım ve taşımacılık (6, 7, 8. soru) ve dış kaynak (9. soru) alt fonksiyonlarından oluştuğu; işletme dışı ulusal çevrede karşılaşılan lojistik sorunların, devlet mevzuatı (1, 2, 3. sorular), gümrükler (3. 4. soru), ulusal altyapılar (5, 6, 7, 8. soru) ve lojistik köyler (9. soru) alt fonksiyonlarından oluştuğu; işletme dışı uluslararası çevrede karşılaşılan lojistik sorunların, gümrük kapıları (1, 2, 3. soru), savaşlar ve terör (3. soru) ve yurtdışı navlun (4. soru) alt fonksiyonlarından oluştuğu belirlenmiştir.

Yorumlayıcı istatistiksel yöntemlere karar vermek amacıyla öncelikle araştırma verilerinin normal dağılıp dağılmadıkları incelenmiştir. Bunun için, verilerin çarpıklık (skewness) ve basıklık (kurtosis) değerlerine bakılmıştır. Araştırma verilerinin normallik analiz sonuçları Tablo 9’da gösterilmiştir.

Tablo 9. Normallik Analizi sonuçları

	Çarpıklık (Skewness)		Basıklık (Kurtosis)	
	İstatistik	Std. H.	İstatistik	Std. H.
İşletme İçi Lojistik Sorunlar	1,056	0,281	1,846	0,555
İşletme Dışı Ulusal Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar	-0,117	0,281	1,343	0,555

İşletme Dışı Uluslararası Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar	0,127	0,281	-1,708	0,555
Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi	-0,985	0,281	2,441	0,555
Covid 19'un Etkileri	1,276	0,281	0,580	0,555

Yapılan normallik analizi sonucunda, araştırma ölçeklerine ait verilerin normal dağılım gösterdiği ($p>0,05$) belirlenmiştir. Bu bağlamda, çalışmada, değişkenler arasındaki istatistiksel ilişkilerin incelenmesi amacıyla, parametrik Bağımsız Örneklem t Testi (Independednt Samples t Test) ve Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) testlerinin yapılmasına karar verilmiştir. Gruplar arasında meydana gelen farklılıkların hangi grubun lehine olduğunun belirlenmesine yönelik ise post-hoc (LSD) farklılık analizi yapılmıştır.

8.9.1 Katılımcıların Tanımlayıcı Özelliklerine İlişkin Bulgular

Araştırmaya katılan bireylerin tanımlayıcı özelliklerine ilişkin bilgiler aşağıda tablolar halinde gösterilmiştir.

Tablo.10. Katılımcıların Yaş Dağılımları

Tanımlayıcı Özellik	Grup	N	%
Yaş	20-24 yaş	6	8,2
	25-39 yaş	25	34,2
	40-59 yaş	42	57,5
	Toplam	73	100,0

Katılımcıların, %57,5'si 40-59 yaş grubu ile en fazla grubu oluşturmaktadır. Bunu sırasıyla, %34,2 ile 25-39 yaş ve %8,2 ile 20-24 yaş grubu takip etmektedir.

Tablo.11. Katılımcıların Eğitim Düzeyi Dağılımları

Tanımlayıcı Özellik	Grup	N	%
Eğitim Düzeyi	İlköğretim	2	2,7
	Lise	3	4,1
	Ön lisans	12	16,4
	Lisans	52	71,2
	Lisansüstü/Doktora	4	5,5
	Toplam	73	100,0

Katılımcıların, %71,2 ile en çok lisans ve %16,4 ile ön lisans düzeyinde, en az ise %2,7 ile ilköğretim ve %4,1 ile lise düzeyinde eğitim aldıkları belirlenmiştir. Bu kapsamda katılımcıların eğitim düzeylerinin oldukça yüksek seviyede olduğu söylenebilir.

Tablo.12. Katılımcıların Şirketteki Pozisyonları

Tanımlayıcı Özellik	Grup	N	%
Şirketteki Pozisyon	İşletme Sahibi	5	6,8
	İşletme Yöneticisi	27	35,6
	İşletme Ortağı	4	5,5
	Uzman / Çalışan	37	50,7
	Toplam	73	100,0

Katılımcıların, %50,7'si uzman/çalışan, %35,6'sı işletme yöneticisi olarak çalışırken, %6,8'i işletme sahibi ve %5,5'i işletme ortağıdır.

Tablo.13. Katılımcıların Şirketlerindeki Çalışan Sayısı

Tanımlayıcı Özellik	Grup	N	%
Çalışan Sayısı	1-49	8	11,0
	50-99	12	16,4
	100-149	31	42,5
	150 ve üzeri	22	30,1
	Toplam	73	100,0

Katılımcıların çalıştıkları şirketlerin, %42,5’inde 100-149, %30,1’inde 150 ve üzeri, %16,4’ünde 50-99 ve %11’inde 1-49 kişi çalışmaktadır.

Tablo.14. Katılımcıların Çalıştıkları İşletmelerin Faaliyet Süresi

Tanımlayıcı Özellik	Grup	N	%
Faaliyet Süresi	1-5 yıl	2	2,7
	6-10 yıl	12	16,4
	11 yıl ve üzeri	59	80,8
	Toplam	73	100,0

Katılımcıların çalıştıkları işletmelerin, %80,8’i 11 yıl ve üzeri, %16,4’ü 6-10 yıl, %2,7’si ise 1-5 yıldır faaliyet göstermektedir.

Tablo.15. Katılımcıların Çalıştıkları İşletmelerin İhracat Yaptıkları Ülke Sayısı

Tanımlayıcı Özellik	Grup	N	%
İhracat Yapılan Ülke Sayısı	1-5	5	6,8
	6-10	3	4,1
	11-15	7	9,6

	16 ve üzeri	58	79,5
	Toplam	73	100,0

Katılımcıların çalıştıkları şirketlerin, %79,5'i 16 ve üzeri, %9,6'sı 11-15, %6,8'i 1-5 ve %4,1'i ise 6-10 farklı ülkeye ihracat gerçekleştirilmektedir.

Tablo.16. Katılımcıların Çalıştıkları İşletmelerin Dış Ticaret Departman Durumu

Tanımlayıcı Özellik	Grup	N	%
Dış Ticaret Departmanı	Evet	71	97,3
	Hayır	2	2,7
	Toplam	73	100,0

Katılımcıların çalıştıkları işletmelerin, %97,3'ünde dış ticaret departmanı varken %2,7'si gibi küçük bir kesiminde dış ticaret departmanı bulunmamaktadır.

Tablo.17. Katılımcıların Çalıştıkları İşletmelerin Lojistik Firmasıyla Sözleşme Durumu

Tanımlayıcı Özellik	Grup	N	%
Lojistik Firmasıyla Sözleşme	Evet	5	6,8
	Hayır	68	93,2
	Toplam	73	100,0

Katılımcıların çalıştıkları işletmelerin, %6,8'inin bir lojistik firmasıyla sözleşmesi varken %93,2'sinin sözleşmesi bulunmamaktadır.

Tablo.18. Çalışılan Lojistik Firmasıyla Kaç Yıldır Çalışıldığı

Tanımlayıcı Özellik	Grup	N	%
Lojistik Firmasıyla Çalışılan Yıl Sayısı	1 yıldan az	66	90,4
	1-5 yıl	4	5,5
	11 yıl ve üzeri	3	4,1
	Toplam	73	100,0

Lojistik firmasıyla çalışan işletmelerin, %90,4'ü 1 yıldan az, %5,5'i 1-5 yıl ve %4,1'i ise 11 yıl ve üzeri süredir lojistik firmasıyla birlikte çalışmaktadır.

8.9.2. Katılımcıların/İşletmelerin Tanımlayıcı Özelliklerine Göre Lojistik Sorunların Farklılaşmasına İlişkin Bulgular

Katılımcıların ve/veya işletmelerin bazı tanımlayıcı özelliklerine göre lojistik sorunlara ilişkin görüşlerin farklılaşıp farklılaşmadığının belirlenmesine yönelik yapılan Bağımsız Örneklem t Testi ve ANOVA testi sonuçları aşağıda tablolar halinde gösterilmiştir.

Tablo.19. Katılımcıların Lojistik Sorunlarına İlişkin Görüşlerinin Yaşlarına Göre Farklılaşma Durumu

Alt Fonksiyon	Yaş Aralığı	N	\bar{x}	Std. s.	F	P
İşletme İçi Lojistik Sorunları	20-24 yaş	6	3,70	0,485	2,558	0,085
	25-39 yaş	25	3,38	0,274		
	40-59 yaş	42	3,46	0,318		
	Toplam	73	3,45	0,326		
Tedarik	20-24 yaş	6	4,22	0,344	5,132	0,008*
	25-39 yaş	25	3,75	0,503		
	40-59 yaş	42	4,02	0,348		
	Toplam	73	3,95	0,430		
Pazarlama	20-24 yaş	6	2,83	0,516	0,980	0,381
	25-39 yaş	25	2,48	0,530		
	40-59 yaş	42	2,50	0,605		
	Toplam	73	2,52	0,574		
Dağıtım ve Taşımacılık	20-24 yaş	6	4,22	0,584	0,563	0,572
	25-39 yaş	25	4,03	0,359		
	40-59 yaş	42	4,05	0,414		
	Toplam	73	4,05	0,408		

Dış Kaynak	20-24 yaş	6	2,33	1,366	1,119	0,332
	25-39 yaş	25	2,12	0,881		
	40-59 yaş	42	1,90	0,617		
	Toplam	73	2,01	0,790		
İşletme Dışı Ulusal Lojistik Sorunları	20-24 yaş	6	3,50	0,169	0,439	0,647
	25-39 yaş	25	3,39	0,316		
	40-59 yaş	42	3,43	0,241		
	Toplam	73	3,42	0,263		
Devlet Mevzuatı	20-24 yaş	6	4,08	0,204	2,184	0,120
	25-39 yaş	25	3,58	0,572		
	40-59 yaş	42	3,65	0,535		
	Toplam	73	3,66	0,540		
Gümrükler	20-24 yaş	6	3,33	0,876	0,694	0,503
	25-39 yaş	25	3,48	0,637		
	40-59 yaş	42	3,62	0,642		
	Toplam	73	3,55	0,657		
Ulusal Altyapılar	20-24 yaş	6	3,54	0,102	0,391	0,678
	25-39 yaş	25	3,45	0,239		
	40-59 yaş	42	3,49	0,265		
	Toplam	73	3,48	0,246		
Lojistik Köyler	20-24 yaş	6	2,50	0,548	0,970	0,384
	25-39 yaş	25	2,60	0,645		
	40-59 yaş	42	2,38	0,623		
	Toplam	73	2,47	0,625		
İşletme Dışı Uluslararası Lojistik Sorunları	20-24 yaş	6	4,50	0,447	0,253	0,777
	25-39 yaş	25	4,45	0,408		
	40-59 yaş	42	4,53	0,426		
	Toplam	73	4,50	0,417		
Gümrük Kapıları	20-24 yaş	6	4,42	0,492	0,294	0,746
	25-39 yaş	25	4,40	0,456		
	40-59 yaş	42	4,49	0,475		
	Toplam	73	4,45	0,465		
Savaşlar ve Terör	20-24 yaş	6	4,67	0,516	0,486	0,617
	25-39 yaş	25	4,56	0,507		
	40-59 yaş	42	4,48	0,505		
	Toplam	73	4,52	0,503		
Yurtdışı Navlun	20-24 yaş	6	4,50	0,548	1,580	0,213
	25-39 yaş	25	4,44	0,507		
	40-59 yaş	41	4,66	0,480		
	Toplam	72	4,57	0,499		
Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi	20-24 yaş	6	3,83	0,624	3,604	0,032*
	25-39 yaş	25	3,39	0,488		
	40-59 yaş	42	3,57	0,288		
	Toplam	73	3,53	0,411		
Covid19un Etkileri	20-24 yaş	6	3,56	0,404	0,181	0,835
	25-39 yaş	25	3,60	0,410		

	40-59 yaş	42	3,54	0,373		
	Toplam	73	3,56	0,384		

* $p < 0,05$ (%5 anlamlılık düzeyini temsil etmektedir)

Tablo 19’da yer alan ANOVA testi sonuçları incelendiğinde; katılımcıların lojistik sorunlarına ilişkin görüşlerinin, işletme içindeki lojistik sorunlardan tedarik alt boyutu ile çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesi boyutunda yaşa göre istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar olduğu ($p < 0,05$), diğer boyutlarda ise herhangi bir farklılık bulunmadığı ($p > 0,05$) belirlenmiştir.

Yapılan post-hoc (LSD) analizi sonucunda hem tedarik alt boyutunda hem de çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesi boyutunda 20-24 ve 40-59 yaş grubunda yer alan bireylerin ortalama puanlarının 25-39 yaş grubundakilere göre anlamlı şekilde yüksek olduğu belirlenmiştir. Bu sonuca göre, bireylerin tedarik sorunlarıyla ilk karşılaştıkları yıllarda bunun büyük bir sorun olduğunu düşündükleri ve bu durumun da çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesine olumsuz yansıdığını düşündükleri, daha sonraki yıllarda ise tedarik sorunlarıyla nasıl baş edebileceklerine yönelik çözümler geliştirebildikleri ancak, 40’lı yaşlardan sonra tedarik sorunlarıyla başa çıkmakta tekrar zorlanmaya başladıkları söylenebilir.

Tablo.20. Katılımcıların Lojistik Sorunlarına İlişkin Görüşlerinin Eğitim Düzeyine Göre Farklılaşma Durumu

Alt Fonksiyon	Eğitim Durumu	N	\bar{x}	Std. s.	F	P
İşletme İçi Lojistik Sorunları	İlköğretim	2	4,06	0,079	1,925	0,116
	Lise	3	3,41	0,339		
	Ön lisans	12	3,44	0,234		
	Lisans	52	3,44	0,330		
	Lisansüstü/Doktora	4	3,36	0,399		
	Toplam	73	3,45	0,326		
Tedarik	İlköğretim	2	4,33	0,471	1,263	0,293
	Lise	3	4,11	0,192		
	Ön lisans	12	3,92	0,405		
	Lisans	52	3,96	0,402		
	Lisansüstü/Doktora	4	3,58	0,833		
	Toplam	73	3,95	0,430		
Pazarlama	İlköğretim	2	3,50	0,707	2,054	0,096
	Lise	3	2,17	0,289		

	Ön lisans	12	2,50	0,426		
	Lisans	52	2,49	0,590		
	Lisansüstü/Doktora	4	2,75	0,500		
	Toplam	73	2,52	0,574		
Dağıtım ve Taşımacılık	İlköğretim	2	4,83	0,236	2,395	0,059
	Lise	3	3,78	0,385		
	Ön lisans	12	4,08	0,322		
	Lisans	52	4,03	0,419		
	Lisansüstü/Doktora	4	4,08	0,167		
	Toplam	73	4,05	0,408		
Dış Kaynak	İlköğretim	2	2,00	0,000	0,656	0,624
	Lise	3	2,67	1,155		
	Ön lisans	12	1,92	0,515		
	Lisans	52	2,02	0,852		
	Lisansüstü/Doktora	4	1,75	0,500		
	Toplam	73	2,01	0,790		
İşletme Dışı Ulusal Lojistik Sorunları	İlköğretim	2	3,50	0,079	1,533	0,202
	Lise	3	3,37	0,064		
	Ön lisans	12	3,38	0,192		
	Lisans	52	3,41	0,282		
	Lisansüstü/Doktora	4	3,72	0,192		
	Toplam	73	3,42	0,263		
Devlet Mevzuatı	İlköğretim	2	4,00	0,707	0,544	0,704
	Lise	3	3,50	0,500		
	Ön lisans	12	3,75	0,500		
	Lisans	52	3,63	0,559		
	Lisansüstü/Doktora	4	3,88	0,479		
	Toplam	73	3,66	0,540		
Gümrükler	İlköğretim	2	4,25	0,354	1,022	0,402
	Lise	3	3,33	0,289		
	Ön lisans	12	3,42	0,557		
	Lisans	52	3,54	0,706		
	Lisansüstü/Doktora	4	3,88	0,250		
	Toplam	73	3,55	0,657		
Ulusal Altyapılar	İlköğretim	2	3,38	0,177	1,616	0,180
	Lise	3	3,58	0,144		
	Ön lisans	12	3,44	0,155		
	Lisans	52	3,47	0,262		
	Lisansüstü/Doktora	4	3,75	0,204		
	Toplam	73	3,48	0,246		
Lojistik Köyler	İlköğretim	2	1,50	0,707	2,280	0,070
	Lise	3	2,33	0,577		
	Ön lisans	12	2,33	0,492		

	Lisans	52	2,50	0,642		
	Lisansüstü/Doktora	4	3,00	0,000		
	Toplam	73	2,47	0,625		
İşletme Dışı Uluslararası Lojistik Sorunları	İlköğretim	2	4,63	0,530	1,466	0,222
	Lise	3	4,75	0,433		
	Ön lisans	12	4,27	0,376		
	Lisans	52	4,54	0,420		
	Lisansüstü/Doktora	4	4,38	0,323		
	Toplam	73	4,50	0,417		
Gümrük Kapıları	İlköğretim	2	4,75	0,354	1,984	0,107
	Lise	3	4,67	0,577		
	Ön lisans	12	4,17	0,389		
	Lisans	52	4,51	0,459		
	Lisansüstü/Doktora	4	4,25	0,500		
	Toplam	73	4,45	0,465		
Savaşlar ve Terör	İlköğretim	2	4,50	0,707	1,226	0,308
	Lise	3	4,67	0,577		
	Ön lisans	12	4,25	0,452		
	Lisans	52	4,56	0,502		
	Lisansüstü/Doktora	4	4,75	0,500		
	Toplam	73	4,52	0,503		
Yurtdışı Navlun	İlköğretim	2	4,50	0,707	1,059	0,384
	Lise	3	5,00	0,000		
	Ön lisans	12	4,50	0,522		
	Lisans	51	4,59	0,497		
	Lisansüstü/Doktora	4	4,25	0,500		
	Toplam	72	4,57	0,499		
Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi	İlköğretim	2	3,50	0,707	1,293	0,281
	Lise	3	3,67	0,333		
	Ön lisans	12	3,72	0,312		
	Lisans	52	3,50	0,376		
	Lisansüstü/Doktora	4	3,25	0,877		
	Toplam	73	3,53	0,411		
Covid19un Etkileri	İlköğretim	2	3,92	0,825	1,538	0,201
	Lise	3	3,94	0,536		
	Ön lisans	12	3,50	0,293		
	Lisans	52	3,53	0,348		
	Lisansüstü/Doktora	4	3,71	0,672		
	Toplam	73	3,56	0,384		

Tablo 20’de yer alan ANOVA testi sonuçları incelendiğinde, katılımcıların lojistik sorunlarına ilişkin görüşlerinde eğitim düzeyi gruplarına göre anlamlı farklılıkların olmadığı ($p>0,05$) tespit edilmiştir.

Tablo.21. Katılımcıların Lojistik Sorunlarına İlişkin Görüşlerinin İşletmedeki Pozisyonlarına Göre Farklılaşma Durumu

Alt Fonksiyon	İşletmedeki Pozisyon	N	\bar{x}	Std. s.	F	P
İşletme İçi Lojistik Sorunları	İşletme Sahibi	5	3,56	0,377	0,692	0,560
	İşletme Yöneticisi	26	3,46	0,332		
	İşletme Ortağı	4	3,64	0,419		
	Uzman / Çalışan	37	3,42	0,310		
	Total	72	3,46	0,325		
Tedarik	İşletme Sahibi	5	4,07	0,149	1,359	0,263
	İşletme Yöneticisi	26	3,91	0,427		
	İşletme Ortağı	4	4,33	0,385		
	Uzman / Çalışan	37	3,91	0,456		
	Total	72	3,94	0,433		
Pazarlama	İşletme Sahibi	5	2,80	0,758	0,983	0,406
	İşletme Yöneticisi	26	2,44	0,571		
	İşletme Ortağı	4	2,25	0,645		
	Uzman / Çalışan	37	2,58	0,547		
	Total	72	2,53	0,575		
Dağıtım ve Taşımacılık	İşletme Sahibi	5	3,93	0,683	0,698	0,556
	İşletme Yöneticisi	26	4,12	0,399		
	İşletme Ortağı	4	4,25	0,319		
	Uzman / Çalışan	37	4,03	0,372		
	Total	72	4,06	0,402		
Dış Kaynak	İşletme Sahibi	5	2,40	0,894	1,681	0,179
	İşletme Yöneticisi	26	2,12	0,816		
	İşletme Ortağı	4	2,50	1,000		
	Uzman / Çalışan	37	1,84	0,727		
	Total	72	2,01	0,796		
İşletme Dışı Ulusal	İşletme Sahibi	5	3,33	0,192	1,492	0,224

Lojistik Sorunları	İşletme Yöneticisi	26	3,39	0,218		
	İşletme Ortağı	4	3,67	0,240		
	Uzman / Çalışan	37	3,43	0,296		
	Total	72	3,42	0,265		
Devlet Mevzuatı	İşletme Sahibi	5	3,60	0,652	0,125	0,945
	İşletme Yöneticisi	26	3,71	0,451		
	İşletme Ortağı	4	3,63	0,250		
	Uzman / Çalışan	37	3,64	0,620		
	Total	72	3,66	0,543		
Gümrükler	İşletme Sahibi	5	3,40	0,418	2,808	0,046*
	İşletme Yöneticisi	26	3,40	0,664		
	İşletme Ortağı	4	4,38	0,479		
	Uzman / Çalışan	37	3,58	0,651		
	Total	72	3,55	0,662		
Ulusal Altyapılar	İşletme Sahibi	5	3,45	0,326	0,222	0,881
	İşletme Yöneticisi	26	3,46	0,153		
	İşletme Ortağı	4	3,56	0,125		
	Uzman / Çalışan	37	3,49	0,300		
	Total	72	3,48	0,247		
Lojistik Köyler	İşletme Sahibi	5	2,20	0,837	0,614	0,608
	İşletme Yöneticisi	26	2,42	0,643		
	İşletme Ortağı	4	2,75	0,957		
	Uzman / Çalışan	37	2,49	0,559		
	Total	72	2,46	0,627		
İşletme Dışı Uluslararası Lojistik Sorunları	İşletme Sahibi	5	4,65	0,379	2,417	0,074
	İşletme Yöneticisi	26	4,33	0,359		
	İşletme Ortağı	4	4,56	0,515		
	Uzman / Çalışan	37	4,59	0,432		
	Total	72	4,50	0,420		
Gümrük Kapıları	İşletme Sahibi	5	4,70	0,447	4,178	0,09*
	İşletme Yöneticisi	26	4,21	0,379		
	İşletme Ortağı	4	4,63	0,479		

	Uzman / Çalışan	37	4,57	0,474		
	Total	72	4,45	0,468		
Savaşlar ve Terör	İşletme Sahibi	5	4,60	0,548	0,936	0,428
	İşletme Yöneticisi	26	4,38	0,496		
	İşletme Ortağı	4	4,50	0,577		
	Uzman / Çalışan	37	4,59	0,498		
	Total	72	4,51	0,503		
Yurtdışı Navlun	İşletme Sahibi	5	4,60	0,548	0,418	0,741
	İşletme Yöneticisi	26	4,50	0,510		
	İşletme Ortağı	4	4,50	0,577		
	Uzman / Çalışan	36	4,64	0,487		
	Total	71	4,58	0,497		
Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi	İşletme Sahibi	5	3,47	0,380	0,279	0,840
	İşletme Yöneticisi	26	3,50	0,510		
	İşletme Ortağı	4	3,67	0,272		
	Uzman / Çalışan	37	3,56	0,352		
	Total	72	3,54	0,409		
Covid19un Etkileri	İşletme Sahibi	5	3,80	0,462	2,160	0,101
	İşletme Yöneticisi	26	3,49	0,332		
	İşletme Ortağı	4	3,92	0,674		
	Uzman / Çalışan	37	3,54	0,361		
	Total	72	3,56	0,386		

*p<0,05 (%5 anlamlılık düzeyini temsil etmektedir)

Tablo 21’de yer alan ANOVA testi sonuçları incelendiğinde; katılımcıların lojistik sorunlarına ilişkin görüşlerinin işletmedeki pozisyon gruplarına göre anlamlı şekilde farklılaştığı tespit edilmiştir. Buna göre, katılımcıların işletme dışı ulusal lojistik sorunlardan gümrükler ve işletme dışı uluslararası lojistik sorunlardan gümrük kapılarına ilişkin görüşlerinin işletme içindeki pozisyonlarına göre istatistiksel olarak anlamlı şekilde farklılaştığı (p<0,05), diğer boyutlarda ise herhangi bir farklılık bulunmadığı (p>0,05) belirlenmiştir.

Yapılan post-hoc (LSD) analizi sonucunda, gümrüklerle ilgili sorunlara işletme ortağı pozisyonunda bulunanların işletme sahibi, işletme yöneticisi ve uzman/çalışanlardan daha fazla ortalama puan verdikleri, gümrük kapılarına ilişkin sorunlara ise işletme sahiplerinin işletme yöneticilerine, işletme yöneticilerinin de işletme ve uzman/çalışanlarına göre daha fazla ortalama puan verdikleri belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre, gümrüklerle ilgili sorunlardan en fazla işletme ortaklarının, gümrük kapıları ile ilgili sorunlardan ise sırasıyla işletme sahibi, işletme yöneticileri ve uzman/çalışanların etkilendiği söylenebilir.

Tablo.22. Katılımcıların Lojistik Sorunlarına İlişkin Görüşlerinin İşletmelerin Dış Ticaret Departmanı Olma Durumuna Göre Farklılaşma Durumu

Alt Fonksiyon	Dış Departman Durumu	N	\bar{x}	Std. s.	T	p
İşletme İçi Lojistik Sorunları	Evet	71	3,45	0,330	0,061	0,959
	Hayır	2	3,44	0,157		
	Toplam	71	3,95	0,430		
Tedarik	Evet	2	3,67	0,471	0,849	0,547
	Hayır	71	2,52	0,576		
	Toplam	2	2,50	0,707		
Pazarlama	Evet	71	4,06	0,411	0,042	0,973
	Hayır	2	3,83	0,236		
	Toplam	71	1,97	0,717		
Dağıtım ve Taşımacılık	Evet	2	3,50	2,121	1,311	0,389
	Hayır	71	3,42	0,265		
	Toplam	2	3,61	0,079		
Dış Kaynak	Evet	71	3,65	0,545	-2,824	0,006*
	Hayır	2	4,00	0,000		
	Toplam	71	3,55	0,661		
İşletme Dışı Ulusal Lojistik Sorunları	Evet	2	3,50	0,707	-3,058	0,109
	Hayır	71	3,48	0,249		
	Toplam	2	3,50	0,000		
Devlet Mevzuatı	Evet	71	2,44	0,603	-0,889	0,377
	Hayır	2	3,50	0,707		
	Toplam	71	4,49	0,418		
Gümrükler	Evet	2	4,88	0,177	0,097	0,938
	Hayır	71	4,44	0,467		
	Toplam	2	4,75	0,354		

Ulusal Altyapılar	Evet	71	4,51	0,504	-0,715	0,477
	Hayır	2	5,00	0,000		
	Toplam	70	4,56	0,500		
Lojistik Köyler	Evet	2	5,00	0,000	-2,105	0,274
	Hayır	71	3,55	0,374		
	Toplam	2	2,83	1,179		
İşletme Dışı Uluslararası Lojistik Sorunları	Evet	71	3,57	0,389	-1,303	0,197
	Hayır	2	3,42	0,118		
	Toplam	71	3,45	0,330		
Gümrük Kapıları	Evet	2	3,44	0,157	-0,917	0,429
	Hayır	71	3,95	0,430		
	Toplam	2	3,67	0,471		
Savaşlar ve Terör	Evet	71	2,52	0,576	-1,375	0,173
	Hayır	2	2,50	0,707		
	Toplam	71	4,06	0,411		
Yurtdışı Navlun	Evet	2	3,83	0,236	-1,243	0,218
	Hayır	71	1,97	0,717		
	Toplam	2	3,50	2,121		
Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi	Evet	71	3,42	0,265	2,515	0,014*
	Hayır	2	3,61	0,079		
	Toplam	71	3,65	0,545		
Covid19un Etkileri	Evet	2	4,00	0,000	1,560	0,280
	Hayır	71	3,55	0,661		
	Toplam	2	3,50	0,707		

*p<0,05 (%5 anlamlılık düzeyini temsil etmektedir)

Tablo 22’de yer alan bağımsız örneklem t testi sonuçları incelendiğinde, katılımcıların lojistik sorunlarına ilişkin görüşlerinin işletmenin dış ticaret departmanı olma durumuna göre anlamlı şekilde farklılaştığı tespit edilmiştir. Buna göre, katılımcıların işletme içi lojistik sorunlardan dış kaynak alt boyutu ve çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesi boyutlarına ilişkin görüşleri işletmenin dış ticaret departmanı olma durumuna göre istatistiksel olarak anlamlı şekilde farklılaşırken ($p<0,05$), diğer boyutlarda herhangi bir farklılık bulunmamaktadır ($p>0,05$).

Yapılan ikili karşılaştırma analizine göre, dış ticaret departmanı bulunmayan işletmelerin dış kaynak kullanma ve çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesi ortalama puanları dış ticaret departmanı olan işletmelere göre anlamlı şekilde daha düşük olmaktadır. Bu sonuçlara göre, işletmelerde dış ticaret departmanı olmasının lojistik

açından önemli bir faktör olduğu ve dış ticaret departmanına sahip olmasının dış kaynak bulmayı ve lojistik firmasının hizmet kalitesini doğrudan etkilediği söylenebilir.

Yukarıda yer alan analiz sonuçlarına göre, araştırmanın:

H1: İşletmelerin kendi iç çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır

H2: İşletmelerin ulusal dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır

H3: İşletmelerin uluslararası dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır

şeklindeki hipotezleri kabul edilmiştir.

8.9.3. İşletmelerin Karşılaştıkları Lojistik Sorunları ile Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi Arasındaki İlişkiye Yönelik Bulgular

Katılımcıların çalıştıkları işletmelerin karşılaştıkları lojistik sorunlar ile lojistik firmaların hizmet kalitesi arasındaki ilişkilerin belirlenmesine yönelik yapılan korelasyon ve regresyon analiz sonuçları aşağıda tablolar halinde gösterilmiştir.

Tablo.23. İşletme İçi Lojistik Sorunları ile Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesinin Karşılaştırılmasına Yönelik Korelasyon Analizi

	n	Ort.	Std.s.	1	2	3	4	5	6
1. Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi	73	3,53	0,411	-	0,116	0,140	0-,057	0,247*	0-,094
2. İşletme İçi lojistik Sorunlar	73	3,45	0,326	-	-	0,744* *	0,639* *	0,687* *	0,463* *
3. Tedarik	73	3,95	0,430	-	-	-	0,230	0,333* *	0,247*
4. Pazarlama	73	2,52	0,574	-	-	-	-	0,252*	0,122

5. Dağıtım ve Taşımacılık	73	4,05	0,408	-	-	-	-	-	0,069
6. Dış Kaynak	73	2,01	0,790	-	-	-	--	-	-

*p<0,05, **p<0,01

Tablo 23’de yer alan korelasyon analizi sonuçları incelendiğinde, işletme içi lojistik sorunlarının dağıtım ve taşımacılık alt fonksiyonu ile çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesinin ilişkili olduğu belirlenmiştir (p<0,05). Bu sonuca göre araştırmanın, “İşletmelerin kendi iç çevresinde dağıtım ve taşımacılık faaliyetlerinden kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H4c hipotezi kabul edilmiş, “İşletmelerin kendi iç çevresinde tedarik fonksiyonundan kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H4a), “İşletmelerin kendi iç çevresinde pazarlama faaliyetlerinden kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H4b) ve “İşletmelerin kendi iç çevresinde dış kaynak kullanımından kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H1d) şeklindeki hipotezleri ise reddedilmiştir.

Tablo.24. İşletme Dışı Ulusal Lojistik Sorunları ile Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesinin Karşılaştırılmasına Yönelik Korelasyon Analizi

	n	Ort.	Std.s.	1	2	3	4	5	6
1. Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet kalitesi	73	3,53	0,411	-	-,005	0,082	-,070	0,144	-,252*
2. İşletme Dışı Ulusal Lojistik Sorunlar	73	3,42	0,263	-	-	0,647*	0,737	0,708*	,045**
3. Devlet Mevzuatı	73	3,66	0,540	-	-	-	0,242*	0,340*	-,250*
4. Gümrükler	73	3,55	0,657	-	-	-	-	0,275*	-0,140
5. Ulusal Altyapılar	73	3,48	0,246	-	-	-	-	-	-0,050

6. Lojistik Köyler	73	2,47	0,625	-	-	-	--	-	-
--------------------	----	------	-------	---	---	---	----	---	---

*p<0,05, **p<0,01

Tablo 24’te yer alan korelasyon analizi sonuçları incelendiğinde, işletme dışı ulusal lojistik sorunlarının dağıtım ve taşımacılık alt fonksiyonu ile çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesinin ilişkili olduğu belirlenmiştir (p<0,05). Bu sonuca göre araştırmanın, “İşletmelerin ulusal dış çevresinde lojistik köyler ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H5d hipotezi kabul edilmiş, “İşletmelerin ulusal dış çevresinde devlet mevzuatı ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H5a), “İşletmelerin ulusal dış çevresinde gümrükleme ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H5b) ve “İşletmelerin ulusal dış çevresinde ulusal altyapılar ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H5c) hipotezleri ise reddedilmiştir.

Tablo.25. İşletme Dışı Uluslararası Lojistik Sorunları ile Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesinin Karşılaştırılmasına Yönelik Korelasyon Analizi

	n	Ort.	Std.s.	1	2	3	4	5
1. Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet kalitesi	73	3,53	0,411	-	-,060	-,059	-,143	0,045
2. İşletme Dışı Ulusal Lojistik Sorunlar	73	4,50	0,417	-	-	0,939*	0,883*	0,707*
3. Devlet Mevzuatı	73	4,45	0,465	-	-	-	0,791*	0,482*
4. Gümrükler	73	4,52	0,503	-	-	-	-	0,470*
5. Lojistik Köyler	73	4,57	0,499	-	-	-	--	-

Tablo 25’te yer alan korelasyon analizi sonuçları incelendiğinde, işletme dışı uluslararası lojistik sorunları ile çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesinin ilişkili olmadığı belirlenmiştir (p>0,05). Bu sonuca göre; araştırmanın, “İşletmelerin uluslararası dış çevresinde gümrük kapıları ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik

firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H6a, “İşletmelerin uluslararası dış çevresinde savaş ve terör ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H6b ve “İşletmelerin uluslararası dış çevresinde yurtdışı navlun giderleri ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H6c hipotezleri reddedilmiştir.

*p<0,05, **p<0,01

Tablo.26. Covid 19’un Etkileri ile Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesinin Karşılaştırılmasına Yönelik Korelasyon Analizi

	n	Ort.	Std.s.	1	2
1.Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet kalitesi	73	3,53	0,411	-	0,123
2. Covid 19’un Etkileri	73	3,56	0,384	-	-

*p<0,05, **p<0,01

Tablo 26’da yer alan korelasyon analizi sonuçları incelendiğinde, Covid 19’un etkileri ile çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesinin ilişkili olmadığı belirlenmiştir (p>0,05). Bu sonuca göre araştırmanın, “Küresel Covid 19 salgın hastalığının etkileri ile lojistik hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H7 hipotezi reddedilmiştir.

Elde edilen tüm bulgulara, çalışmada kurulan hipotezlerin kabul ve ret durumları Tablo 27’de gösterilmiştir.

Tablo 27. Araştırma Hipotezlerinin Kabul ve Ret Durumu

HİPOTEZ	DURUM
H1: İşletmelerin kendi iç çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır.	KABUL

H2: İşletmelerin ulusal dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır.	KABUL
H3: İşletmelerin uluslararası dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır	KABUL
H4a: İşletmelerin kendi iç çevresinde tedarik fonksiyonundan kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	RET
H4b: İşletmelerin kendi iç çevresinde pazarlama faaliyetlerinden kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	RET
H4c: İşletmelerin kendi iç çevresinde dağıtım ve taşımacılık faaliyetlerinden kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	KABUL
H4d: İşletmelerin kendi iç çevresinde dış kaynak kullanımından kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	RET
H5a: İşletmelerin ulusal dış çevresinde devlet mevzuatı ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	RET
H5b: İşletmelerin ulusal dış çevresinde gümrükleme ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	RET
H5c: İşletmelerin ulusal dış çevresinde ulusal altyapılar ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	RET
H5d: İşletmelerin ulusal dış çevresinde lojistik köyler ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	KABUL
H6a: İşletmelerin uluslararası dış çevresinde gümrük kapıları ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	RET
H6b: İşletmelerin uluslararası dış çevresinde savaş ve terör ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	RET
H6c: İşletmelerin uluslararası dış çevresinde yurtdışı navlun giderleri ile	RET

İlgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	
H7: Küresel Covid 19 salgın hastalığının etkileri ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.	RET

9. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde gıda sektöründe ihracat gerçekleştiren işletme çalışanlarına yönelik yapılan anketler aracılığıyla elde edilen veriler doğrultusunda ulaşılan sonuçlara ve bu kapsamda geliştirilen önerilere yer verilmiştir.

Çalışmada esas problem olarak, Konya şehrinde bulunan ve gıda sektöründe faaliyet gösteren ihracatçı işletmelerin karşılaştıkları lojistik sorunların belirlenmesine çalışılmıştır.

Araştırmaya, “Konya Ticaret Odası Dış Ticaret Servisinde kayıtlı ve Ticaret Odası” tarafından gıda sektöründe faaliyet gösterdiğine ilişkin “Kapasite Raporu” düzenlenen işletmeler arasından küme örneklem metodu ile seçilmiş 73 gıda işletmesi gönüllü olarak katılım sağlamıştır. Katılımcılara, ihracatta karşılaştıkları iç ve dış lojistik sorunların belirlenmesi amacıyla anketler uygulanmış ve anketlerden toplanan verilerin istatistiksel yöntemlerle analizi sonucunda bu konudaki görüşleri elde edilmiştir.

a-) Katılımcıların Demografik Özellikleri ile İfade Ettikleri Lojistik Sorunlar Arasındaki Farklılıklara İlişkin Sonuçlar

Yapılan çalışmada; firma yöneticilerinin eğitim, tecrübe, ticari cesaret, piyasa bilgisi vb. sebeplerden dolayı yaşanan yahut yaşanması muhtemel olabilecek olayların düşüncesiyle problemlere bakışlarının da farklılaştığı görülmektedir.

Yapılan analizler sonucunda, katılımcıların lojistik sorunlarına ilişkin görüşlerinin, işletme içindeki lojistik sorunlardan tedarik alt boyutu ile çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesi boyutunda yaşa göre istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar olduğu ($p<0,05$), diğer boyutlarda ise herhangi bir farklılık bulunmadığı ($p>0,05$) belirlenmiştir. Post-hoc (LSD) analizi sonucunda hem tedarik alt boyutunda hem de çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesi boyutunda 20-24 ve 40-59 yaş grubunda yer alan bireylerin ortalama puanlarının 25-39 yaş grubundakilere göre anlamlı şekilde yüksek olduğu belirlenmiştir. Bu sonuca göre, bireylerin tedarik sorunlarıyla ilk karşılaştıkları yıllarda bunun büyük bir sorun olduğunu düşündükleri ve bu durumun da çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesine olumsuz yansıdığını düşündükleri, daha sonraki yıllarda ise tedarik sorunlarıyla nasıl baş edebileceklerine yönelik çözümler geliştirebildikleri

ancak, 40'lı yaşlardan sonra tedarik sorunlarıyla başa çıkmakta tekrar zorlanmaya başladıkları söylenebilir.

Katılımcıların eğitim düzeyi gruplarına göre ifade ettikleri lojistik sorunlarda anlamlı farklılıkların olmadığı ($p>0,05$) tespit edilmiştir. Sonuca göre, kişilerin eğitim durumunun işletmenin lojistik sorunlarına ilişkin görüşleri üstünde belirleyici olan bir etkisinin bulunmadığı söylenebilir.

Katılımcıların lojistik sorunlarına ilişkin görüşlerinin işletmedeki pozisyon gruplarına göre anlamlı şekilde farklılaştığı tespit edilmiştir. Buna göre, katılımcıların işletme dışı ulusal lojistik sorunlardan gümrükler ve işletme dışı uluslararası lojistik sorunlardan gümrük kapılarına ilişkin görüşlerinin işletme içindeki pozisyonlarına göre istatistiksel olarak anlamlı şekilde farklılaştığı ($p<0,05$), diğer boyutlarda ise herhangi bir farklılık bulunmadığı ($p>0,05$) belirlenmiştir. Yapılan post-hoc (LSD) analizi sonucunda, gümrüklerle ilgili sorunlara işletme ortağı pozisyonunda bulunanların işletme sahibi, işletme yöneticisi ve uzman/çalışanlardan daha fazla ortalama puan verdikleri, gümrük kapılarına ilişkin sorunlara ise işletme sahiplerinin işletme yöneticilerine, işletme yöneticilerinin de işletme ve uzman/çalışanlarına göre daha fazla ortalama puan verdikleri belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre, gümrüklerle ilgili sorunlardan en fazla işletme ortaklarının, gümrük kapıları ile ilgili sorunlardan ise sırasıyla işletme sahibi, işletme yöneticileri ve uzman/çalışanların etkilendiği söylenebilir. Diğer bir ifadeyle, sahada çalışan ve ihracat uygulamasında daha aktif rol almak zorunda bulunan pozisyonda bulunan çalışanların gümrük kapılarında bazı lojistik sorunlar olduğunu düşündükleri ifade edilebilir.

Katılımcıların lojistik sorunlarına ilişkin görüşlerinin işletmenin dış ticaret departmanı olma durumuna göre anlamlı şekilde farklılaştığı tespit edilmiştir. Buna göre, katılımcıların işletme içi lojistik sorunlardan dış kaynak alt boyutu ve çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesi boyutlarına ilişkin görüşleri işletmenin dış ticaret departmanı olma durumuna göre istatistiksel olarak anlamlı şekilde farklılaşırken ($p<0,05$), diğer boyutlarda herhangi bir farklılık bulunmamaktadır ($p>0,05$). Yapılan ikili karşılaştırma analizine göre, dış ticaret departmanı bulunmayan işletmelerin dış kaynak kullanma ve çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesi ortalama puanları dış ticaret departmanı olan işletmelere göre anlamlı şekilde daha düşük olmaktadır. Bu sonuçlara göre, işletmelerde

dış ticaret departmanı olmasının lojistik açıdan önemli bir faktör olduğu ve dış ticaret departmanına sahip olmasının dış kaynak bulmayı ve lojistik firmasının hizmet kalitesini doğrudan etkilediği ve dış ticaret departmanı olan işletmelerin daha az lojistik sorunlarla karşılaştıkları söylenebilir.

Yukarda yer alan analiz sonuçlarına göre, araştırmanın:

- H1:** İşletmelerin kendi iç çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır
- H2:** İşletmelerin ulusal dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır
- H3:** İşletmelerin uluslararası dış çevresinde karşılaşılabileceği lojistik sorunlar tanımlayıcı özelliklere göre farklılaşmaktadır, şeklindeki hipotezleri kabul edilmiştir.

b-) İşletme İçi Lojistik Sorunlara İlişkin Sonuçlar

Katılımcıların çalıştıkları işletmelerin karşılaştıkları lojistik sorunlar ile lojistik firmaların hizmet kalitesi arasındaki ilişkilerin belirlenmesine yönelik yapılan analizler sonucunda, işletme içi lojistik sorunlarının dağıtım ve taşımacılık alt fonksiyonu ile çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesinin ilişkili olduğu belirlenmiştir ($p < 0,05$). Bu sonuca göre araştırmanın, “İşletmelerin kendi iç çevresinde dağıtım ve taşımacılık faaliyetlerinden kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H4c hipotezi kabul edilmiş, “İşletmelerin kendi iç çevresinde tedarik fonksiyonundan kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H4a), “İşletmelerin kendi iç çevresinde pazarlama faaliyetlerinden kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H4b) ve “İşletmelerin kendi iç çevresinde dış kaynak kullanımından kaynaklanan lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H1d) şeklindeki hipotezleri ise reddedilmiştir

Buradan hareketle, lojistik firmasının sağladığı hizmetlerin kalitesinin yetersiz olmasının işletmelerde özellikle dağıtım ve taşımacılık olmak üzere bazı işletme içi

sorunlara yol açtığı düşünülebilir. Bunun yanında, işletmelerin taşıma ve dağıtım işlemlerini daha çok kendi bünyesindeki imkânlarla yapmaya çalıştıkları, bu nedenle de bu konuyu bir lojistik sorunu olarak gördükleri düşünülmektedir.

c-) İşletme Dışı Ulusal Lojistik Sorunlara İlişkin Sonuçlar

Yapılan analizlerde, işletme dışı ulusal lojistik sorunlarının dağıtım ve taşımacılık alt fonksiyonu ile çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesinin ilişkili olduğu belirlenmiştir ($p < 0,05$). Bu sonuca göre araştırmanın, “İşletmelerin ulusal dış çevresinde lojistik köyler ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H5d hipotezi kabul edilmiş, “İşletmelerin ulusal dış çevresinde devlet mevzuatı ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H5a), “İşletmelerin ulusal dış çevresinde gümrükleme ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H5b) ve “İşletmelerin ulusal dış çevresinde ulusal altyapılar ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” (H5c) hipotezleri ise reddedilmiştir.

Bu doğrultuda, işletmelerin ulusal lojistik sorunlarının başında lojistik köylerin geldiği, diğer bir ifadeyle kendilerine sağlanan bu imkânlardan yeterince faydalanamadıkları veya lojistik köylerin amaçlanan hedeflerini yerine getirmeden uzak olduğu ifade edilebilir. Yine, her ilde lojistik köyü bulunmamasının bu yöndeki sorunların temelini oluşturduğu düşünülmektedir.

d-) İşletme Dışı Uluslararası Lojistik Sorunlara İlişkin Sonuçlar

Yapılan analizlerde, işletme dışı uluslararası lojistik sorunları ile çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesinin ilişkili olmadığı belirlenmiştir ($p > 0,05$). Bu sonuca göre; araştırmanın, “İşletmelerin uluslararası dış çevresinde gümrük kapıları ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H6a, “İşletmelerin uluslararası dış çevresinde savaş ve terör ile ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H6b ve “İşletmelerin uluslararası dış çevresinde yurtdışı navlun giderleri ile

ilgili lojistik sorunlar ile lojistik firmalarının hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H6c hipotezleri reddedilmiştir.

Çalışmada, her ne kadar işletme çalışanları bazı uluslararası lojistik sorunlarının olduğunu ifade etseler de bu sorunların çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesinden kaynaklanmadığı söylenebilir. Ayrıca, çalışmanın yapıldığı dönemde küresel Covid 19 salgınının olması ve diğer ülkelerin ihracat performansının bu salgından oldukça kötü etkilenmesine karşın, Türkiye’nin aldığı bazı tedbirler ve riskler çerçevesinde ihracatını olumlu yönde geliştirmesinin, işletmelerin çok fazla uluslararası kaynaklı lojistik sorun yaşamamalarını sağladığı düşünülmektedir.

e-) Covid 19’un İhracat ve Lojistik Sorunlara Etkilerine İlişkin Sonuçlar

Yapılan analizler sonucunda, Covid 19’un etkileri ile çalışılan lojistik firmasının hizmet kalitesinin ilişkili olmadığı belirlenmiştir ($p>0,05$). Bu sonuca göre araştırmanın, “Küresel Covid 19 salgın hastalığının etkileri ile lojistik hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki vardır” şeklindeki H7 hipotezi reddedilmiştir.

Çalışmanın en beklenmedik ya da öngörülemeyen bulgusunun, küresel Covid 19 salgın hastalığının etkileri ile lojistik hizmet kalitesi arasında anlamlı bir ilişki olmadığı hususu olduğu değerlendirilmektedir. Araştırmada elde edilen verilerin istatistiksel yöntemlerle analizi sonucunda bu yönde ulaşılan tespitin, Covid-19 salgın hastalığı döneminde işletmelerin bazı lojistik sorunları yaşamalarına karşın Türkiye’nin aldığı stratejik kararlar ve riskler doğrultusunda ihracat performansının oldukça iyi seviyelerde olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, gıda sektöründe ihracat faaliyeti gerçekleştirilen işletmelerin yaşanan lojistik sorunlarına karşın, genel anlamdaki ihracat performansının yüksek olması sebebiyle yaşanan bu sorunları göz ardı edebildikleri söylenebilir. Ancak, yine de bu konuda gereken koruyucu tedbirlerin ciddiyetle uygulanmasına devam edilmesi ve hastalığın yıkıcı etkilerinden olabildiğince korunması unutulmaması gereken önemli bir husustur.

Sektöre Yönelik Öneriler

Yapılan çalışma sonucunda ulaşılan sonuçlar çerçevesinde aşağıdaki öneriler geliştirilmiştir:

- Gıda sektöründe faaliyet gösteren ihracat işletmeleri, lojistik firmaları ile daha fazla işbirliği içinde çalışmalıdır. Lojistik firmasından özellikle belirli sözleşmeler çerçevesinde hizmet almaya özen göstermelidirler. Bu sayede daha az lojistik sorunları ile karşılaşacaklardır.
- İşletmeler, kendi bünyesindeki dağıtım ve taşımacılık imkânlarından ziyade lojistik firmasından bu konuda hizmet almaya özen göstermelidirler. Lojistik firmasının kendilerine sağladığı hizmet kalitesinin düşük veya yetersiz olması durumunda firma değişikliği yapmaktan tereddüt etmemelidirler. Dağıtım ve taşımacılık işlemlerinde profesyonel destek alınmasının, firmaya maliyet ve zaman açısından katma değer sağlayacağı unutulmamalıdır.
- Uluslararası lojistik alanında önemli bir yeri bulunduğu düşünülen lojistik köylerinin etkinliğini artırıcı önlemler alınmalıdır. Ayrıca, lojistik köylerinin tüm şehirlerde kurulmasının işletmelerin karşılaştıkları lojistik sorunlarını azaltacağı ve ihracat performanslarına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.
- Gümrüklerde ürünlerin bekletilmesinin en fazla ifade edilen lojistik sorunları arasında olduğu göz önünde bulundurulmalı, bu konuda işlemleri hızlandırıcı personel istihdamı vb. tedbirler alınmalıdır.
- Küresel Covid 19 salgınının tüm alanlarda olduğu gibi ihracat üzerindeki olumsuzlukları unutulmamalıdır. Yapılan çalışmada, bu konunun lojistik sorunlarına yansımadağı gözlenirse de hassas bir durum oluşturduğu göz önünde bulundurulmalı ve gereken önleyici tedbirlerin alınmasına devam edilmelidir. İhracat faaliyetleri kapsamında alınan risk seviyesi gözden geçirilmeli, salgında yaşanan sürece göre aktif olarak güncellenmelidir.
- Yapılan çalışma gıda sektörüne yönelik ve Covid 19 salgını sebebiyle nispeten küçük bir örneklem grubu ile gerçekleştirilmiştir. İlerde yapılacak çalışmalarda, daha farklı sektörleri ve daha büyük örneklem grubunu kapsayan çalışmaların literatüre katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Abdallah, Hany. (2004). Guidelines For Assessing Costs In A Logistics System: An Example Of Transport Cost Analysis. Arlington, Va: John Snow, Inc. /deliver, For The U.S. Agency For International Development

Adıgüzel, Muhittin (2013). Ekonomik Küreselleşmenin Türkiye Ekonomisine Etkileri, Akademik Bakış Dergisi Sayı: 35 Mart – Nisan 2013

Adıgüzel, Selminaz (2018). Uluslararası Ticarete Sınır Kapısında Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri <https://www.academia.edu/> Et:29.12.2020

Afatoğlu, Ali (2013). “Lojistiğin 2013 Atılımı”, Turkishtime, Mayıs 1-25.

Akandere, Gökhan (2013). Lojistik Köylerinin Etkin Yöntemi: Konya İline Ait Bir Model Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Aksungur, (2020). Türkiye'nin Lojistik Performansının Değerlendirilmesi Boylamsal Bir Araştırma, Toros Üniversitesi İİSBF Sosyal Bilimler Dergisi Yıl 2020, Cilt 7, Sayı12

Alkan, Mustafa, Erdal, Murat. (2007). Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü, UTİKAD, İstanbul, 2. Baskı

Andraski, Joseph ve Novack, Robert (1996). Marketing Logistics Value: Managing The 5 P's. Journal Of Business Logitics

Aras, Haydar (2012). Deniz ve Su Yolu Taşımacılığı. (Editör: Nil Aras ve Ender Gerece). Ulaştırma Sistemleri. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

Ayhan, Veysel, Basılgan, Müslüm ve Algan, Ümit. (2012). Türkiye ile Suriye Arasındaki Krizin Gaziantep ve Hatay Bölgesi Ekonomileri Üzerindeki Etkileri, Uluslararası Orta Doğu Barış Araştırmaları Merkezi.

Baki, Birdoğan (2004) Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi. Trabzon: Lega Kitabevi, Eylül 2004.

Bayramoğlu, Köksal (2014). “Lojistik Sektörü Devlet Politikaları ile Desteklenmeli-Nilgün Keleş ile Röportaj”, Ekovitrin, Ocak, 136-141.

Başlangıç, Sadık Özgür (2015). “Uluslararası Lojistik Uygulamalarında Teslim Şekilleri ve Teslim Şekli Seçimini Etkileyen Unsurların Belirlenmesi” T.C. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Doktora Tezi 2015

Berkowitz, E.N., Roger A.K., Steven W.H. and William R. (1997). Marketing, Irwin Mcgraw-Hill, USA.

Bozkurt, Cuma, Mermertaş, Funda (2019). Türkiye ve G8 Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması, İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi, Yıl: 2019, Cilt: 7, Sayı: 2

Can, Berrak Erkumru (2019). Türkiye’de Lojistik Sektörü, Sektörde Karşılaşılan Sorunlar ve Lojistik Sektörünün Ekonomik Büyümeye Etkisi. Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Canitez, Murat (2011). Uluslararası Pazarlamada Lojistik ve Uygulamaları, Gazi Kitabevi Ankara

Canitez, Murat. (2005). “Uygulamalı İhracat ve İthalat İşlemler ve Dokümantasyon” Gazi Kitabevi

Yunus ve Ali Alagöz (2007). Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi, Yönetim Bilimleri Dergisi (5: 2) 2007

Cömert, Bülent (2016). Lojistik Sektöründeki Gelişmelerin Türk Dış Ticaretine Etkisi, T.C. Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dış Ticaret Anabilim Dalı, Nevşehir Ocak 2016

CSCMP- Council Of Supply Chain Management Professionals (2019). Wwww.Cscmp.Org, E.T: 12.12.2020

Çalış, Asım (2007). “İhracatta Nakliyat (Incoterms, Taşıma, Sigorta)” Mayıs İGEME İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi.

Çancı Metin, Murat Erdal (2002). Lojistik Yönetimi, Pegem Yayıncılık, İstanbul, 2002.

- Çekerol, G. Serap (2013). Lojistik Yönetimi. Eskişehir Anadolu Üniversitesi.
- Demir, Muhittin Hakan (2013). T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2752 Açık öğretim Fakültesi Yayını No: 1710 “Çağdaş Lojistik Uygulamaları”, 2013
- Demir, Volkan “Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2007
- Deniş, Özlem F. (2012). Tersine Lojistik ve Denizli İlinde Ömrünü Tamamlamış Geri Kazanımı İçin Tersine Lojistik Ağ Modelinin Tam sayılı Programlamayla Tasarımı, Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli.
- Hülya Pınar (2016). Küreselleşme Bağlamında Ticaretin Kolaylaştırılması İçin Türkiye’de Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Engeller ve Bunlara Çözüm Arayışları, TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara
- Hakkı, İ. (2009) Küreselleşme Sürecinde Lojistik Sektörü Örneğinde İşgücü Niteliğindeki Dönüşüm, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı Doktora Tezi, İzmir
- Dumanoglu, Sezayi (2005). ‘Lojistik Maliyetler ve Etkili Bir Raporlama Tekniğine Uygun Olarak Lojistik Maliyetlerinin İzlenmesi’, MÖDAV-Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi, Cilt:7, Sayı:2, Haziran-2005
- Ellinger, Alexander, Keller, Scott, and P.J. Daugherty (2000). The Relationship Between Marketing/Logistics Interdepartmental Integration And Performance in U.S. Manufacturing Firms: An Empirical Study, Journal Of Business Logistics, 21(1)
- Elgün, Mahmut Nevfel (2011). Ulusal ve Uluslararası Taşıma Ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları Ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi (C.XIII, S II).
- Eker, Özgür (2015) “DAPNedir?” <https://www.Disticaret.Biz.Tr/2015/08/Delivered-At-Place-Dap-Nedir.Html>ET. 13.12.2020.

- Eren, Mehmet Vahit, Çütcü İbrahim (2018). Küreselleşmenin Ekonomik Büyümeye Etkisi: Türkiye Üzerine Ekonometrik Bir Analiz. Siyaset, Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi, Ocak 2018, Cilt: 6, Sayı: 1, Ss.47-61
- Erdoğan, Nurten (2007) “Lojistik Maliyetlemesi ve Lojistikte Faaliyete Dayalı Maliyetleme”, Anadolu Üniversitesi Yayınları, No.1748 İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, Eskişehir, 2007, No. 22
- Erkan, Birol (2014). “Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü” Kilis Üniversitesi, İktisat Bölümü, Yüksek Lisans 7 Aralık 2014.
- Gattorna, John, and Selen, Willem. (2004). Characteristics, Strategies And Trends For 3pl/4pl In Australia, Alpha Research Consortium.
- Gülen, Kemal Güven. (2005). Lojistik Hizmetlerde Dış Kaynak Kullanımının Yaygınlaşması ve Tedarikçi İşletmelerde Gelişim Stratejileri, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Dergisi, Yıl 4, Sayı 8, Güz 2005/2
- Güngörürler, Sevim (2004). “Ticaretin Vazgeçilmezi Lojistik Sektöründe Son Gelişmeler”, İzmir Ticaret Odası, Pusula Dergisi, Sayı:11, İzmir, 2004.
- Gürdal, Sahavet (2006). Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul: İTO Yayını.
- Hacıbektaşoğlu, Beyda(2020). Lojistik Sektörü ve Lojistik Süreçlerinin Sağladığı Maliyet ve İş Gücü Avantajları: Tekstil Sektörü Üzerine Bir İnceleme, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Uluslararası Ticaret ve Para Yönetimi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Higgins, Christopher, D. Ferguson, and Mark R. (2011). An Exploration Of TheFreight Village Concept And İts Applicability To Ontario, Mcmaster Institute For Transportation And Logistics, Oct.
- Houlihan, John B. (1985). “International SupplyChain Management [Uluslararası Tedarik Zinciri Yönetimi]”, International JournalOf Physical Distribution AndMaterials Management, 15 (1), 22.
- Kanalıcı, Ömür (2006). Türkiye ve Lojistik, AR&GE Bülten 28, İstanbul: Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü

Kara, Mehmet, Lütfü Tayfur ve Hamit Basık (2009). Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Yıl/Year: 2009, Cilt/Volume: 6, Sayı/Issue: 11

Karafakıoğlu, Mehmet (1997). Uluslararası Pazarlama, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş. İstanbul

Karadayı, Erkin (2012). Karayolu Taşımacılığı. (Editör: Nil Aras ve Ender Gerede). Ulaştırma Sistemleri. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

Karagülle, A. Özgür (2016). Gelişen Dünya Ekonomisinde İki İnteraktif Kavram: Küreselleşme ve Lojistik, 26 Temmuz 2016, [Http://Www.Lojoblog.Com/Gelisen-Dunya-Ekonomisinde-İki-İnteraktif-Kavram-Kuresellesme-Ve-Lojistik/ET: 30-12-2020](http://www.lojiblog.com/gelisen-dunya-ekonomisinde-iki-interaktif-kavram-kuresellesme-ve-lojistik/ET:30-12-2020)

Karamolla, Tarık (2015). Lojistik Sektörünün Yapısı ve Sektördeki Sorunlara Yönelik Çözüm Önerileri (İstanbul İli Örneği). Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.

Kaymakçı, Mehmet Akif (2018). Uluslararası Ticarete İşletmelerin Lojistik Sorunları: Konya İmalat Sektöründeki İşletmelere Yönelik Ampirik Bir Çalışma ve Model Önerisi, T.C. KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı, 2018 Yüksek Lisans Tezi, Konya

Keegan W., (1995). Global Marketing Management. PrenticeHall

Keskin, M. Hakan (2011). Kavramlar, Prensipler, Uygulamalar Lojistik El Kitabı ve Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri, Ankara: Gazi Kitabevi

Keskin, M. Hakan (2018).“Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi, Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği”, Nobel Yayıncılık, 2018

Koban, Emine ve Yıldırım Keser, Hilal (2010). Dış Ticarete Lojistik (3. Baskı). Bursa: Ekin Basın Yayın Dağıtım

Köser, Yakup (2011). Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Karşılaştırmalı Olarak Türkiye Lojistik Sektörünün İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Küçüksolak B. Tuğrul (2006). Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Eğitimi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

- Lambert, Douglas, M. Martha, C. Cooper, and Janus D. Pagh (1998). Supply Chain Management: Implementation Issues And Research Opportunities, International Journal Of Logistics Management, Vol:9/2 Yıl: 1998
- Langford, John W. (1995). Logistics Principles And Applications, Mcgraw-Hill Corporation, New York, 1995
- Langley, C. John., Coyle John, Novack, Robert., and Gibson, Brian. (2008), Managing Supply Chains: A Logistics Approach, South-Westerns Cengage Learning, Kanada.
- Lojistik Dünyası, (2011). [Http://Www.Lojistikdunyasi.Net/Dis-Ticarette-Teslim-Sekilleri.Html](http://www.lojistikdunyasi.net/dis-ticarette-teslim-sekilleri.html)ET. 13.13.2020
- Long, Douglas (2019). Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi (International Logistics, Global Supply Chain Management) (Çvr. Mehmet Tanyaş ve Murat Düzgün) Atlas Akademik Basım Yayın Dağıtım Tic. Ltd. Şti. Ankara (Orijinal Yayın Tarihi, 2003)
- Malfliet, Jonas (2011). “Incoterms2010 AndTheMode Of Transport: How ToChooseThe Right Term” Ghent University, Belgium
- Marcuse, Peter (2000). The Language Of Globalization, MonthlyReview, Volume: 52, No:3, NY, July-August2000,
- Mentzer John, DewittWilliam, KeeblerJame, MinSoonhong, NixW. Nancy, Smith Carlo, ZachariaZach, (2001). Defining Supply Chain Management, Journal Of Business Logistics, 22/2
- Nakip, Mahir, İnci Varinli ve Mustafa Gülmez Nakip, (2012). Güncel Pazarlama Yönetimi, Ankara: Detay Yayıncılık.
- Nalçakan, Meserret (2012). Demiryolu Taşımacılığı. (Editör: Nil Aras ve Ender Gerede). Ulaştırma Sistemleri. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Orhan, Osman. (2003), Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İTO Yayınları, İstanbul.
- Osman Z. Orhan, Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 2003-39, İstanbul, 2003, S. 11.

- Özcan, Selami. (2008). Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerde Lojistik Yönetiminin Önemi, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2008 Cilt 5, Sayı 10
- Özdemir, Ali (2012). Lojistiğin Temel Kavramları (Editör: Meserret Nalçakan ve Fikret Er). Lojistik İlkeleri. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi,
- Özkan Abdullah. (2006), ‘‘Küreselleşme Sürecinin Medya ve Kültür Üzerindeki Etkileri’’, Türk Asya Stratejik Araştırma Merkezi, Stratejik Rapor No:15
- Özkan, Kamil Mehmet (2009). Lojistik Ve Küreselleşme, 06 Mayıs 2009 , <https://Kamilmehmetozkan.Com/2009/03/04/Lojistik-Ve-Kuresellesme/ET:31.12.2020>
- Panayides, Marios (2007). Affirmative Obligations And Market Making With Inventory. Journal Of Financial Economics, 86(2)
- Popa Lucia, Paliu; Babucea Ana – Gabriela (2011). ‘‘Price Categories Used In Foreign Trade Transactions In The Light Of The Delivery Terms Incoterms 2010’’ UniversityOf TarguJiu, Romania, AnnalsOf The ‘‘ConstantinBrâncuși’’ UniversityOf TârguJiu, Economy Series, Issue4/2011
- Saka, Akın (2012). Lojistiğin Tanımı, Tarihsel Gelişimi. <http://www.Lojisturk.Net/Guncel/Lojistik-Tanimi-Tarihsel-Gelisimi1341827844h.Html>, E.T.:11.12.2020
- Schoell, William, Guittianan Joseph P. (1995) Marketing, PrenticeHall Inc. 6th Edition, New Jersey, 1995
- Sengupta, Sumantra., ve JohnTurnbull (1996). ‘‘Seamless Optimization Of The Entire Supply Chain’’, Industrial Engineering Solutions, 1996/28(10), Ss. 28-33.
- Sevimli, Osman Tansu. (2007) Tedarik Zinciri Ortaklıklarında Bilgi Paylaşımının Faydaları ve Etkileri, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı Üretim Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2007
- Sezen, Bülent, Yılmaz, Cengiz., Gezgin, Güzide (2002). ‘‘Lojistik İşlevinin Pazarlama ve Üretim Birimleri Arasındaki Bağlayıcı Rolü ve İşletme Performansı Üzerine Etkisi’’, Dokuz Eylül Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, C.17, 2002

- Süren, Alırıza (2018). Küreselleşen Dünyada Lojistiğin Önemi, <https://www.amfiweb.net/kuresellesen-dunyada-lojistigin-onemi/> Et:30.12.2020
- T.C. Kalkınma Bakanlığı, (2013). Onuncu Kalkınma Planı 2014-2023, Ankara, 1-199.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı (2018). On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2018
- Tanla, Bülent, Okan Tuna, Dursun Yener, Aysun Akpolat, Tuğba Güngör (2013). “Lojistik Sektöründe Eğilimler Araştırması”, Beykoz Lojistik Meslek Yüksek Okulu Lojistik Uygulamaları ve Araştırmaları Merkezi Raporu
- Tanyaş, Mehmet. (2015). İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu, MüsiadAraştırma Raporları: 95
- Tağraf, Hasan. (2002) Küreselleşme Süreci ve Çok uluslu İşletmelerin Küreselleşme Sürecine Etkisi, Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 3, Sayı 2, 2002
- Tekin, Mahmut (2013). Lojistik, 1. Baskı. Konya: Günay Ofset
- Tekinbaş, Feyza (2008). Lojistiğin Küreselleşmesi Sürecindeki Olası Sorunlar ve Çözüm Önerileri, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Uluslararası İşletmecilik Programı Yüksek Lisans Tezi, İzmir
- TOBB (2014). Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, 2014
- Tokay, Semih Hüseyin; Ali Deran, Seçkin Arslan (2010). Lojistik Maliyet Yönetiminde İzlenebilecek Stratejiler ve Muhasebe Eğitiminden Beklentiler, 21-25 Nisan 2010 Tarihleri Arasında Alanya’da Gerçekleştirilen XXIX. Muhasebe Eğitimi Sempozyum Bildirisi
- Tunç Hakan, Kaya Murat (2016). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Vizyoner Dergisi, Cilt 7, Sayı:14
- Tutar, Erdinç, Tutar, Filiz. Ve Yetişen, Handan. (2009). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) ile Karşılaştırmalı Analizi”, KMU İİBF Dergisi, 11(7), (190-216).
- Uca, Nagehan, “Lojistiğin Küresel Rekabetteki Yeri”, Beta Yayın, 2017. Ankara

Uludağ, Ahmet S. (2013). Lojistik Yönetiminde Lojistik Ağların Kullanımı ve Bir İşletme İçin Lojistik Ağın Geliştirilmesi, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği). (2010). Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, İstanbul: UTİKAD Yayınları.

Ülman, Burak (2001). “Uzun Süreçte Küreselleşme”, Küreselleşme ve Ulus-Devlet, Der: Meryem Koray, Yıldız Teknik Üniversitesi Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayını, No:1, İstanbul, 2001,

Wakeland, Wayne, Cholette, Susan, AndVenkat, Kumar (2001). “Food Transportation Issues And Reducing Carbon Footprint”, “Green Technologies İn FoodProductionAndProcessing/FoodEngineering Series”, Part: 3, USA 2001.

Wolff, Reyhan Ayşen, Yıldız, Deniz (2018). Türkiye’de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı, Social Sciences Research Journal, Volume 7, Issue3, 187-198 (September2018), ISSN: 2147-5237

World Bank. (2007). Connecting To Compete- Trade Logistics İn The Global Economy, Washington: International Trade Department, Worldbank.Com

Yased, (Uluslararası Yatırımcılar Derneği) (2012). “2023 Hedefleri Yolunda Bilgi ve İletişim Teknolojileri”, Eylül 1-168

Yeldan, Erinç. (2013) Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi: Bölüşüm, Birikim ve Büyüme. İletişim Yayınları, İstanbul

Büyüköztürk, Ş. (2011). *Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı*. Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık.

Fraenkel, J.R., Wallen, E.N. & Hyun, H.H. (2006). How to design and evaluate research in education. 8th ed. McGraw-Hill, United States.

Gürbüz, S., & Şahin, F. (2014). Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 271.

Kaymakçı, M.A. (2018). Uluslararası Ticarete İşletmelerin Lojistik Sorunları: Konya İmalat Sektöründeki İşletmelere Yönelik Ampirik Bir Çalışma ve Model Önerisi.

Yüksek Lisans Tezi, KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

- Özabacı, N., Körük, S., & Kara, A. (2018). Evliliğe yüklenen anlam ölçeğinin (EYAÖ) geliştirilmesi: Geçerlik ve güvenirlik çalışması. *Türk Psikolojik Danışma ve Rehberlik Dergisi*, 8(50), 235-259.
- Tabachnick, B.G. & Fidel, L.S. (2014). *Using Multivariate Statistics*. (Sixth Edition). Pearson Education Limited, USA.
- Yaşar, M. (2014). İstatistiğe yönelik tutum ölçeği: geçerlilik ve güvenirlik çalışması. *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 36(36), 59-75.
- Yıldız, M. (2017). Evlilik olgunluk ölçeğinin geliştirilmesi. *Yaşam Becerileri Psikoloji Dergisi*, 1(1), 24-34.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Hamza Uslu

EĞİTİM DURUMU

Lisans Öğrenimi : KTO Karatay Üniversitesi Uluslararası Ticaret-2018

Yüksek Lisans Öğrenimi : KTO Karatay Üniversitesi Uluslararası Ticaret Tezli
Yüksek Lisans

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

İŞ DENEYİMİ

Stajlar : Düzgünler Plastik, Dış Ticaret,2016

Çalıştığı Kurumlar : Future Trade İhracat İthalat Nakliye Ve Ticaret Ltd. Şti.-
Şirket Sahibi

Tarih: 20 Ocak 2022

1.EKLER

1.1. EK-1 ANKET FORMU

İHRACATÇI İŞLETMELERİN KARŞILAŞTIKLARI LOJİSTİK SORUNLAR VE COVID 19'UN ETKİSİ: KONYA GIDA SEKTÖRÜNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA

Bu anket formu KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Yüksek Lisans programında yürütülen yüksek lisans tez çalışmasına veri sağlamak amacıyla, Konya'da bulunan ve gıda sektöründe ihracat faaliyeti gösteren **işletmelerin karşılaştıkları lojistik sorunları** ortaya koymaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Çalışmanın sonuçlarının sadece akademik tabanlı çalışmalarda kullanılacağını, hiçbir şekilde bu amaç dışında paylaşılmayacağını ve şirket isimlerinin açıklanmayacağını belirtmek isteriz. Çalışmayla ilgili olarak her türlü sorun ve sorularınızda şahsıma ve danışman hocama ulaşabilirsiniz. Katkı ve katılımlarınız için teşekkür ederim.

Çalışma neticesini öğrenmek isterseniz lütfen mail adresinizi yazınız:

Hamza USLU KTO Karatay Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Uluslararası Ticaret Yüksek Lisans Öğrencisi	Danışman: Dr.Öğr.Üyesi Fatih CURA KTO Karatay Üniversitesi İİBF,
--	---

1	Yaş Aralığı	<input type="checkbox"/> 20-24 <input type="checkbox"/> 25-39 <input type="checkbox"/> 40-59 <input type="checkbox"/> 60 ve üzeri
2	Eğitim Durumu	<input type="checkbox"/> İlköğretim <input type="checkbox"/> Lise <input type="checkbox"/> Ön Lisans <input type="checkbox"/> Lisans <input type="checkbox"/> Lisansüstü/Doktora
3	İşletmedeki Pozisyonu	<input type="checkbox"/> İşletme Sahibi <input type="checkbox"/> İşletme Yöneticisi <input type="checkbox"/> İşletme Ortağı <input type="checkbox"/> Uzman/Çalışan
4	Çalışan Sayısı	<input type="checkbox"/> 1-49 <input type="checkbox"/> 50-99 <input type="checkbox"/> 100-149 <input type="checkbox"/> 150 ve Üzeri
5	İşletmenin Faaliyet Süresi	<input type="checkbox"/> 1 Yıldan az <input type="checkbox"/> 1-5 Yıl <input type="checkbox"/> 6-10 yıl <input type="checkbox"/> 11 Yıl ve Üzeri
6	İhracat Yapılan Ülke Sayısı	<input type="checkbox"/> 1-5 <input type="checkbox"/> 6-10 <input type="checkbox"/> ihracat Yok <input type="checkbox"/> 11- 15 <input type="checkbox"/> 16 ve Üzeri
7	Dış Ticaret Departmanı Var mı?	<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır
8	Lojistik Firmasıyla Sözleşmeniz Var mı?	<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır
9	Lojistik Firmasıyla Kaç Yıldır Çalışıyorsunuz?	<input type="checkbox"/> 1 Yıldan az <input type="checkbox"/> 1-5 Yıl <input type="checkbox"/> 6-10 yıl <input type="checkbox"/> 11 Yıl ve Üzeri

2.BÖLÜM: İşletme İçi Lojistik Sorunlar

	NO		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Tedarik Fonksiyonu	1	Malzeme temin/tedarikinde zaman kaybı yaşanmaktadır.					
	2	Siparişlerin eksik/hatalı alınması firmamıza sıkıntı yaşatmaktadır.					
	3	Depolamada, ürünlerin zarar görmesi ve elleçleme gibi durumlar firmamıza ekstra maliyet yüklemektedir.					

Pazarlama	4	Ürünlerin ambalajlanmasında profesyonel desteğe ihtiyaç duyulmaktadır.					
	5	Lojistik firmasının satış sonrası desteği yeterlidir.					
Dağıtım ve Taşımacılık	6	Ürünlerin yanlış/özensiz yüklenmesi, ürünlerin tahrif olmasına neden olduğundan maliyetleri artırmaktadır.					
	7	Ürünlerin müşterilerimize geç teslimi ile karşılaşmaktayız.					
	8	Sorumsuz ve tecrübesiz şoförlerden dolayı dağıtım ve taşımacılık faaliyetlerinde sıkıntı yaşanmaktadır.					

Dış Kaynak	9	İşletmelerin ambalajlama, paketlenme depolama vb. hizmetleri sunacak olan dış kaynakların ilimiz dahilinde bulunmaması, ticaretin gelişmesi ve profesyonelleşmesini yavaşlatmaktadır.					

3.BÖLÜM: İşletme Dışı Ulusal Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar

	NO		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Devlet Mevzuatı	1	Mevzuattan Kaynaklanan sorunlar bürokrasiden dolayı kolay aşılır değildir					
	2	Sık değişen mevzuata ayak uydurmakta güçlük çekildiğinden geleceğe yönelik planlar yapılamamaktadır.					
Gümrükler	3	Bazı gümrüklerde denetim yapan personelin sayısı yeterli değildir.					

	4	Gümrüklerde ürünlerin bekletilmesi ve yaşanan zaman kayıpları ticaretimizi olumsuz etkilemektedir.					
Ulusal Altyapılar	5	Limarlarda altyapı ve ekipman eksikliklerinden veya bunların doğru kullanılmamasından kaynaklanan sorunlar firmamıza maliyet artışı olarak yansımaktadır					
	6	Demir yolu ulaşımında demir yolu ağı ve modernizasyonun yetersizliğinden dolayı maliyetler yükselmektedir.					
	7	Karayolu ulaşımında yaşanan altyapı sorunlarından dolayı taşınan ürünlerin hasar görmesi, gecikmesi ve yol uzaması gibi nedenlerle maliyet artışı yaşanmaktadır.					

	8	İlimiz dahilinde hava yolu taşımacılığının ve sivil hava alanının bulunmamasından dolayı acil gönderilerimizin daha uzun sürede ulaştırılması firmamızı sıkıntıya düşürmektedir.					
Lojistik Köyler	9	İlimiz için planlanan lojistik köy projesinin tamamlanmamasından dolayı lojistik hizmetlerden faydalanılamamaktadır.					

4.BÖLÜM: İşletme Dışı Uluslararası Çevrede Karşılaşılan Lojistik Sorunlar

	No		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Gümrük Kapıları	1	Ülkeler arası veya ülkelerin kendi içerisinde yaşanan siyasi sorunlar, imalat sektörünün ihracat maliyetlerine yansımaktadır					
	2	Yurt dışı gümrük kapılarında araçların bekletilmesinden dolayı gönderilerimizin geç ulaşmasının maliyetleri firmamızı etkilemektedir.					

Savaşlar ve Terör	3	Savaş/Terör nedeni ile mevcut pazarlara ticaret yapılamamaktadır.					
Yurt Dışı Navlun	4	Yurt dışı navlun giderleri işletmelerin maliyetlerini artırmaktadır.					

5.BÖLÜM: Çalışılan Lojistik Firmasının Hizmet Kalitesi

NO		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
1	Çalıştığım lojistik firmasının hizmet kalitesinden memnunum.					
2	Çalıştığım lojistik firmasının fiyatları hesaplı ve tatmin edicidir.					
3	Çalıştığım lojistik firma beklentilerimi karşılamaktadır.					

6.BÖLÜM: COVID 19'UN ETKİLERİ

NO		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
1	Covid 19 süreci genel ihracatı arttırmıştır.					
2	Covid 19 süreci ihracat pazarlarında bir belirsizlik oluşturmuştur.					
3	Covid 19 süreci ihracat pazarlarında talep dalgalanmasına neden olmuştur					
4	Covid 19 süreci ihracat faaliyetlerine (satış, gümrük, nakliye vb.) yönelik risk oluşturmuştur					
5	İşletmenin aldığı Covid 19 önlemleri ihracat performansını olumsuz etkilemiştir.					
6	Hükümetlerin uyguladığı yasaklar ve kısıtlamalar ihracat faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir.					

ETİK KURULU ONAYI

Evrak Tarih ve Sayısı: 29.04.2021-E.8023



T.C.
KTO KARATAY ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
İnsan Araştırmaları Etik Kurulu

Sayı : E-46409256-300-8023
Konu : Dr. Öğr. Üyesi Fatih Cura Hk.

29.04.2021

Sayın Dr. Öğr. Üyesi Fatih CURA
Öğretim Üyesi

İhracatçı İşletmelerin Karşılaştıkları Lojistik Sorunlar ve Covid 19'un Etkisi: Konya Gıda Sektörüne Yönelik Bir Araştırma isimli ekte başvuru evrakları verilen araştırma projesi çalışmasının Dr. Öğr. Üyesi Fatih CURA'nın sorumluluğunda Yardımcı Araştırmacı olarak Hamza USLU'nun katılımları ile yürütülmesi ile ilgili İnsan Araştırmaları Etik Kurulumuza yapmış olduğunuz başvurunuz 29.04.2021 tarihli 2021/04/07 sayılı kararımızda değerlendirilmiştir. İlgili çalışmanızda Üniversitemizin adının geçmemesi, Covid-19 virüsü nedeniyle ülkemizde yaşanan salgın sürecinde salgın için alınan kararlara ayarak ve araştırmanın yapılacağı kurum ve kuruluşlardan idari izin alınarak çalışmanız şartı ile kurulumuzca uygun bulunmuştur.

Çalışmalarınızda başarılar diler gereğini saygılarımla rica ederim.

Prof. Dr. Çağatay ÜNÜSAN
İnsan Araştırmaları Etik Kurul Başkanı

Ek:Dr. Öğr. Üyesi Fatih CURA (13 sayfa)

Mevcut Elektronik İmzalar

ÇAĞATAY ÜNÜSAN (İnsan Araştırmaları Etik Kurulu - İnsan Araştırmaları Etik Kurul Başkanı) 29.04.2021 14:14
Bu belge, güvenli elektronik imza ile onaylanmıştır.
Belge Doğrulama Kodu: 85813PTEP Belge Takip Adresi: <https://arkivya.gov.tr/kta-karatay-uni-versitesi-ebys>
Adres: Akabe Mahallesi Alandık Kapı Cad. No:138 Karatay/Konya Belge Kimliği: ÇİBRK
Telefon: 444 1251 Faks: 0332 202 00 44 Üyemiz: Sekizler
e-Posta: rktk@kto.karatay.edu.tr Web: www.karatay.edu.tr Tal No: 444 1251-7258
Kapı Adresi: ktkaratay@uni-versitesi.kto.kar.tr

Bu belge, Güvenli Elektronik İmza ile imzalanmıştır.