



Global Business Research Congress (GBRC), May 24-25, 2017, Istanbul, Turkey.

LOGISTICS CAPABILITY AND ITS EFFECTS ON COMPETITIVENESS: AN EMPIRICAL STUDY THROUGHOUT TURKEY

DOI: 10.17261/Pressacademia.2017.405

PAP-GBRC-V.3-2017(20)-p.206-217

Ismail Bakan¹, Zümrüt Hatice Sekkeli², Sonay Yılmaz³

¹Kahramanmaraş Sütçüİmam University, IIBF, Avşar Campus, Kahramanmaraş, Turkey. ibakan63@hotmail.com

²Kahramanmaraş Sütçüİmam University, IIBF, Avşar Campus, Kahramanmaraş, Turkey. zhkipper@yahoo.com

³Kahramanmaraş Sütçüİmam University, IIBF, Avşar Campus, Kahramanmaraş, Turkey. syilmaz2789@gmail.com

To cite this document

Bakan, I., Z.H.Sekkeli and S. Yılmaz (2017). Logistics capability and its impacts on competitiveness: an empirical study throughout Turkey. Press Academia Procedia (PAP), V.3, p.206-217

Permant link to this document: <http://doi.org/10.17261/Pressacademia.2017.405>

Copyright: Published by Press Academia and limited licenced re-use rights only.

ABSTRACT

Today's market environment is very complex and unpredicted. To gain an advantage; companies are forced to improve competitiveness. In recent years some companies indicate that logistics capability as the way to increase competitiveness. Therefore this paper goal to define logistics capability and examine how logistics capability impacts on the firm competitiveness. To analyze the relationship between logistics capabilities and competitiveness, is built a modal and research hypothesis. The data was collected from the national industry of logistics service providers associated in the international forwarding associations UND by survey method. 450 surveys were distributed, 428 of them was returned (a response rate of 95%). All data was analyzed using SPSS and AMOS programme. After analyzing the research data, an absolute measure of fit presumes that the model is fit enough and there is a statistically significant relationship between logistics capabilities and competitiveness, as predicted.

Keywords: Logistics, capability, competitiveness.

JEL Codes: O30, L80, M10.

LOJİSTİK YETENEĞİNİN, REKABETÇİLİK ÜZERİNE ETKİSİ; TÜRKİYE GENELİNDE BİR ALAN ARAŞTIRMASI

ÖZET

Günümüz pazar şartları oldukça karmaşık ve öngörülemezdir. Bu nedenle avantaj elde etmek isteyen firmalar rekabet edebilme yeteneklerini geliştirmek zorunda kalmaktadırlar. Son yıllarda bazı firmalar rekabetçiliği geliştirmede lojistik yeteneğin önemli bir etken olduğunu düşünmeye başlamışlardır. Bu yüzden bu çalışmada lojistik yeteneğinin tanımlanması ve rekabetçilik üzerinde etkilerinin ölçülmesi amaçlanmaktadır. Bu iki değişken arasındaki ilişkiyi analiz etmek için bir model kurgulanmış ve hipotez bu modele göre oluşturulmuştur. Kullanılan veriler kısa adı UND olan uluslararası nakliyeciler derneğine kayıtlı olan firmalardan toplanmıştır. Dağıtılan 450 anketin 427 tanesi geri dönmüş ve analiz edilmiştir. Analiz SPSS ve AMOS programı ile yapılmıştır. Yapılan analiz uyarınca model uyumunun iyi olduğu ve lojistik yetenek ile rekabetçilik arasında anlamlı bir ilişki olduğu sonucuna ulaşılmıştır.¹

Anahtar Kelimeler: Lojistik, yetenek, rekabetçilik.

JEL Kodları: O30, L80, M10.

¹ Bu çalışma KSÜ BAP tarafından desteklenmiştir.

1.GİRİŞ

Günümüz modern toplumunun, hizmet sunan sektörlerden beklentileri devamlı olarak artmaktadır. Bu değişime paralel olarak küreselleşmenin varlığı, hükümetlerin takip etmiş oldukları siyasi ve ekonomik politikaların sürekli değişmesi, teknolojik gelişmelere bağlı olarak iletişimin kolaylaşması ve yaygınlaşması nedeniyle sektörler arasındaki rekabet sürekli artmakta ve gittikçe de zorlaşmaktadır (Babacan, 2003:8). Bu durum işletmelerin değişen koşullara adapte olmaları için kendilerini geliştirmelerini zorunlu kılmaktadır. Çünkü tüm bu değişim ve gelişime uyum sağlayabilen işletmeler faaliyetlerini sürdürürken, buna uyum sağlayamayanlar piyasadan ayrılmak durumunda kalmaktadırlar (Ceran, 2010:159). Piyasada kalabilmeleri ve yoğun rekabet ortamında varlıklarını sürdürebilmeleri için işletmeler, bir taraftan istikrarlı bir şekilde aktif olmak ve seri hareket etmek diğer taraftan da yeteneklerini geliştirmek zorunda kalmaktadırlar. İşletmelerin sahip oldukları veya olmaları gereken birçok yetenek bulunmaktadır: Yönetim yeteneği, örgütsel yetenekler, dinamik yetenekler, stratejik yetenekler vs. Bu yeteneklerin en başta gelenlerinden bir tanesi de işletmenin lojistik yeteneğidir.

Bilindiği üzere lojistik, müşteri taleplerine en iyi şekilde cevap vermek için mal ve hizmetin, çıkış noktasından son tüketim alanına kadar, fiziksel akışının koordinasyonu, yürütülmesi ve kontrolü faaliyetlerini içeren bir sistem olup, doğru müşteriye doğru ürünün, doğru miktarda, doğru zamanda, doğru şekilde, doğru yerde, doğru maliyetle (Lai ve Cheng, 2009:1) ulaşmasını sağlayan faaliyetlerdir (Kotler, Armstrong, 2004; Bilginer ve Kayabaşı, 2007:629).

Artık günümüzde işletmelerin dünya ölçeğinde başarılı olabilmesi ve rekabet edebilmesi, sahip oldukları lojistik yetenekle doğrudan ilişkilidir (Yorulmaz ve Birgün, 2016:313). Bu kapsamda, dünyada hızla gelişen lojistik hizmet sektörünün eksiklerini gidermesi ve daha gelişmesi için lojistik faaliyetlerin nasıl sürdürüleceğine dair araştırmaların yapılması günümüzde önem kazanmaktadır. Bu çalışmada, tedarik zincirinin önemli bir bileşeni olan lojistik yetenek ve bunun rekabetçilik üzerine etkisi belirlenmeye çalışılmıştır.

2. LİTERATÜR İNCELEMESİ

Bir sürecin etkinliği, o süreçte yer alan yeteneklerin etkin bir biçimde kullanılması ile alakalıdır (Nelson vd., 1982, Akt. Ettlle vd., 2006). İşletmelerin rekabet gücü elde edebilmeleri ancak yeteneklerini belirlemeleri veya gereksinim duydukları yetenek sistemini kurmaları ile mümkün olmaktadır. Çünkü bu yetenekler; rekabet etme konusunda kilit bir role sahiptirler (Day, 1994). Yetenek; örgütsel süreçlerin kullanılması yoluyla karmaşık becerilerin ve fonksiyonel faaliyetlerin koordine edilmesi olarak tanımlanmaktadır (Day, 1994).

2.1. Lojistik Yetenek: Tanımı ve Kapsamı

Günümüzde lojistik yönetimin başarılı olması ülkeler ve işletmeler yönünden büyük bir öneme sahiptir. Başarılı bir biçimde gerçekleştirilmiş bütün lojistik faaliyetler, hedeflenen müşteri servis sisteminin ideal ölçüde devam ettirilmesi ve ortaya çıkan maliyetin en alt düzeye indirilmesi ile yakından ilişkilidir. Lojistik yönetimi, planlama, uygulama ve kontrolü süreçlerinin yanı sıra, finansman, insan kaynakları, fiziksel dağıtım, satın alma ve üretim desteği gibi lojistik faaliyetlerin de etkin biçimde gerçekleştirilmesi için yapılması gerekenlerin bütünü olarak değerlendirilmektedir (Daugherty vd., 1996; Akt. Bilginer ve Kayabaşı, 2007:629).

İşletmelerin özel kaynak ve yeteneklerine yatırım yaparak, planları doğrultusunda fırsatları kullanarak kendisine rekabet üstünlüğü sağlayabileceği öngörülmektedir (Bowersox vd., 1992; Akt. Acar, 2010:1). Bu rekabet gücünün arkasında yer alan güç, işletmelerin ürün sağlama yeteneklerinin esnek ve çevik yapılarına uygun olarak sahip oldukları lojistik yeteneğidir. Lojistik yeteneği, genellikle işletmelerin pazar ve mali performanslarını arttıracak bir yol olarak düşünülmektedir (Acar, 2010:1).

Çok çeşitli tanımlara sahip olan Lojistik yetenek, genellikle işletmenin yüksek performans göstermesi ve rakipleri karşısında sürdürülebilir rekabet avantajı elde etmesini sağlayan operasyonel süreçler, lojistik beceriler, bilgi ve eğilimler olarak tanımlanmaktadır (Mandal, 2016:44). Bu yetenek işletmenin lojistik durumunu ortaya çıkaran bir gösterge niteliği de taşımaktadır (Chen vd., 2007: 1163-1164).

İşletmeler içerisinde lojistik yeteneği üst düzeyde olanlar, sahip oldukları bu yetenek sayesinde müşterilerinin bağlılığını arttırarak onlar ile daha kuvvetli bir ilişki kurar, ürün maliyetlerini düşürerek kar oranını arttırır ve geniş bir pazar payına sahip olarak başarılı bir performans sergilerler. Rekabet üstünlüğüne sahip olan bu başarılı işletmeler, piyasada yer alan diğer rakiplerine oranla kendilerine daha üstün konumda yer edinirler (Bakan ve Şekkeli, 2015:398).

Literatürde lojistik yeteneğe dair çok çeşitli çalışmalar (Örneğin; Lieb vd., 1996; Murphy vd., 1998-2000; Morash, Dröge ve Vickery, 1996; Van Hoek, 2001; Larson vd., 2001; Lieb vd., 2003, Rao vd., 1993-1994, Acar vd., 2008; Peters vd., 1998, Bhatnagar vd.,1999, Daugherty ve Pittman ,1995; Kempainen vd., 2007, Sohail vd., 2005 vs.; Liu vd., 2010) bulunmaktadır. Bu çalışmalarda lojistik yeteneğin öğelerinin; örgüt performansı, insan kaynakları, güvenilirlik, tutarlılık, inovasyon, ama en fazla da teslimat hızı, hizmet kalitesi, maliyet, esneklik olarak belirlendiği görülmekte ve tedarikçilerin hizmet yeteneğinin müşteri gereksinimleriyle uyum içerisinde olması konusuna vurgu yapılmaktadır.

2.2 Rekabetçilik Tanımı ve Kapsamı

Ülkelerin ve işletmelerin rekabet edebilme güçleri, bulunulan rekabet ortamına uyum sağlayabilme, ürün ve hizmetleri iletilmek istenen pazarlara zamanında ulaştırabilme, kamunun rekabet ortamında vereceği desteğe ve bu süreçte yönetimin hızlı ve doğru karar verme yeteneklerine bağlıdır (Çivi, 2001:21).

İşletmeler için lojistik faaliyetler, rekabet gücünün en önemli parçası olarak görülmektedir. İletişim ve ulaşım araçlarının yaygınlaştığı çağımızda küreselleşmenin bir unsuru olarak, üretici konumundaki işletmeler yalnızca kendi ülkelerinde faaliyet gösteren aynı alandaki firmalar ile değil, diğer ülkelerde yer alan işletmeler ile rekabet etmek durumundadırlar. Herhangi bir firmanın rekabet gücü o firmanın ürettiği ürünü en uygun maliyet ile en kaliteli şekilde ve en yüksek katma değer ile tüketiciye ulaştırma prensibine dayanmaktadır. İşletmelerin kendilerine bu üstün rekabet gücü sağlayabilmesi onların sahip olduğu lojistik hizmet yapısına bağlıdır (Keser 2011:329)

Rekabet etme yeteneği olarak da tanımlanan rekabetçilik, gelir elde etmek ve müşteri tatmini sağlamak için devrolunmuş ya da üretilmiş varlıklar ile süreçlerin bütünleştirilmesi olarak tanımlanmaktadır (Ambastha ve Momaya, 2003:47). Rekabetçilik, oldukça geniş uygulamaları olan bir kavramdır. Strateji ve yönetim, düşük maliyet ya da sosyo-kültürel durum temelli olarak da irdelenebilirken; firma düzeyi, endüstri düzeyi ya da ulusal düzey temelli de irdelenebilmektedir (Man and Chan, 2002:124).

İşletmelerin rekabet gücünün belirlenmesinde Michael E. Porter'ın geliştirdiği Elmas Modeli, araştırmacılar tarafından kabul gören önemli bir yaklaşım tarzıdır. Porter'ın 1990 yılında stratejik yönetim ile uluslararası ekonomi arasında bağlantı kurduğu kitabında öne sürdüğü (Bakan ve Doğan, 2012:442) elmas modeli, ulusal faktör donanımı, talep koşulları, ilişkili ve destekleyici sektörler ve işletme stratejileri olan ve bir sektördeki ulusal rekabet gücünü belirleyen dört temel öğenin birbiri ile olan ilişkisidir. Bu modelde uluslararası ticarete rekabetin küresel olabileceği, ancak rekabet avantajının bölgesel olduğu varsayımı kabul edilir. Porter, bir faaliyet alanının tüm hepsinde avantajlı olmanın zorunlu olmadığı, belirli alanlarda üstün olmanın yeterli olabileceğini belirtmektedir (Gürpınar ve Sandıkçı, 2008:105)

Türkiye'nin konum olarak Avrupa, Asya, Afrika ve Orta Doğu coğrafyasında yer alması ve dünyadaki mal ve hizmet hareketliliği dikkate alındığında lojistik faaliyetlerinde önemli üstünlüklere sahip olduğu görülür. Bu bağlamda lojistik hizmetleri dünyadaki gelişmelere uygun olarak ülkemizde de önemli gelişmeler göstermiş olup, önemli bir rekabet etme aracı haline gelmiştir. Bu avantajlarının yanı sıra yine de rekabet gücünü arttırmak için insan kaynağı, yönetim kalitesi, etkinliği ve teknolojisi açısından yenilenmeye ve gelişmeye ihtiyacı vardır. Bu alanda sahip olduğu genç nüfus ve coğrafi konumundaki avantajını iyi kullanması gerekmektedir (Akış, 2016).

Rekabetçilik konusunda literatürde birçok çalışma yer almaktadır. Bunlardan bazıları şöylece özetlenebilir; Abereijo vd., (2009), Oduol ve Franzel (2014), Flor ve Oltra, (2005), Jones ve Crack (2001), Lopez ve Garcia (2005), Hove ve Masocha (2014), Munir vd.. (2011), Oraman vd.. (2011), Renko vd.. (2011), Ross vd.. (2011), Cernusca vd.. (2012), Ortega vd.. (2014), Powell ve Dent-Micallef (1997), Sutherland (2014), Waheeduzzaman ve Ryans (1996), Yunna ve Yisheng (2014), Zeng vd., (2008), Mathooko ve Ogutu (2015), Ozer and Saldamli (2015), Bakan ve Doğan (2012). (Uluğbeyli, 2017:35-36; Peña-Vinces, Cepeda-Carrión, Chin, 2012:1046; Man ve Chan, 2002:126).

3. VERİ VE YÖNTEM

Lojistik yeteneğinin rekabetçiliğe etkisinin bir alan çalışması yoluyla açıklanmaya çalışıldığı bu bölümde; araştırmanın amaçları, önemi, evren ve örnekleme, sınırlar, varsayımlar, veri toplama aracı, model ve hipotezleri yer almaktadır.

3.1. Araştırmanın Amacı

Yeteneklerin rekabet gücünü artıran çok sayıda rekabet araçları olduğu düşüncesinden hareketle lojistik yeteneğinin rekabetçiliği ne düzeyde etkilediğinin tespit edilmesinin yararlı olacağı düşünülmektedir. Dolayısıyla, bu alan çalışması, teori kısmında ayrıntılarıyla açıklanan lojistik yeteneğin, rekabetçilik üzerine etkilerinin belirlenmesini ve bu doğrultuda ortaya konan nedensel modelin (causal model) uygunluğunun test edilmesini ve çıkan sonuçların yorumlanmasını amaçlamaktadır.

3.2. Araştırmanın Evreni

Bu araştırma, Uluslararası Nakliyeciler Derneğine (UND) üye lojistik firmalarında yapılmıştır. İlk olarak UND'ye kayıtlı 1185 üyenin bölgelere göre dağılımlarına bakılmıştır. Marmara Bölgesinin 409 firma ile en yüksek firma sayısına sahip bölge olduğu, onu 344 firma ile Akdeniz Bölgesinin takip ettiği görülmüştür. 21 firma sayısı ile Doğu Anadolu Bölgesi en sonda yer almaktadır.

İllere göre dağılım incelendiğinde ise en yüksek firma sayısına (371) sahip ilin İstanbul olduğu, onu da Mersin ilinin (195) takip ettiği görülmektedir. En az firmaya sahip il ise 21 firma ile Iğdır ilidir. Tablo 1'de uygulanan 428 anketin illere ve bölgelere göre dağılımları görülmektedir.

Tablo 1: Bölge, İl ve Firma Sayısına Göre Dağılımlar

Bölge	1.Şehir	Firma sayısı	2.Şehir	Firma sayısı	Toplam firma sa.	Dağıtılan anket sa.
Marmara	İstanbul	371	Kocaeli	25	396	180
Akdeniz	Mersin	195	-	-	195	106
Karadeniz	Trabzon	37	Bolu	28	65	39
İç Anadolu	Ankara	47	Kayseri	39	86	41
G.Doğu Anadolu	Gaziantep	70	-	-	70	51
Ege	İzmir	33	-	-	33	11
Doğu Anadolu	İğdır	21	-	-	21	0
	Total	1185				

3.3. Araştırma Yöntemi

İki bölümden oluşan anketin ilk bölümünde katılımcıların demografik özelliklerine ait (yaş, cinsiyet, medeni hal, eğitim düzeyi, çalışma süresi vb.) önermeler, ikinci bölümde ise araştırma değişkenlerini (lojistik yeteneği ve rekabetçilik) ölçen önermeler yer almaktadır. Anketin ikinci bölümünde yer alan önermeler 5'li Likert ölçeği (1=Kesinlikle Katılmıyorum, 2=Katılmıyorum, 3=Kararsızım, 4=Katılıyorum, 5=Kesinlikle Katılıyorum) ile ölçümlenmiştir. Elde edilen veriler SPSS ve AMOS paket programında analiz edilmiştir.

Örneklem sayısı Tablo 1'deki veriler dikkate alınarak belirlenmiştir. 450 adet anket dağıtılmış, bu anketlerin 428'i (%95) geri dönerek araştırma kapsamına alınmıştır. Anketlerin uygulaması profesyonel anketörler vasıtasıyla yapılmıştır. Doğu Anadolu'da kayıtlı firma sayısının azlığı sebebiyle o bölgeye anket yapılmamıştır.

Kurgulanan modelin analiz edilmesinde Yapısal Eşitlik Modellemesi (YEM) kullanılmıştır. Yapısal eşitlik modellemesi ile analiz yapılırken örneklem hacminin en az 200 olmak kaydıyla 200-500 aralığında olması gerekmektedir (Mobius, 2003; Dursun ve Kocagöz;2010), bu çalışmada kullanılan örneklem büyüklüğü 428 olduğundan örneklem hacmi yeterlidir. Yapısal eşitlik modellemesi analizleri AMOS programı, diğer analizler SPSS programı kullanılarak yapılmıştır.

3.4. Araştırmanın Kısıtları

Çalışma İstanbul, Kocaeli, Trabzon, Bolu, Kayseri, Ankara, Gaziantep, İzmir, Mersin olmak üzere 9 ilde bulunan lojistik firmalarının üst, orta ve alt düzey yöneticiler ile sınırlıdır. Kullanılan anket yönteminin yapısında mevcut olan bazı eksikliklerin sonuç üzerinde etkili olabileceği olasılığı ihmal edilmemelidir. Sonuç itibarıyla sosyal bilimler alanındaki çalışmaların genel sınırlılıkları bu araştırma için de geçerlidir.

3.5. Araştırma Modeli ve Hipotezler

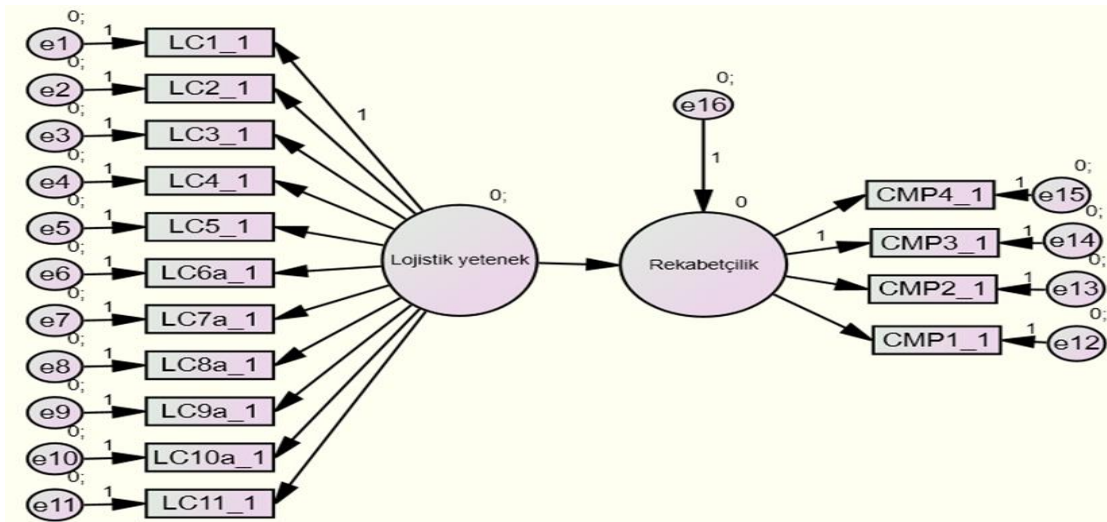
Araştırmada Lojistik yetenekler için Joong-Kun vd. (2008) ve Rekabetçilik için McGinnis vd. (2011) ölçekleri kullanılmıştır. Ölçeklerde yer alan önermeler tabloda görülmektedir.

Tablo 2: Araştırmada Yer Alan Önermeler

ÖNERMELER		
LOJİSTİK YETENEĞİ	LC1	Firmamız, müşterinin satın alma kararı aşamasında müşteriye yeterli bilgi (örneğin müşteriye satın alınacak ürün hakkında bilgi sağlama gibi) sunma yeterliliğine sahiptir.
	LC2	Firmamızın, sürekli müşteri tatmini sağlamak için müşteriye satış sonrası hizmet verme yeteneği yüksektir.
	LC3	Firmamız hızlı teslimat yapmasıyla bilinmektedir.
	LC4	Firmamız teslimat (örneğin beklenen teslim tarihi ve miktarı, zamanında ve doğru teslim etmek) konusunda güvenilirdir
	LC5	Firmamız pazar hedeflerini gerçekleştirme ve müşteri ihtiyaçlarına yanıt verme yeteneğine sahiptir.
	LC6a	Firmamızın bilgi paylaşım (örneğin yükleme ve teslimat bilgilerini müşterileri ile paylaşma) yeteneği mevcuttur.
	LC7a	Firmamız, web tabanlı sipariş işlemlerini yürütme yeteneğine sahiptir.
	LC8a	Firmamızın yurt genelinde dağıtım faaliyetlerini yürütme kapasitesi vardır.
	LC9a	Firmamızın uluslararası düzeyde dağıtım faaliyetlerini yürütme kapasitesi vardır.
	LC10a	Firmamızın spesifik alanlarda dağıtım faaliyetlerini yürütme kapasitesi vardır.
	LC11	Firmamızın, dağıtım faaliyetlerinin toplam maliyetini minimize etme yeteneği vardır.
REKABETÇİLİK	COMP1	Firmamız, rakiplerimize kıyasla müşteri ve tedarikçilerin değişen ihtiyaçlarını en hızlı ve etkili bir şekilde yanıtlar.
	COMP2	Firmamız, rakiplerimizle kıyaslandığında, rekabetçi stratejilerindeki değişikliklere hızlı ve etkin bir şekilde cevap verir.
	COMP3	Firmamız rakiplerimize kıyasla, yeni ürünleri daha hızlı ve etkili bir şekilde pazarlar ve geliştirir.
	COMP4	Firmamız birçok pazarda iyi bir rekabetçidir.

Lojistik yeteneğin rekabetçilik üzerine etkisini ve varsa bu etkinin seviyesini ölçmek amacıyla aşağıdaki araştırma modeli kurgulanmıştır.

Şekil 1: Kurgulanan Model



Hipotez de bu model temel alınarak şu şekilde kurgulanmıştır: **"H1: Lojistik yetenek Rekabetçiliği pozitif yönde ve anlamlı olarak etkilemektedir"**. İstatistiksel analizler yapılarak bu modelin test edilmesi ve sonuçlarının raporlanması amaçlanmaktadır.

4. BULGULAR VE TARTIŞMA

Araştırma değişkenleri, değişkenlerle ilgili soru adetleri ve güvenilirlik analizi sonuçları Tablo 3’de verilmiştir. Tablo 3 incelendiğinde değişkenlerin Alfa değerlerinin 0.707 ve 0,656 olduğu görülmektedir. Buna göre değişkenlerin güvenilir olarak ölçümlendiği söylenebilir.

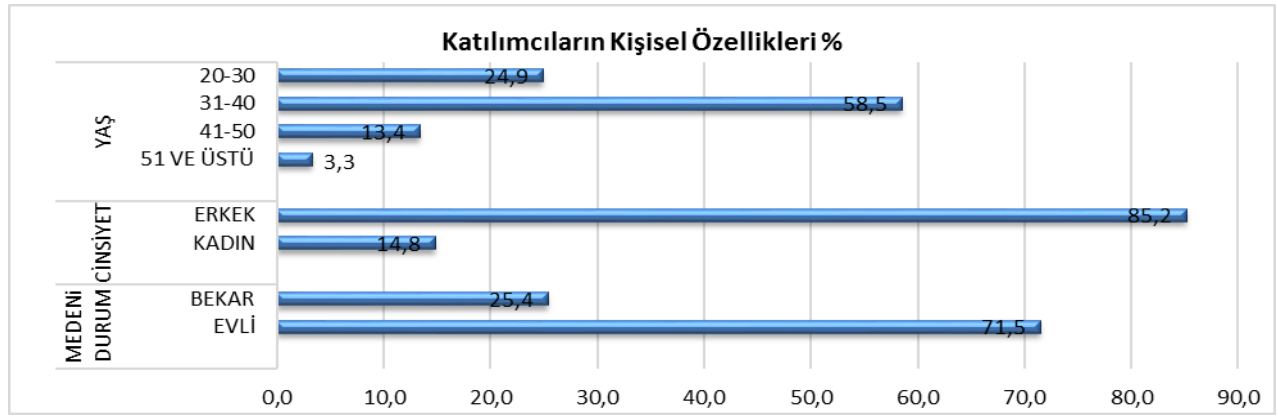
Tablo 3: Araştırma Değişkenlerine İlişkin Önerme Sayısı ve Güvenilirlik Analizi

Değişkenler	Ölçek	Önerme Sayısı	Ölçeğin Cronbach’s Alpha Değeri
Lojistik Yeteneği	Joong-Kun vd. (2008)	11	$\alpha = 0.707$
Rekabet Avantajı	Ginnis vd. (2011)	4	$\alpha = 0.656$
Toplam		15	

4.1. Demografik Özellikler

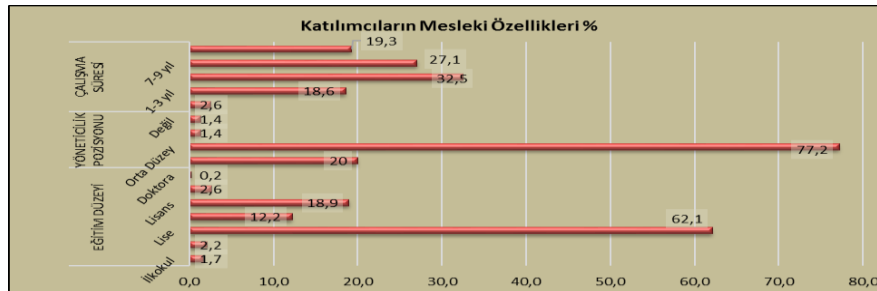
Katılımcıların (üst, orta ve alt düzey yöneticiler) demografik özellikleri Şekil 2’de yer almaktadır. Lojistik firma yöneticilerinin büyük bir oranda erkeklerden oluştuğu (%85,2) ve yine yüksek bir oranının (%71,5) evli olduğu ve %58,4’ünün 31-40 yaş aralığında bulunduğu görülmektedir.

Şekil 2: Katılımcıların Kişisel Özellikleri



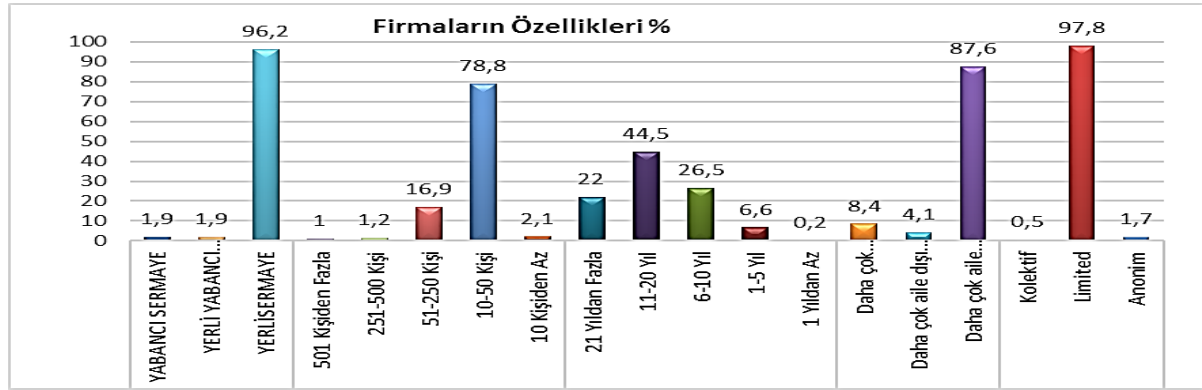
Katılımcıların iş yerlerindeki pozisyonlarına bakıldığında (Şekil 3), en yüksek oranda (% 77,2) orta düzey yöneticilerin bulunduğu, çalışma süresi bakımından incelendiğinde 4-6 yıl çalışanların en yüksek (%32,5) oranda olduğu ve katılımcıların yarıya yakınının (%46,4) mesleki kıdeminin 6 yıldan fazla olduğu görülmektedir. Eğitim düzeyleri incelendiğinde lise mezunu olanların en yüksek orana (%62,1) sahip olduğu belirlenmiştir.

Şekil 3: Katılımcıların Mesleki Özellikleri



Şekil 4’e göre katılımcı firmaların bilgilerine bakıldığında ise; %97,8 gibi oldukça büyük bir oranla “limited şirket” ; % 96,2 gibi bir yüzde ile de yerli sermayeli işletmeler olduğu görülmektedir. Anket uygulanan firmaların %78,8’i küçük ölçekli ve %2,2’si (%1+1,2) büyük ölçekli işletmelerdir. Bu firmaların büyük oranda aile şirketlerinden oluştuğu (% 87,6), çalışma sürelerine bakıldığında 10 yıl ve üstü olanların en yüksek değere (%44,5) sahip oldukları görülmektedir. Firmaların faaliyet süreleri ile ilgili yapılan analiz toplu olarak incelendiğinde çoğunluğun (%93,2) en az 6 yıllık olduğu görülmektedir.

Şekil 4: Firmaların Özellikleri



4.2. Değişkenlere Dair İlişkiler

- Lojistik Yetenek ve Rekabetçilik İlişkisi

Araştırmanın ölçüm modeline AMOS programı kullanılarak YEM yapılmıştır. Araştırma modelinin $\chi^2 = 121,480$ ve χ^2/df oranı 1,518'dir ($\chi^2 = 121,480$ $df = 80$, $p = 0,002$). Bu oran 3'den küçük olduğundan, Modelin χ^2/df değeri iyi uyum göstermektedir. Modelin uyumunu değerlendirmek için diğer uyum iyiliği indeksleri hesaplanmıştır. Söz konusu indekslerin 0,80 ile 0,90 arasında olması genel kabul görürken 0,90'ın üzerinde olması iyi uyumu ifade etmektedir. Diğer indeksler ve elde edilen değerler ise tabloda gösterilmektedir. Araştırma modelinin RMSA değeri 0,035; GFI değeri 0,965; CFI değeri 0,964 NFI değeri 0,903 ve TLI değeri 0,952 olduğu için iyi uyum ölçüsü olduğu görülebilmektedir.

Tablo 4: Modelin Uyumu

Uyum indeksleri			
	Model	İyi uyum değerleri	Uyumlu
χ^2	121,480	($P > 0,05$) arzulanmaktadır	
Ki kare uyum testi (χ^2/sd)	1,518	$\chi^2/sd < 3$	✓
GFI	0,965	$0,95 < GFI < 1$	✓
AGFI	0,947	$0,85 \leq AGFI \leq 1$	✓
NFI	0,903	$0,90 \leq NFI \leq 1$	✓
TLI	0,952	$0,95 \leq TLI \leq 1$	✓
CFI	0,964	$0,90 < CFI \leq 1$	✓
RMSEA	0,035	$0 < RMSEA \leq 0,10$	✓

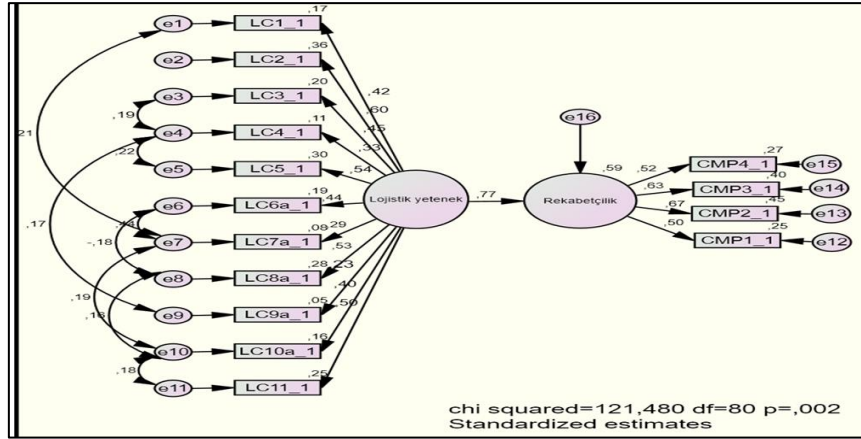
Standart olan ve olmayan regresyon yükleri, değişkenler arası ilişkilerin anlamlılık durumu ve aralarındaki ilişkinin yönü ile ilgili veriler ve hipotezin kabul ya da ret edilmesini belirleyecek değerler, Tablo 5'de gösterilmektedir.

Tablo 5: Modeldeki Yapısal İlişkiler

Modeldeki Yapısal İlişkiler	Standart Olmayan Yükler	Standart Olan Yükler	Standart Hata	Critical Ratio t Değerleri	P değeri	R ²	Hipotez sonucu
H1: Lojistik yetenek Rekabetçiliği etkilemektedir	1,091	0,769	0,170	6,433	0,00	0,59	Kabul

Yapısal modelde standart olmayan yükler çoklu regresyondaki regresyon ağırlıklarına tekabül etmektedir. Standart yükler de regresyon analizindeki beta değerine benzemektedir ve ilişkiler arasındaki etkinin gücünü göstermektedir. Bu yükler 0 ile 1 arasında değer almaktadır. Critical ratio yani t değerleri ise, $p < 0,05$ düzeyinde 1,65 den büyük olmaları durumunda anlamlı olarak değerlendirilmektedir (Özdemir vd.,2015). Tablo 5'de verilen p ($p < 0,05$) ve t ($t > 1,65$) değerlerine göre lojistik yeteneğin rekabetçiliği etkilediği sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca R² değeri ise 0,59 olarak bulunmuştur. Tüm bu değerler ışığında "H1: Lojistik yetenek Rekabetçiliği pozitif yönde ve anlamlı olarak etkilemektedir" hipotezi kabul edilmiştir. Modelde ait bulgular şekil 5 de görülmektedir.

Şekil 5: Analiz Sonuçları



Standart yüklerin değerleri 0,10 civarı ise küçük, 0,30 civarı ise orta büyüklükte ve 0,50'nin üzerinde ise büyük etkiler olarak yorumlanmaktadır (Cohen, 1988, Akt. Avcı, 2014:70). Bu sonuçlardan lojistik yeteneği bağımsız gizil değişkeninin rekabetçilik bağımlı gizil değişkeni ile yüksek düzeyde neden sonuç ilişkisi içinde olduğu görülmektedir. Yapılan analiz sonucuna göre, lojistik yetenek, rekabetçilik üzerinde büyük bir etkiye sahiptir (0,77, $p < .01$) ve lojistik yetenek gizil değişkenindeki bir birimlik bir artış rekabetçilik bağımlı gizil değişkeninde 0,77'lik bir artışa neden olmaktadır. Bu katsayılardan hareketle firmanın lojistik yeteneğindeki her bir artışın rekabetçiliği artıracak veya her bir azalışın rekabetçiliği azaltacağı şeklinde yorum yapmak mümkündür.

Model, ölçekleri oluşturan önermeler bakımından incelendiğinde ise aşağıdaki bulgulara ulaşılmıştır (Tablo6).

Tablo 6: Modelin Önermeleri

Önermeler	İlişkinin Yönü	Değişken	Regresyon katsayıları	P değeri	Standardize Regresyon Katsayısı
LC1_1	←	Lojistik yetenek	1,000		,416
LC2_1	←	Lojistik yetenek	1,225	***	,604
LC3_1	←	Lojistik yetenek	0,757	***	,451
LC4_1	←	Lojistik yetenek	0,455	***	,334
LC5_1	←	Lojistik yetenek	1,008	***	,543
LC6a_1	←	Lojistik yetenek	1,506	***	,438
LC7a_1	←	Lojistik yetenek	1,418	***	,287
LC8a_1	←	Lojistik yetenek	1,765	***	,532
LC9a_1	←	Lojistik yetenek	0,620	***	,229
LC10a_1	←	Lojistik yetenek	1,091	***	,397
LC11_1	←	Lojistik yetenek	1,000	***	,504
CMP3_1	←	Rekabetçilik	1,225		,630
CMP2_1	←	Rekabetçilik	0,757	***	,668
CMP1_1	←	Rekabetçilik	0,455	***	,503
CMP4_1	←	Rekabetçilik	1,008	***	,521

Tabloda da görüldüğü üzere Lojistik yetenek bağımsız gizil değişkeninin 11 adet maddesi söz konusudur. Bu maddelere ilişkin tüm katsayılar pozitif ve istatistiksel olarak anlamlıdır. Bu katsayıların en büyüğü LC2'ye aittir (0,60). Bu değere göre katılımcılar, firmalarının satış sonrası hizmet yeteneğinin, lojistik yetenekler içinde en güçlü oldukları yetenek olduğunu düşünmektedirler. En düşük katsayıya sahip önerme ise 0,287 ile LC7 önermesidir. Bu değer uyarınca katılımcıların "Firmamız, web tabanlı sipariş işlemlerini yürütme yeteneğine sahiptir" düşüncesini yeterince onaylamadığı, yani bu konuda yeterince etkin olmadıklarını düşündükleri sonucuna ulaşılmıştır.

Rekabetçilik bağımlı gizil değişkeninin ise 4 adet önermesi bulunmaktadır. Bütün önermelerin değerlerinin 0,50 civarında olduğu görülmektedir. Bu değerlere göre katılımcıların çoğu firmalarının rekabet gücünün yüksek olduğu kanaatinde dirler. Tüm önermeler göz önüne alındığında ise diğer önermelere nazaran CMP3 önermesinin 0,67 ile en yüksek değere sahip olduğu görülmektedir. CMP3 önermesinde “Firmamız rakiplerimize kıyasla, yeni ürünleri daha hızlı ve etkili bir şekilde pazarlar ve geliştirir” denilmektedir. Yani katılımcılar, firmalarının yeni ürünleri rakiplerinden daha hızlı ve etkili bir şekilde pazarladığı ve geliştirdiğini düşünmektedirler.

5. SONUÇ

Küresel rekabet, hızlı değişim ve belirsizlik; işletmelerin pazar, yönetim ve kaynak ile ilgili algılarında büyük değişimler yaşamasına neden olmuştur. Bu değişimle beraber işletmeler, varlıklarını koruyabilmek ve sürdürülebilmek amacıyla daha etkin ve verimli olmak zorunda kalmışlardır. Bunu da ancak maliyetleri azaltarak, öz yeteneklerine odaklanarak ve bu yeteneklerini ön plana çıkararak yapabileceklerinin bilincine varmışlardır. Kaynak ve yeteneklerin rekabet gücünü artırmadaki etkisi önceden beri bilinmekle beraber yoğun rekabet ortamında, önemi çok daha fazla artmıştır. Lojistik yetenek de son zamanlarda varlığı daha çok hissedilmeye başlanan ve rekabet gücünü artıran bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Literatürde lojistik yeteneklerin ne olduğu ile ilgili farklı tanımlar ya da sınıflandırmalar yapılmıştır. Bu çalışmada lojistik yetenek herhangi bir sınıflandırmaya tabi tutulmadan genel olarak ele alınmış ve rekabetçiliği etkileyip etkilemediği ve etkilediyse de bunun düzeyini belirlemek amaçlanmıştır. Analizlerden bazıları SPSS ile bazıları ise AMOS programıyla yapılmıştır. Bu amaçla model oluşturulmuş ve yapısal eşitlik yönteminde elde edilen sonuçların ne derece açıklandığını görebilmek için modelin uyum iyiliği ölçütlerine bakılmıştır. Araştırma modelinin uyum iyiliği ölçütleri: $\chi^2:121,480, \chi^2/df: 1,518, RMSEA:0,035, CFI: 0,964, TLI:0,952, GFI:0,965, AGFI:0,947, NFI:0,903, RFI:0,788$ olarak bulunmuştur. Bu değerler genel kabul gören uyum ölçütleri ile karşılaştırıldığında modelin iyi bir uyum gösterdiğini söylemek mümkündür.

Bu uyum uyarınca Lojistik yeteneğinin, rekabetçilik üzerinde yüksek bir etkiye sahip olduğu bulgusuna ulaşılmıştır. Bilindiği üzere firma düzeyinde rekabetçiliğin gelişmesi ulusal düzeyde de rekabetçilik üzerinde etkili olmakta; ülkenin uluslararası piyasalarda rekabet edebilirliğine pozitif anlamda katkı sağlamaktadır. Tüm bu veriler rekabet gücünün artırılması ve sürdürülebilirliği için firmaların lojistik yeteneklere yatırım yapması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Ekonomik anlamda mikro düzeyde de makro düzeyde de rekabet gücünü artırabilmek için firmaların lojistik yeteneklerini ölçecek yöntemlerin belirlenmesi ve bu yeteneklerin etkinliğini ve verimliliğini arttıracak alt yapı, teknolojik donanımlar, kalifiye iş gücü vs. kaynakların temin edilmesi ve gerekli tutum ve yaklaşımların sergilenmesi gerekmektedir.

Bu çalışmanın da bütün araştırmalarda olduğu gibi çeşitli kısıtları bulunmaktadır. Bu araştırma, uluslararası düzeyde lojistik faaliyetlerinde bulunan, lojistik stratejilerini uyguladığı düşünülen ve kurumsal kimliği bulunan UND'ye kayıtlı 9 ilde yer alan lojistik firmalarında yapılmıştır. Gelecekte modele daha farklı değişkenler eklenerek modelin daha da zenginleştirilmesi; bu konuda benzer çalışmaların, daha geniş bir örnekleme uygulanması, bu konunun daha iyi anlaşılması açısından doğru bir yaklaşım olacaktır.

KAYNAKLAR

- Aberejo, I.O., Adegbite, S.A., Ilori, M.O., Adeniyi, A.A., Aderemi, H.A. (2009). Technological innovation sources and institutional supports for manufacturing small and medium enterprises in Nigeria. *Journal of Technology Management and Innovation*, Vol. 4, No. 2, p. 82-89.
- Acar, A.Z. (2010). Lojistik yeteneklerin, strateji-performans ilişkisi üzerindeki rolü: Kobiler üzerinde bir saha araştırması. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, vol. 24, no. 4, p. 1-21.
- Acar, A.Z., Zehir, C. (2008). Kaynak tabanlı işletme yetenekleri ölçeği geliştirilmesi ve doğrulanması. *Dokuz Eylül Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi*, vol. 8, no. 1, p. 103-131.
- Akış, E. (2016). Türkiye’ de lojistik sektörü ve rekabet gücüne etkisi. 2. Üretim Ekonomisi Kongresi, vol. 2, no. 2, p. 76-84.
- Ambastha, A., Momaya, K. S. 2003, “Competitiveness of firms: review of theory, frameworks and models”. *Singapore Management Review*, Vol 26, no. 1; First half 2004, p. 45-61
- Avcı, C. (2014). İşgörenlerin İş Sağlığı ve Güvenliği Davranışlarının Güvenlik İklimi ve Planlı Davranış Kuramı Kapsamında İncelenmesi: Konaklama İşletmelerinin Yiyecek-İçecek Departmanlarında Bir Uygulama. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Babacan, M. (2003). Lojistik sektörünün ülkemizdeki gelişimi ve rekabet vizyonu. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, vol. 3, no. 12, p. 8-15.
- Bakan, İ., Doğan, İ.F. (2012). Competitiveness of the industries based on the Porter's Diamond Model: an empirical study. *International Journal of Research and Reviews in Applied Sciences*, vol.11, no. 3, p. 441-455.
- Bakan, İ., Şekkel, Z. H. (2015). Lojistik stratejilerin lojistik yetenekler üzerine etkilerine ilişkin bir alan araştırması. *Sosyal Bilimler Dergisi*, vol. 2, no. 5, p. 398-422.

- Bhatnagar, R., Sohal, A.S., Millen, R. (1999). Third party logistics services: a Singapore perspective. *International Journal of Physical Distribution Logistics Management*, vol. 29, no. 9, p. 569-587.
- Bilginer, K., Kayabaşı, A. (2007). İşletmelerin lojistik faaliyetlerinin rekabetçi perspektifte değerlendirilmesi: üretim işletmeleri üzerine bir uygulama. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, vol. 7, no. 2, p. 629-644.
- Bowersox, D.J., Daugherty, P.J., Droge, C.L., Germain, R.N. Rogers, D.S. (1992). *Logistical excellence: it is not business as usual*. Digital press, Burlington, MA.
- Ceran, M.B., (2010). Küresel rekabet ortamında rekabetçi üstünlük sağlamada lojistik köyler: Konya lojistik köyü örneği. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 159p.
- Cernusca, M.M., Gold, M.A., Godsey, L.D. (2012). Using the Porter model to analyze the US elderberry industry. *Agro forest Systems*, no. 86, p. 365-377.
- Chen, R., Liu, L., Wu, J. (2007, November). Logistics capability and its grey assessment model. In *Grey Systems and Intelligent Services, 2007. GSIS 2007. IEEE International Conference on* (pp. 1163-1167). IEEE.
- Çivi, E. (2001). Rekabet gücü: literatür taraması. *Celal Bayar Üniversitesi Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, vol. 8, no. 2, p. 21-38.
- Cohen, J. (1988). *Statistical power analysis for the behavioral sciences*. New Jersey: Lawrence Erlbaum.
- Daugherty, P.J., Ellinger, A.E., Gustin, C.M. (1996). Integrated logistics: achieving logistics performance improvements. *Supply Chain Management*, vol. 1, no. 3, p. 25-33.
- Daugherty, P.J., Paul H., Pittman, P.H. (1995). Utilization of time-based strategies: creating distribution flexibility/responsiveness. *International Journal of Operations Production Management*, vol. 15, no. 2, pp. 54-60.
- Day, G.S. (1994). The capabilities of market-driven organizations. *Journal of Marketing*, vol. 58, no. 4, p. 37-52.
- Dursun, Y., Kocagöz, E. (2010). Yapısal Eşitlik Modellemesi Ve Regresyon: Karşılaştırmalı Bir Analiz. *Erciyes Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (35), 1-17.
- Ettlie, J.E., Pavlou, P.A. (2006). Technology-based new product development partnerships. *Decision Sciences*, vol. 37, no. 2, p. 117-147.
- Flor, M., Oltra, M.J. (2005). The influence of firms' technological capabilities on export performance in supplier-dominated industries: the case of ceramic tiles firms. *R&D Management*, vol. 35, no. 3, p. 333-347.
- Gürpınar, K., Sandıkçı, M. (2008). Uluslararası rekabetçilik analizinde Michael E. Porter' in elmas modeli yaklaşımı: Türkiye' deki bazı endüstrilerdeki uygulanabilirliğinin ve sonuçlarının araştırılması. *SÜ İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, no. 15, p. 105-215.
- Hove, P., Masocha, R. (2014). Interaction of technological marketing and Porter's five competitive forces on SME competitiveness in South Africa. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, vol. 5, no. 4, p. 254-262.
- Jones, M., Crack, D. (2001). High-technology firms' perceptions of their international competitiveness. *Strategic Change*, vol. 10, no. 3, p. 129-138.
- Joong-Kun Cho, J., Ozment, J., Sink, H. (2008). Logistics capability, logistics outsourcing and firm performance in an E-commerce market. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 38, no. 5, p. 336-359.
- Kemppainen, K., Vepsäläinen, A.P.J. (2007). Logistical and technological differentiation as a precondition of supply networking. *The International Journal of Logistics Management*, vol. 18, no. 1, p. 81-101.
- Keser, H.Y. (2011). Lojistik sektörünün rekabet gücü yönüyle analizi: Türkiye lojistik sektörü için bir çalışma. *Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*, 329p.
- Kotler, P., Armstrong, G. (2004). *Principles of marketing: International edition, tenth edition*. Pearson, Prentice Hall., USA.
- Lai, K.H., Cheng, T.C.E. (2009). *Just-in-time logistics*. Gower Publishing, 190p.
- Larson, P.D., Gammelgaard, B. (2001). Logistics in Denmark: a survey of the industry. *International Journal of Logistics: Research and Applications*, vol. 4, no. 2, p. 191-206.
- Lieb, R.C., Kendrick, S. (2003). The year 2002 survey: CEO perspectives on the current status and future prospects on the third party logistics industry in the United States. *Transportation Journal*, vol. 42, no. 3, p. 5-12.
- Lieb, R.C., Randall, H.L. (1996). A comparison of the use of third-party logistics services by large American manufacturers. *Journal of Business Logistics*, vol. 17, no. 1, p. 305-320.
- Liu, C. L., Lyons, A. C. (2011). An analysis of third-party logistics performance and service provision. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 47(4), 547-570.
- Liu, L., Luo, D., 2010." Effects of Logistics Capabilities on Performance in Manufacturing Firms", *Logistics and Supply Chain Research in China - Proceedings of the 3rd International Conference on Logistics and Supply Chain Management, Hunan, CHINA*

- Lopez, J., Garcı, A.R. (2005). Technology and export behavior: a resource-based view approach. *International Business Review*, vol. 14, no. 5, p. 539-557.
- Man, T. W., Lau, T., Chan, K. F. (2002). The competitiveness of small and medium enterprises: A conceptualization with focus on entrepreneurial competencies. *Journal of business venturing*, 17(2), 123-142.
- Mandal, S. (2016). Towards An Integrated Logistics Capabilities Model of Supply Chain Flexibility: A Social Exchange Perspective. *Romanian Economic and Business Review*, 11(3), 44.
- Mathooko, F.M., Ogotu, M. (2015). Porter's five competitive forces framework and other factors that influence the choice of response strategies adopted by public universities in Kenya. *International Journal of Educational Management*, vol. 29, no. 3, p. 334-354.
- McGinnis, M. A., Kohn, J. W., Spillan, J. E. (2010). A Longitudinal Study Of Logistics strategy: 1990-2008. *Journal of Business Logistics*, 31(1), 217-235.
- Mobius, Michael; (2003), "The Use of Item Parcelling in Statistical Analyses Research Example", 2nd. European Conference on Research
- Morash, E.A., Dröge, C., Vickery, S. (1996). Boundary spanning interfaces between logistics, production, marketing and new product development. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 26, no. 8, p. 43-62.
- Munir, A., Saddozai, A.K., Khattak, B., Hashim, S. (2011). Porter five forces analysis of Pakistan Mobiles Communication Limited (Mobilink): a critical approach. *Interdisciplinary Journal of Contemporary Research in Business*, vol. 3, no. 5, p. 704-712.
- Murphy, P.R., Poist, R.F. (1998). Third-party logistics usage: an assessment of propositions based on previous research. *Transportation Journal*, vol. 37, no. 4, p. 26-35.
- Murphy, P.R., Poist, R.F. (2000). Third-party logistics: some user versus provider perspectives. *Journal of Business Logistics*, vol. 21, no. 1, p. 121-133.
- Oduol, J.B.A., Franzel, S. (2014). Assessing market potential of agroforestry tree seedlings in Western Kenya. *Small-Scale Forestry*, no. 13, p. 281-298. <https://doi.org/10.1007/s11842-013-9254-2>
- Oraman, Y., Azabagaoglu, M.O., Inan, I.H. (2011). The firms' survival and competition through global expansion: a case study from food industry in FMCG sector. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, no. 24 p. 188-197. <https://doi.org/10.1016/i.sbspro.2011.09.02>
- Ortega, A.G., Jalon, M.L.D., Menendez, J.A.R. (2014). A strategic analysis of collective urban transport in Spain using the five forces model. *Investigaciones Europeas de Direccion y Economia de la Empresa*, no. 20, p. 5-15. <https://doi.org/10.1016/j.iedee.2013.05.002>
- Özdemir, A., Naralan, A., Çam Handan, (2015). Organizasyonlarda Maliyet Tasarrufu Sağlayan Etkin Bir Strateji: Sanallaştırma Teknolojisi. *Global Journal of Economics and Business Studies*, (8), 46-56
- Ozer, K.O., Saldamli, A. (2015). Evaluation of competition conditions in the hotel sector in Istanbul. *International Review of Management and Marketing*, vol. 5, no. 2, p. 102-107.
- Pena-Vinces, J.C., Cepeda-Carrion, G., Chin, W.W. (2012). Effect of ITC on the international competitiveness of firms. *Management Decision*, vol. 50, no. 6, p. 1045-1061.
- Peters, M.J., Lieb, R.C., Randall, H.L. (1998). The use of third party logistics services by European industry. *Transport Logistics*, vol. 1, no. 3, p. 167-179.
- Powell, T.C., Dent-Micallef, A. (1997). Information technology as competitive advantage: the role of human, business, and technology resources. *Strategic Management Journal*, vol. 18, no. 5, p. 375-405.
- Rao, K., Young, R.R. (1994). Global supply chains: factors influencing outsourcing of logistics functions. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 24, no. 6, p. 11-19.
- Rao, K., Young, R.R., Novick, J.A. (1993). Third party services in the logistics of global firms. *Logistics and Transportation Review*, vol. 29, no. 4, p. 363-70.
- Renko, N., Sustic, I., Butigan, R. (2011). Designing marketing strategy using the five competitive forces model by Michael E. Porter-case of small bakery in Croatia. *International Journal of Management Cases*, vol. 13, no. 3, p. 376-385.
- Ross, B., Dessureault, S., Rieber, M. (2011). The Tucson mineral show and the market for collector minerals: the potential for artisanal and small-scale miners. *Resources Policy*, vol. 36, no. 2, p. 168-177.
- Sohail, M.S., Al-Abdali, O.S. (2005). The usage of third party logistics in Saudi Arabia. Current position and future prospects. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 35, no. 9, p. 637-653.
- Sutherland, E. (2014). Lobbying and litigation in telecommunications markets-reapplying Porter's five forces. *Emeraldinsight*, vol. 16, no. 5, p. 1-18. <https://doi.org/10.1108/info-03-2014-0018>
- Ulubeyli, S. (2017). Industry-wide competitiveness assessment through fuzzy synthetic evaluation: the case of cement industry. *Journal of Business Economics and Management*, vol. 18, no. 1, p. 35-53.

Van Hoek, R.I. (2001). The Rediscovery of Postponement A Literature Review and Directions For Research”, *Journal of Operations Management* 19 (2001) 161–184.

Waheeduzzaman, J.A.N.M., Ryans, Jr.,K. (1996). Definition perspectives and understanding of international competitiveness: a quest for a common ground. *Competitiveness Review: An International Business Journal*, vol. 6, no. 2, p.7-26.

Yorulmaz, M., Birgün, S. (2016). Lojistik yetenekler üzerine literatür araştırması ve deniz ulaştırma lojistiği hizmet yeteneklerinin belirlenmesi. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, vol. 4, no. 25, p. 313-331.

Yunna, W., Yisheng, Y. (2014). The competition situation analysis of shale gas industry in China: applying Porter’s five forces and scenario model. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, vol. 40, p. 798–805. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2014.08.015>

Zeng, S.X., Xie, X.M., Tam, C.M., Wan, T.W. (2008). Competitive priorities of manufacturing firms for internationalization: an empirical research. *Measuring Business Excellence*, vol. 12, no. 3, p. 44-55.