

Lojistik Yeteneklerin Mali Performans Üzerindeki Etkisi: Tekirdağ İlindeki Yabancı Sermayeli Üretici Firmalar Üzerine Bir Araştırma

Saniye YILDIRIM ÖZMUTLU*

Öz

Firmaların işlevsel yeteneklerinden olan lojistik yetenekler, günümüz iş dünyasında firmaların gelişim göstermelerine katkıda bulunmaktadır. Bu çalışmanın amacı, lojistik yeteneklerin mali performans üzerinde yarattığı etkileri araştırmaktır. Ayrıca firmaların yaşı ve büyüklüğünün performans üzerinde bir etkide bulunup bulunmadığı araştırılmıştır. Araştırma kapsamında, Tekirdağ ilinde yabancı sermayeli üretici firmalarının sahip oldukları lojistik yetenekleri ile mali performans değişkenleri arası ilişkiler ele alınmıştır. Bu amaç ve kapsam doğrultusunda, bir araştırma modeli ve modele bağlı araştırma hipotezleri geliştirilmiştir. Modelde geliştirilen hipotezleri test edebilmek için araştırma kapsamında faaliyet gösteren ve tesadüfi örnekleme yöntemiyle seçilen 53 yabancı sermayeli üretici firmasında yönetici pozisyonunda çalışan 106 yöneticiye, araştırma için oluşturulan anket uygulanmıştır. Yapısal Eşitlik Modellemesi yöntemi kullanılarak yapılan analizler, lojistik yeteneklerin mali performans üzerinde pozitif etkide bulunduğunu göstermektedir. Ayrıca, lojistik yetenek göstergelerinin kombinasyonun sağlanarak performans üzerinde etkide bulunduğu belirlenmiştir. Özellikle lojistik yeteneklerin rekabet gücü üzerinde pozitif bir etkide bulunarak yüksek performans ediniminde önemli bir tamamlayıcı olduğu sonucu elde edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Yetenekler, Yabancı Sermayeli Üretici Firmalar, Tekirdağ, Performans, Rekabet Gücü

The Effect of Logistics Capabilities on Financial Performance: A Research on Foreign-Invested Producers of Tekirdag Province

Abstract

Logistics capabilities, one of the functional capabilities of businesses, are contributing to the growth of companies in today's business environment. This study aims to examine the effect of logistic capabilities on financial performance. Furthermore, it was also attempted to determine whether the firm's age and size have an effect on its financial performance. The relationships between the logistics capabilities of foreign-invested producers based in the province of Tekirdag and financial performance variables were explored within the framework of this study. A research model and several research



Özgün Araştırma Makalesi (Original Research Article)

Geliş/Received: 09.01.2021

Kabul/Accepted: 26.05.2021

DOI: <https://dx.doi.org/10.17336/igushbd.856979>

* Öğr. Gör., Dr., Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Yönetim ve Organizasyon Bölümü, Tekirdağ, Türkiye. E-posta: saniyeyildirim58@gmail.com

ORCID <https://orcid.org/0000-0001-6199-3999>

hypotheses based on this model have been created in line with this aim and scope. For the purpose of testing the theories built in the model, a questionnaire was applied to 106 executives, who were selected via the random sampling method and who are working in managerial roles in 53 foreign-invested producers operating within the scope of the research. The data obtained were analyzed by employing the structural equation modeling method. The results of the analysis show that logistic capabilities have a positive effect on financial performance. Moreover, by providing a combination of logistics capability indicators, their effect on performance has been determined. Consequently, an inference was drawn that, logistics capabilities have a major impact on competitiveness as they are a significant contributor to high-performance.

Keywords: Logistics Capabilities, Foreign-Invested Producers, Tekirdag, Performance, Competitiveness.

1. Giriş

Sürekli değişimin varlık gösterdiği günümüz iş dünyasında organizasyonlar değişen sisteme uyum ve sistemde sürekliliği sağlayabilmek adına yoğun çaba sarf etmektedirler. Günümüzün daha rekabetçi ve giderek daha karmaşık hale gelen üretici pazarında, firma yöneticilerinin ilgi ve dikkatleri, lojistik hizmet sağlayıcıların sunmuş olduğu olanaklara yönelmektedir ve firmaların bu olanaklardan yararlanmak istedikleri görülmektedir. Özellikle rekabetin küresel boyutlara ulaşmasıyla birlikte organizasyonlar kalıcı avantajlar elde edebilmek için yeteneklerini geliştirebilmenin yollarını aramaktadır. Karmaşık ortamların varlığı ve rekabetin zamana dayalı bir şekilde küreselleşmesi organizasyonların bugünkü işleyiş şekillerinde önemli bir etki yaratmaktadır. Özellikle operasyonel işleyişin küreselleşmesiyle birlikte organizasyonlar verimliliğini artırmak, yüksek iş performansı edinimini sağlamak ve küresel üretimde küresel başarı elde edebilmek amacıyla lojistik hizmet yetenekleri entegrasyonuna ihtiyaç duymaktadır. Bu sayede birçok firma temel yetkinliklerine odaklanabilmekte ve bununla birlikte dış kaynak kullanımı da daha önemli bir hale gelmektedir (Jiang & Qureshi, 2006, s. 49; Yuan, Chu, Lai, & Wu, 2020, s. 56). Yıkıcı rekabet ortamında organizasyonlar, özellikle lojistik hizmet sunan organizasyonlardan destek alarak başarılı bir lojistik yönetimi gerçekleştirebilme hedefi içerisindedirler. Örneğin herhangi bir firmanın lojistik maliyeti işletmenin toplam maliyetinin %20 ile %50 arası bir oranı kapsamaktadır. (Estavillo, 2006, s. 38; Lu & Yang, 2010, s. 282). Ancak, üretim firmalarının çoğu hala kendi lojistiğini (firma içi lojistik yetenekleri) yönetmektedir. Bu şekilde firma yönetimi, lojistik yetenekleri üzerinde tam kontrole sahiptir (Huang, Tu, Chao, & Jin, 2019, s. 855; Idoro, 2011, s. 46) ve böylece firmalar iş verimliliğini artırabilir, çalışanları üzerinde tam kontrole sahip olabilir bu da firmalara olumlu sonuçlar vermektedir. Birçok üretim firması lojistiği tamamen dış kaynak olarak kullanmamaktadır, ancak firma yönetimi kontrol edilemeyen bileşenleri dışarıdan sağlamaktadır (Aziz, Memon, & Ali, 2020, s. 435).

Günümüzde lojistik maliyet oranlarının yüksek olması nedeniyle, bazı organizasyonlar özellikle kilit lojistik faaliyetlerini dış kaynak kullanımında¹ bulunarak, lojistik hizmet sağlayan organizasyonlardan destek almaktadır. Firmaların dış kaynak

¹ 3. Parti Lojistik (3PL) ya da dış kaynak kullanımını kavramını farklı araştırmacılar şu şekilde ifade etmişlerdir: Cho, Ozment ve Sink (2008, s. 338), "müşterileri için birden fazla lojistik hizmeti sunan bir kuruluştur." Momme (2002), "işletmeler temel yeteneklerine odaklanarak temel yetenekler dışındaki faaliyetlerini başka bir kuruluştan tedarik etmesidir."

kullanımı desteği almasının temel sebebi, performanslarını iyileştirmek ve işletme maliyetlerini düşürmektir (Aziz vd., 2020, s. 436). Böylece başarının anahtarı olarak görülen işletme yeteneklerinden olan lojistik yetenekler güç kazandıkça, bu yetenekler mali performansın belirleyicileri arasında yer almaktadır. Literatür taraması sonucunda, araştırmaya konu olan değişkenlerin beraberce ve arasındaki ilişkilerin yabancı sermayeli üretici firmalarında yeterince araştırılmadığı belirlenmiştir. Bu amaçla Tekirdağ'da faaliyetlerine devam eden yabancı sermayeli üretici firmaların sahip oldukları lojistik yeteneklerin, firmaların mali performansına etkisi ve rekabet avantajı edinimindeki önem derecesi ortaya konmak istenmiştir. Ayrıca bu firmaların lojistik yeteneklerin çevre rekabet gücü² üzerinde yarattığı etkiler ve firmaların yaşının ve büyüklüğünün performans üzerinde bir rol üstlenip üstlenmediği araştırılmıştır.

Marmara bölgesinde yer alan Tekirdağ ili hem bulunduğu konum itibarıyla hem de lojistik faaliyetlerin gelişimi açısından önemli bir noktada yer almaktadır. Türkiye'ye yabancı sermayeli üretim firmalarının yapmış oldukları yatırımlar incelendiğinde, Tekirdağ ili 5. sırada yer almaktadır. Tekirdağ ili, yabancı firmaların sadece yatırım yapılabilmesi anlamında değil aynı zamanda lojistik desteğin sağlanabileceği bir konumda bulunmasından dolayı firmaların ilgisini çekmektedir. Tekirdağ ilinde kurulmuş olan yabancı sermayeli üretici firmaların ana ülkesi daha çok İngiltere, Fransa, İsviçre, Avusturya, Belçika, Çin, Singapur, Rusya Federasyonu, İspanya, İtalya, ABD, Yunanistan gibi ülkelerdir. Bu ülkelerde faaliyetlerine devam eden üretici firmalar, Tekirdağ ilinde yatırımda bulunarak yabancı sermayeli firma olarak varlık gösterip, inovasyon ürünleri, elektrik sanayi, plastik sanayi, metal sanayi, çimento sanayi, tekstil sanayi, gıda sanayi, kimya sanayi, ambalaj ve kâğıt sanayi, soğutma sistemleri sanayi, teknik tekstil sanayi, iplik sanayi, boya sanayi, ilaç sanayi, cam sanayi, otomotiv sanayi, beyaz eşya sanayi gibi alanlarda faaliyette bulunmaktadırlar³. Araştırma kapsamında; özellikle sanayinin yoğun olduğu başta Çerkezköy ve Çorlu ilçeleri olmak üzere Tekirdağ ilinde 2019 yılında faaliyetlerine devam eden firmalar üzerinde, lojistik yeteneklerin firma mali performansı üzerindeki etkisinin ortaya konulması hedeflenmiştir.

Bu çalışma ile Tekirdağ'da faaliyetlerine devam eden yabancı sermayeli üretici firmaların lojistik yeteneklerinin mali performansına nasıl etkide bulunduğu incelenmiştir. Bununla birlikte lojistik yeteneklerin çevre rekabet gücü üzerinde yarattığı etkiler ve firmaların yaşının ve büyüklüğünün performans üzerinde bir rolünün varlığı ya da yokluğu incelenerek yetenek ve stratejik yönetim literatürüne katkıda bulunulması hedeflenmektedir. Öncelikle değişkenler arasındaki ilişkiler kuramsal çerçevede ele alınarak araştırma hipotezleri oluşturulmuş, sonrasında korelasyon analizi, açıklayıcı faktör analizi, doğrulayıcı faktör analizi yapılarak regresyon analizleri ile hipotezler test edilmiştir. Elde edilen bulgular değerlendirilerek yöneticilerin hangi lojistik yetenekleri güçlendirerek mali performanslarını iyileştirebileceklerine dair görüşlerde bulunulmuştur. Sonuç olarak, bu çalışma, Tekirdağ'da yabancı sermayeli üretici firmalarında yöneticilik rolü üstlenen karar vericiler için yeni bir bakış açısı sunmakta ve firmaların mali operasyonlarında lojistik yeteneklerin potansiyel avantajları hakkında tavsiyelerde bulunmaktadır.

² Çevre rekabet gücü ölçeği Jaworski ve Kohli (1993) tarafından geliştirilmiştir. Birkinshaw, Hood, Jonsson (1998), bu ölçeğin yapılandırılmasına katkıda bulunmuştur. Jansen, Van Den Bosch ve Volberda (2006) yılında, çevre rekabet gücü değişkenini yapmış oldukları araştırmada ele alarak, değerli bulgular sunmuşlardır. Çalışmada bu bilgilerden faydalanılmıştır.

³ Url-1

2. Literatür Taraması ve Hipotez Geliştirme

2.1. Kaynak Temelli Teori Sonrası Yeteneklerin Önemi

Literatür, organizasyonların farklı kaynak ve yeteneklere sahip olduğunu göstermektedir. Kaynak ve yetenekler farklı kavramsal yapıya sahip olsa da aralarında güçlü bir bağ olduğu görülmektedir. İlk olarak Wernerfelt (1984) tarafından ortaya konulan Kaynak Temelli Görüş (KTG) kısa sürede literatürün önemli bir parçası haline gelmiştir. Bu görüş, literatürdeki önemini halen koruyarak hızla genişleyen araştırma alanları arasında yer almıştır (Hameed, Nisar, & Wu, 2021, s. 2). Özellikle stratejik yönetim alanında baskın bir paradigma haline gelmiştir (Hitt, Xu, & Carnes, 2016, s. 77). KTG teorisi, bir kuruluşun başarısının büyük ölçüde iç kaynakları tarafından belirlendiğini ve bu kaynakların varlıklar ve yetenekler olarak sınıflandırıldığını (Umrani, Kura, & Ahmed, 2018, s. 61; Altaf, Hameed, Nadeem, & Shahzad, 2019, s. 16) varsaymaktadır. Wernerfelt (1984, s. 172) yapmış olduğu araştırmada, kaynak kavramını, "bir firmanın gücü veya zayıflığı olarak düşünülebilecek her şeydir" olarak ifade etmiştir. Barney (1991, s. 101) ve Marino (1996, s. 40) ise yapmış oldukları araştırmalarda Wernerfelt'in (1984) "her şey" ifadesini; fiziksel kaynaklar, insan kaynakları ve organizasyonel kaynaklar olarak belirtmişlerdir. Hafeez, Zhang ve Malak (2002, s. 40) ile Defee ve Fugate (2010, s. 182) yetenekleri, "bir firmanın kaynaklarını bir araya getirme, entegre etme ve dağıtma biçiminden şekillenen benzersiz kaynak demetleri" olarak tanımlamaktadırlar. Yetenekler, firmaların performansını etkilemek için kullandıkları yöntemleri temsil etmektedir ve yetenekleri yaratmak, bir firma için üstün performansla sonuçlanabilir (Bharadwaj, 2000, s. 171).

Böylece firmaların 1980'lerde Wernerfelt (1984) ile başlayan KTG yaklaşımı stratejik yönetim literatüründe hâkimiyet kazanmıştır. Günümüzde firmaların kaynak temelli görüşünün, stratejik yönetim alanındaki etkisi muazzamdır (Freeman, Dmytriyeve, & Phillips, 2021, s. 360). Bu görüş, kaynakların ve yeteneklerin rekabetçi avantajlar elde etmeyi nasıl mümkün kıldığını ele almaktadır (Yang & Lirn, 2017, s. 887; Talaja, 2012, s. 53). Ayrıca bu görüş, sürdürülebilir bir rekabet avantajı ve üstün performans elde etmek için firmaların kendilerini rakiplerinden ayırmaya çalıştıklarını varsaymaktadır (Hitt vd., 2016, s. 78). KTG, kaynakları yeteneklere ve yetenekleri de performansla bağlar. Yeteneklerini geliştirmek için kaynakları başarıyla kullanan firmalar, kaynak-yetenek bağlantısının kurulmasıyla daha yüksek performansla sonuçlanan bir rekabet avantajı yaratma potansiyeline sahiptir (Ralston, Grawe, & Daugherty, 2013, s. 136).

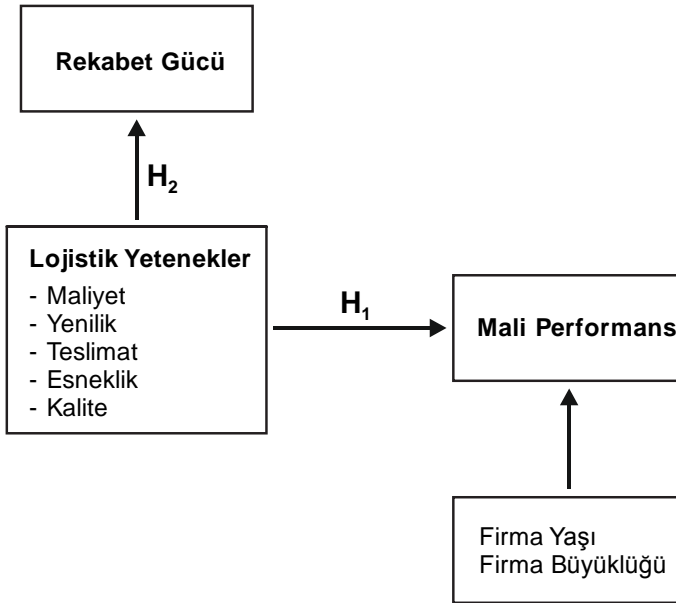
O'Regan ve Ghobadian (2004), Sirmon, Hitt ve Ireland (2007), Karia ve Wong (2013), Teece, Peteraf ve Leih (2016), Yang (2016), Wang, Jie ve Abareshi (2017), Hwang ve Kim (2019), Chen, (2019), Lyu, Chen ve Huo (2019), Matwiejczuk (2020) gibi araştırmacıların yanısıra daha birçok araştırmacının yapmış oldukları çalışmalar ile ortaya koyduğu görüş, organizasyonların sahip oldukları kaynak ve yetenekler, stratejik önem yaratan kısa ya da uzun süreli rekabet avantajı elde edilmesinde ve performans artırımında önemli sonuçlar doğurduğu yönündedir. Ayrıca bu araştırmacılar, organizasyonların yeterli kaynaklara sahip oldukları düşüncesiyle özellikle "yetenekler" üzerine vurgu yaparak sürdürülebilir rekabet avantajına nasıl ulaşılacağı ve zaman içinde avantajlı durumun nasıl korunacağına yönelik tutarlı bir çerçeve sunmaya odaklanmışlardır.

2.2. Yetenekler ve Performans İlişkisi

Firmalar performans analizlerini, belirli hedeflere ulaşma yolunda, gerçek seviyelerinin ölçülmesi ve hedeflerle karşılaştırılmasını sağlayabilmek amacıyla yapmaktadır. Firmalar, kaynak tahsisinin etkinliğini ve kurumsal hedeflerin sonucunu

değerlendirebilmek ve ölçümlenebilmek istemektedir (Kuo, Lin, Lu, & 2017, s. 358). Firma mali performansını ölçmek kolay bir yapı değildir. Özellikle ölçülmesi gereken şey değişmeye devam ettiğinde daha da zor olabilmektedir. (Hubbard, 2009, s. 177). Daha önce yapılan ampirik çalışmalarda araştırmacıların firma mali performansını ölçmek için doğru ve güvenilir veriler elde etmede ciddi zorluklar ile karşılaştığını biliyoruz. Fawcett, Stanley ve Smith (1997, s. 119) ve Green, Whitten ve Inman'a (2008, s. 317) göre, bunun nedeni, firmaların gerçek performans verilerinin yayınlanamayacak kadar hassas olduğunu düşünmesi ve bu nedenle bunları yayınlamakta isteksiz olmalarıdır. Fawcett vd. (1997), Samuel, Ong, Rahman, Olumide ve Alam (2019), Adomako, Ning ve Adu-Ameyaw (2021) yapmış oldukları araştırmalarda, mali (kâr marjı gibi) ve pazarlama (pazar payı, varlıkların getirisi gibi) şeklindeki belirli algısal ölçümlerin nesnel verilerle yakından ilişkili olduğu sonucuna varmışlardır.

Bu çalışmada, araştırma kapsamındaki organizasyonların sahip oldukları farklı yetenek türlerinden lojistik yetenekleri üzerine odaklanılmaktadır. Çalışmanın temelinde yatan asıl sorular; "Lojistik yetenekler firmaların mali performansı üzerinde etkiye bulunuyor mu? Bu yetenekler performansın bir belirleyicisi olarak nitelendirilebilir mi? Günümüz yabancı sermayeli üretim firmaları, lojistik yeteneklerini kombinleyebiliyor mu? Lojistik yeteneklerin gücünü performanslarına yansıtıyorlar mı? Ya da lojistik yeteneğin sadece birkaç göstergesine odaklanarak mı performanslarına yansıtıyorlar? Lojistik yeteneklerin rekabet gücü üzerinde önemli bir etkisi var mıdır?" şeklinde olup bu sorularının cevapları aranmıştır. Bunu açığa çıkarabilmek için organizasyon yetenekleri ve stratejik yönetim literatüründen faydalanılmıştır. Yapılan çalışma ile lojistik yeteneklerin performans üzerindeki etkisini ölçümlenecek bir araştırma modeli oluşturulmuştur (Şekil 1). Şekilde gösterilen hipotez ilişkileri sonraki birkaç bölümde tartışılacaktır.



Şekil 1: Araştırma Modeline Ait Kavramsal Çerçeve

2.3. Lojistik Yetenekler-Firma Mali Performansı İlişkisi

Literatürde özellikle 1990'lı yıllar ve sonrasında lojistik yetenekler ve firma mali performansı arasındaki ilişkilere artan bir ilgi gösterilmiştir. Bu yıllarda araştırmacılar çalışmalarında, firmaların değişen rekabet ortamlarında rekabet etmesinde lojistiğin yardımcı olduğunu göstermiştir (Stank & Lackey, 1997, s. 91).

2000 yılı ve sonrasında lojistiğin gelişiminin hız kazanmasıyla birlikte sektörün ilerleyişi merak konusu olmuştur. Lojistik sektörünün gelişimini yakından takip edebilmek, izlemeye alabilmek ve sektörün ilerleyişine yön verebilmek amacıyla birçok araştırmacı akademik çalışmalar ile sektöre katkıda bulunmuştur. Hafeez vd. (2002, s. 50) yapmış oldukları araştırmalar ile lojistik yeteneklerin firmalar için stratejik olarak değerli olduğu sonucunu göstermişlerdir. Shang ve Marlow (2005, s. 227) yapmış oldukları araştırmalar ile lojistik yeteneklerin önemli ölçüde lojistik performansla ilişkili olduğunu ve dolayısıyla yüksek mali performansla yol açtığı sonucunu göstermişlerdir. Hayes ve Pisano (1994) ve Wang (2020, s. 578), bir firmanın lojistik yeteneklerinin, müşterilere üstün değer sunmanın itici gücü olduğunu, pazar ve mali performansı artırmak için önemli parametrelerden biri olduğunu belirtmişlerdir. Gong ve Janssen (2021, s. 48) yapmış oldukları araştırma ile lojistik yeteneklerin firma mali performansı üzerindeki etkisinin artan bir öneme sahip olduğunu göstermiştir. Bununla birlikte lojistik yetenekler ve firma mali performansını inceleyen bir dizi araştırmacı Noorliza (2020), Winkelhaus ve Grosse (2020), Ul-Hameed, Shabbir, Imran, Raza ve Salman (2019), Sezhiyan, Page ve Iskanius (2011), Stank, Goldsby, Vickery ve Savitskie (2003), Autry (2005), Daugherty, Chen ve Ferrin, (2011), Ellinger, Keller ve Elmadağ Baş, (2010), Grawe, Daugherty ve Roath, (2011), Chi-Chang ve Po-Lin (2017), Rajagopal, Krishnamoorthy ve Khanapuri (2018), Lyu vd. (2019), Najafzadeh ve Kazemi (2019), Rahim, Asim, Manzoor (2020) yapmış oldukları çalışmalarda, firmaların lojistik yeteneklere sahip olması ile mali performans ve rekabet avantajı hedeflerine ulaşabileceğini göstermiştir. Yapılan bu araştırmalar, lojistik yetenekler ile mali performans arasında olumlu bir ilişkili olduğunu ortaya koymuş olup, bu bağlamda çalışmanın ilk ana varsayımı ve alt varsayımları aşağıdaki gibi yapılmıştır:

H₁: Lojistik yetenek ile mali performans arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki mevcuttur.

H_{1a-e}: Lojistik yetenek göstergeleri (maliyet, yenilik, teslimat, esneklik, kalite) ile mali performans arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki mevcuttur.

2.4. Lojistik Yetenekler-Rekabet Gücü İlişkisi

Lojistik kavramı Bowersox (2007, s. 29) ile Yang ve Lirn (2017, s. 888), göre "lojistik süreçlerle ilgili ağı oluşturmak, tasarlamak, bilgi akışını sağlamak, depo yönetimi, stok yönetimi ve taşıma yönetimi gibi birçok faaliyetin etkili ve verimli bir şekilde planlanmasını ve uygulanmasını içerir" şeklinde tanımlanmıştır. Lojistik, uzun zamandır firmalar için potansiyel bir rekabet avantajı kaynağı olarak kabul edilmektedir (Stank, Pellathy, In, Mollenkopf, & Bell, 2017, s.7). Firmaların mevcut veya yeni lojistik yetenekleri geliştirmesi, müşterileri ve kendileri için değer yaratmalarının bir yolu (Esper, Fugate, & Davis-Sramek, 2007, s. 58) olarak görülmektedir. Görüldüğü üzere lojistik, herhangi bir şirketin bel kemiğidir (Aziz vd., 2020, s. 436). Lojistik, sadece kişilerin ve firmaların hayatlarına dokunan önemli bir değer değil aynı zamanda yaşamın devam ettiği her alana hizmet sunan değerli bir unsurdur.

Literatür, lojistiğin, sürdürülebilir rekabet avantajı ve üstün firma mali performansı sağlayabilecek işlevsel bir alan olduğunu vurgulamaktadır (Hamel & Prahalad, 1990; Wang, 2020, s. 577). Lojistik kavramının her geçen gün gelişim

göstermesinin yanısıra lojistik faaliyetlerin oldukça karışık ve iç içe geçmiş süreçlerden oluştuğu görülmektedir (Demirkol, 2017, s. 200). Firmaların bu amaçla yönetsel hedefleri takip etmek için kullandıkları birçok yetenekleri vardır. Bazıları mali, operasyon, lojistik veya pazarlama gibi belirli işlevlerle ilgilidir. İşlevsel alanlara özgü yetenekleri kapsamlı bir şekilde tanımlayan ve ölçen az sayıda çalışma vardır (Lu & Yang, 2010, s. 282). Lojistik yetenekler, firmaların üstün performans ve rekabet avantajı elde edebilmesi için gerekli olan tavır, yeti, süreç, bilgi ve becerisi olarak tanımlanmıştır (Morash, Droge, & Vickery, 1996; Fernandes, Moori, & Filho, 2018, s. 360). Liu ve Luo (2012, s. 8), firmaların üstün başarı sağlamaları ve rakiplerine karşı rekabet avantajı kazanmaları için lojistik yeteneğin büyük ölçüde önem taşıdığını belirtmişlerdir. Lynch, Keller ve Ozment (2000, s. 49), lojistik yeteneklerinin operasyonel yetenek ve katma değerli hizmeti içerdiğini belirtmektedir. Shang ve Marlow (2005, s. 228), bilgi entegrasyonunun ve genel entegrasyon yeteneklerinin lojistik yetenekleri içerdiğini öne sürmektedir. Lu ve Yang (2010, s. 283) lojistik yetenekleri, "müşteri hizmetleri, müşterilere yanıt verme ve sipariş döngüsü süresi gibi iş davranışlarını ve süreçlerini kapsamaktadır" şeklinde ifade etmektedirler. Morash vd. (1996, s. 3), rekabet avantajı için gereken lojistik yetenekleri; satış öncesi müşteri hizmetleri, teslimat güvenilirliği, teslimat hızı, hedef pazara yanıt verme, yaygın dağıtım kapsamı, satış sonrası müşteri hizmetleri, seçici dağıtım kapsamı ve düşük toplam maliyet dağıtımını olarak belirlemiştir. Fawcett vd. (1997, s. 112) lojistik yetenekler ile ilgili öncelikli olarak teslimat, kalite, yenilik, esneklik, maliyet gibi göstergeler üzerine odaklanmıştır. Zhao, Droge ve Stank (2001), Lai (2004), Sinkovics ve Roath (2004), Kim (2006), Cho vd., (2008), Liu ve Luo (2012) ve daha birçok araştırmacı lojistik yetenekler ile ilgili araştırmalar yaparak, lojistik yeteneklerin hem kavramsal olarak hem de ampirik olarak gelişimine katkıda bulunmuştur.

Günümüzün çağdaş rekabetçi piyasalarında lojistik artık bir maliyet unsuru olarak değil (Gruchmann & Seuring, 2018, s. 1268), aksine firmaların ürünlerini/hizmetlerini geliştirmek ve rakipler arasında rekabetçi bir başarı sağlamak için kullanılan tedarik zinciri sürecinin bir parçası olarak görülmektedir (Pellathy, In, Mollenkopf, & Stank, 2018, s. 7; Yazdanparast, Manuj, & Swartz, 2010, s. 382). Dahası, lojistik, firmaların iş süreçlerinin entegrasyonunu destekleyen ve stratejik hamleler geliştiren becerikli bir alan olarak kabul edilmektedir (Ho & Chang, 2015, s. 26). Bu nedenle, lojistik yeteneklere olan yoğun odaklanma, firmalarda kaynaklarını eşleştirebilen ve stratejileriyle entegre edilebilen sürdürülebilir lojistik yetenekler yaratma ihtiyacını geliştirmiştir (Esper vd., 2007, s. 58; García-Dastugue, & Eroglu, 2019, s. 70). Günümüz iş dünyasında lojistik yeteneği, firmaların rekabet avantajlarına sahip olduğunun göstergesidir (Cho vd., 2008, s. 338). Yapılan bu araştırmalar, firmaların lojistik yetenekleri ile rekabet gücü arasında olumlu bir ilişkili olduğunu ortaya koymuştur. Bu doğrultuda yapılan ikinci varsayım aşağıda ifade edilmiştir:

H₂: Lojistik yetenek ile rekabet gücü arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki mevcuttur.

3. Araştırma Yöntemi, Veri ve Ölçekler

3.1. Araştırma Yöntemi

Lojistik yeteneklerin, performans üzerindeki yansımalarının yarattığı etkiler, nicel bir araştırma ile ilişkisel araştırma deseni üzerinden incelenmiştir. Nicel araştırma yöntemlerinden birisi olan ilişkisel araştırma deseni, evren hakkında genel bir yargıya varmak amacıyla, evrenin tümü ya da ondan alınacak bir grup, örnek ya da örneklem üzerinde yapılan bir incelemedir (Köse, 2014, s.110-123; Karayaman, 2021, s. 54). İlişkisel araştırmalar, bir takım değişkenlerin diğer değişkenleri nasıl etkilediğini araştırmayı amaçlamaktadır (Franken, Wallen, & Huyn 2012, s. 369). Diğer bir deyişle

incelemeye konu olan değişkenler arasında bir ilişkinin varlığını ortaya çıkarmayı amaçlar. Bununla birlikte araştırmadaki hipotezlerin sınanması için temel istatistiksel yöntem olarak varyans tabanlı YEM yönteminden yararlanılmıştır. Bu yöntem tamamen teoriye dayanır ve örtük değişkenler kümesi arasında bir nedensellik yapısının varlığını kabul eder (Hair, Black, Babin, & Anderson, 2019). Ayrıca bu yöntem, bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkenler üzerindeki etkisini aynı anda matematiksel olarak hesaplayabilen bir yöntemdir. Çalışmada değişkenler arasındaki ilişkilerin araştırılabilmesi amacıyla YEM yönteminin bu özelliğinden yararlanılmıştır. Bununla beraber, YEM yöntemi analizi sonucunda elde edilen β (Beta) katsayılarına bakılarak, bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkenler üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir.

3.2. Evren, Örneklem ve Veri Toplama

Çalışmanın evreni, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Sanayi veri tabanında kayıtlı Tekirdağ'da faaliyetlerine devam eden 72 yabancı sermayeli üretici firmasından oluşmaktadır. Çalışmanın örnekleme, rastgele örnekleme yöntemi ile seçilen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Sanayi veri tabanında kayıtlı 53 yabancı sermayeli üretici firmasında yönetici pozisyonunda çalışan 106 yöneticiye ulaşılarak oluşturulmuştur.

Tekirdağ'da faaliyetlerine devam eden yabancı sermayeli üretici firmaların yöneticilerine, Şubat 2019 – Kasım 2019 tarihlerinde araştırmaya ait anket uygulamaya konulmuştur. Basit tesadüfi örnekleme yöntemi uygulanarak ulaşılan 53 firma ve her bir firmadan iki yönetici ile yüz yüze görüşme sağlanarak toplam 106 veri toplanmıştır. Araştırmaya ait anketin ilk bölümünde 4 adet soru katılımcı ve firma hakkındaki temel bilgileri içermektedir. Araştırmaya ait anketin ikinci bölümünde 24 adet soru değişkenlerin maddeleri ile ilgilidir. Anketin ikinci bölümünde değişkenleri değerlendirmek için 5'li Likert tipi (1= Kesinlikle katılmıyorum, 5= Kesinlikle katılıyorum) ölçekler kullanılarak araştırma süreci devam etmiştir.

3.3. Kullanılan Ölçekler

Lojistik yetenek literatürünün kapsamlı bir araştırması sonucunda, yapılan araştırmada Fawcett vd. (1997) tarafından geliştirilen lojistik yetenekler ölçeği uygulamaya konulmuştur. Geliştirilen bu "Lojistik Yetenek" ölçeği; teslimat (3 madde), kalite (3 madde), esneklik (3 madde), maliyet (3 madde) ve yenilik (3 madde) boyutlarından oluşmaktadır. Yapılan analiz sonucunda, lojistik yeteneği ölçeğinin K-M-O (Kaiser-Meyer-Olkin) değerinin .85, açıklanan varyans oranının %76'nın üzerinde ve güvenilirlik değerlerinin (α) .88 (alt boyutlar sırasıyla .72, .74, .75, .73, .78) olduğu belirlenmiştir.

Lynch vd. (2000) tarafından geliştirilen "Mali Performans" ölçeği; yatırımların getirisi, varlıkların geri dönüşü, net kar marjı, genel karlılık ve genel rekabet pozisyonu göstergelerinden oluşmaktadır. Bu çalışmada mali performans ölçeğinin K-M-O değerinin .83, açıklanan varyans oranının %55'in üzerinde, güvenilirlik değerlerinin (α) .80 olduğu bulunmuştur.

Jaworski ve Kohli (1993) tarafından geliştirilen "Çevre Rekabet Gücü" ölçeği (4 madde); sektörde yoğun bir rekabetin varlığı, sektörde nispeten güçlü rakiplerin varlığı, yoğun pazar rekabeti, fiyat rekabeti göstergelerinden oluşmaktadır. Bu çalışmada çevre rekabet gücü ölçeğinin K-M-O değerinin .82 açıklanan varyans oranının %59'un üzerinde, güvenilirlik değerlerinin (α) .77 olduğu bulunmuştur.

4. Analizler ve Bulgular

Demografik verilerin analizi betimleyici analizler ile değişkenler arasındaki ilişkilerin kuvveti korelasyon analizi yapılarak incelenmiştir. Tüm ölçeklerin faktör yapısının belirlenmesi için öncelikle açıklayıcı faktör analizi, devamında doğrulayıcı faktör analizi yapılmıştır. Tüm ölçeklere uygulanan doğrulayıcı faktör analizi sonucunda elde edilen değerler, ölçeklerin yapısal eşitlik modellemesi (YEM) için uygun bulunduğunu göstermiş ve bunun sonucunda değişkenler arası ilişkileri gösteren ve geliştirilen hipotezlerin test edilebilmesi için YEM modeli oluşturulmuştur. Oluşturulan model kullanılarak, lojistik yetenekler ve mali performans değişkenleri arası ilişkileri gösteren hipotezler yapılan analizler ile test edilmiştir.

4.1. Firmaların ve Firma Yöneticilerinin Betimleyici Bulguları

Araştırmaya katılan 53 firma ve bu firmalarda yönetici statüsünde çalışan toplam 106 kişinin betimleyici istatistiksel analizi yapılmıştır. Firmaların yaş gruplandırması sonuçları incelendiğinde, % 24'ü yani yaklaşık dörtte biri 40 yıl ve daha uzun süredir sektörde faaliyet göstermektedir. Ayrıca firmaların, % 17'si 39 ile 30 yıl arasında, % 19'u 29 ile 20 yıl arasında, % 15'i 19 ile 10 yıl arasında, % 17'si 9 ile 5 yıl arasında ve %8'i ise 4 yıl ve daha az zamandır faaliyet göstermektedir. Bu sonuçlar, son yıllarda yabancı sermayeli yatırımlarda nispeten büyük bir hareketlilik olmadığını göstermektedir. Firmaların personel istihdam oranlarını gösteren sonuçlara bakıldığında; firmaların % 32'sinin 50 ile 249 arasında personele sahip olduğunu ve sırasıyla % 26'sının 10 ile 49 arasında, % 21'inin 250 ile 499 arasında, % 11'inin 1 ile 9 arasında ve % 9'unun 501 ve daha fazla personel istihdam ettiğini göstermektedir. Firmalarda çalışan personel sayısına göre yapılan araştırma sonuçları, firmaların daha çok küçük ve orta ölçekli olduğunu göstermektedir. Araştırma kapsamındaki firmaların lojistik yeteneklerini güçlendirmek için hangi faaliyet alanlarında dış kaynak kullanımı yaptığını gösteren analiz sonuçlarına bakıldığında, firmaların % 25'inin sipariş işleme, % 19'unun ambalajlama, % 15'inin paketleme, % 13'ünün taşıma ve % 28'inin diğer lojistik faaliyet operasyonlarından (depolama, gümrükleme, sigortalama gibi) destek aldığını göstermektedir. Analiz sonuçları; araştırmaya katılan firma yöneticilerinin daha çok orta düzey (% 45) ve üst düzey (% 36) yöneticiler ile iletişime geçildiğini göstermektedir. Orta ve üst düzey yöneticilerden gelen yüksek yanıt yüzdesi (% 81), anket bulgularının güvenilirliği onaylamaktadır.

4.2. Değişkenlerin Geçerlilik ve Güvenirliliği

Yapılan araştırmada öncelikli olarak tüm ölçeklerin geçerlik analizleri yapılmıştır. Değişkenlerin çarpıklık ve basıklık değerleri, değişkenler arası korelasyon, değişkenlere ait öz değerler ve devamında faktör analizi uygulanarak açıklayıcı faktör analizi sonuçları incelenmiştir. Her bir ölçeğinin faktörleşme matrisi oluşturulmuştur ve kuramda olduğu gibi faktörleşme yapısına sahip olduğu belirlenmiştir. Devamında yapıların güvenirliliğini belirleyebilmek için Cronbach-Alfa (α) değerleri hesaplaması yapılmıştır.

4.3. Çarpıklık ve Basıklık Değerleri

Lojistik yetenekler değişkeninin çarpıklık değerleri [-1.355 ile -0.437] arasında ve basıklık değerleri [-0.521 ile 1.815] arasında değişmiştir. Mali performans değişkeninin çarpıklık değerleri [-1.139 ile -0.144] arasında ve basıklık değerleri [-0.989 ile 0.868] arasında değişmiştir. Elde edilen çarpıklık ve basıklık değerleri sonuçları, George ve

Mallery'in (2016, s. 114) belirlemiş olduğu çarpıklık ve basıklık istatistik değerleri [-2 ve +2] arasındaki kriterleri sağladığı görülmektedir. Elde edilen değerler, verilerin tek dağışkenli normal bir dağılım sergilediğini göstermektedir.

4.4. Değişkenlerin Korelasyon Analizi Sonuçları

Değişkenler arasındaki ilişkinin kuvvetini görebilmek amacıyla korelasyon katsayısı değerleri hesaplaması yapılmıştır. Tablo 1, değişkenler arası korelasyon ilişkisini göstermektedir. Tablo 1 de, değişkenlerin pozitif ve önemli ölçüde [-1, +1] ilişkili olduğu görülmektedir.

Tablo 1: Korelasyon ve tanımlayıcı istatistikler

Değişkenler	Ort.	Std. Sap.	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.Maliyet	4.17	0.66	1								
2.Yenilik	4.46	0.49	0.68**	1							
3.Teslimat	4.33	0.54	0.63**	0.74**	1						
4.Esneklik	4.26	0.64	0.47**	0.65**	0.86**	1					
5.Kalite	4.46	0.54	0.74**	0.74**	0.61**	0.52**	1				
6.Mali Performans	4.02	0.69	0.44**	0.41**	0.48**	0.38**	0.47**	1			
7.Firma Yaşı	3.05	1.64	-0.00	-0.09	-0.02	0.00	-0.06	0.03	1		
8.Firma Büyüklük	2.35	0.62	0.24	0.23	0.31*	0.23	0.10	0.22	-0.47**	1	
9.Rekabet Gücü	4.25	0.56	0.37**	.54**	0.44**	0.40**	0.34**	0.45**	0.18	0.01	1

**P< 0.01, *P< 0.05. Yıldızsız Olan Değerler, P > 0.05.

4.5. Değişkenlerin Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA) Sonuçları

Araştırma kapsamında kullanılan değişkenlerin yapısal olarak geçerliliğinin belirlenebilmesi için AFA yapılması uygun bulunmuştur. Yapılan AFA sonuçları Tablo 2'de gösterilmiştir. Sonuçlar, değişkenlere ait ölçeklerin faktör yüklerinin genel olarak 0.70'ın üzerinde olduğunu göstermektedir. Araştırmada kullanılan ölçeklerin geçerlilik incelemesi yapılarak, ölçeklerin yapısal olarak geçerliliği belirlenmiştir. Bununla birlikte ölçeklerin güvenilirliğinin belirlenebilmesi için yapılan güvenilirlik analizi ile Cronbach-Alfa (α) değeri incelemesi yapılmıştır. Lojistik yetenekler ölçeğinin (α) değeri (0.88), performans ölçeğinin (α) değeri (0.80), çevre rekabet gücü ölçeğinin (α) değeri (0.77) olarak ölçümlenmiştir. Bu değerler, Hair ve diğerlerinin (2019) önerdiği kabul sınırının üzerinde yer almaktadır.

Tablo 2: Değişkenlere ait faktör yükleri

<i>Döndürülmüş Faktör Yükleri</i>						
<i>Lojistik Yeteneği Ölçeğinin Maddeleri</i> (α değeri = 0.88)		<i>Faktör Yükleri</i>				
		<i>F1</i>	<i>F2</i>	<i>F3</i>	<i>F4</i>	<i>F5</i>
Maliyet	MS_2: Firmamızın lojistik işgücü verimliliği yüksektir. MS_8: Firmamızın ulaşım ve taşıma masrafları düşüktür. MS_15: Firmamızın envanter maliyetleri düşüktür.	.851 .787 .538				
Yenilik	YS_10:Firmamız lojistik sipariş döngü süresini modern bilgi kontrol sistemleri ile sağlar. YS_3:Firmamız lojistik operasyon sisteminin içeriğini düzenli olarak iyileştirme içerisindedir. YS_12:Firmamız daha iyi hizmet sunabilmek adına lojistik sisteminde yeni teknoloji kullanma becerisi edinmektedir.		.831 .795 .439			
Teslimat	TS_11:Firmamız müşterilerin gereksinimlerini gidermede hızlandırılmış gönderileri teslim etme yeteneğine sahiptir. TS_14:Firmamız ürünleri zamanında teslim edebilme yeteneğine sahiptir. TS_1:Firmamızın zamanında teslimat performansı gayet iyidir.			.831 .823 .748		
Esneklik	ES_4:Firmamız sahip olduğu lojistik sistemi ile özel (rutin olmayan) talepleri karşılama yeteneğine sahiptir. ES_5:Firmamız sahip olduğu lojistik sistemi sayesinde beklenmedik olayları yönetme yeteneğine sahiptir. ES_13:Firmamız sahip olduğu lojistik sistemi ile müşteri isteklerine hızlı yanıt verebilme esnekliğine sahiptir.			.914 .888 .515		
Kalite	KS_6:Firmamız sunduğu lojistik hizmetler ile müşteri memnuniyeti sağlayabilmektedir. KS_7:Firmamız sahip olduğu lojistik sistemiyle müşteri					.855 .842 .799

	hizmeti sunma başarısını artırma yeteneğine sahiptir. KS_9:Firmamızın sunduğu lojistik hizmetleri ile ilgili şikâyetlerinin sayısı oldukça azdır.					
Özdeğer - Varyans Açıklama Oranı (%)		9.956 - 76.361				
Mali Performans Ölçeğinin Maddeleri (α) değeri = 0.80		Faktör Yükleri				
Mali	MP_5:Firmamızın toplam varlıkların getirisi ortalamının üzerinde bir büyüme oranına sahiptir. MP_1:Firmamızın yatırımlarının getirisi ortalamının üzerindedir. MP_2:Firmamızın genel olarak karlılık düzeyi ortalamının üzerindedir. MP_3:Firmamızın net kar marjı ortalamının üzerindedir. MP_4:Firmamızın genel rekabet konumu ortalamının üzerindedir.	.885	.831	.729	.624	.616
Özdeğer-Varyans Açıklama Oranı (%)		2.773 - 55.466				
Çevre Rekabet Gücü Ölçeğinin Maddeleri (α) değeri = 0.77		Faktör Yükleri				
Rekabet Gücü	RG_3:Firmamız faaliyette bulunduğu pazarda son derece rekabetçidir. RG_1:Sektörümüzde yoğun bir rekabet durumu söz konusudur. RG_2:Firmamızın sektörde nispeten güçlü rakipleri vardır. RG_4:Firmamızın fiyat rekabeti, sektörde ayırt edici bir göstergeye işaret etmektedir.	.820	.766	.755	.749	
Özdeğer - Varyans Açıklama Oranı (%)		2.390 - 59.741				
Özütleme Yöntemi: Temel Bileşenler Analizi, Varimax.		Rotasyon Yöntemi: Kaiser Normalizasyonlu				

4.6. Değişkenlere İlişkin Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA) Sonuçları

Araştırma kapsamında toplanan veriler ile lojistik yetenek ve mali performans değişkenlerine ait ölçeklere AMOS istatistik paket programı yardımıyla DFA uygulanmıştır. Ölçeklere ilişkin DFA sonuçları Tablo 3'de gösterilmektedir.

Tablo 3: Tüm ölçeklere ilişkin DFA sonuçları

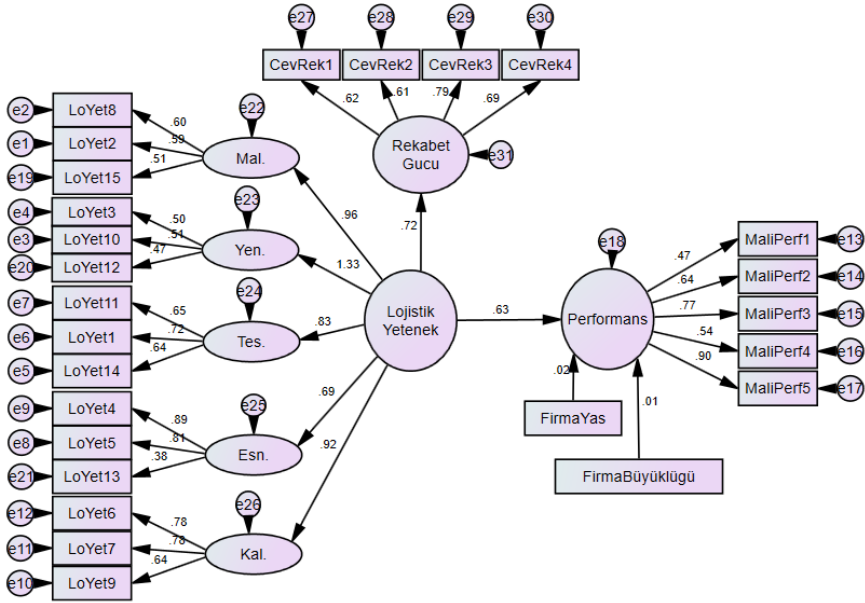
<i>Model Uyum Kriteri</i>	<i>İyi Uyum</i>	<i>Kabul Edilebilir Uyum</i>	<i>Lojistik Yeteneği Ölçeği DFA</i>	<i>Mali Performans Ölçeği DFA</i>	<i>Rekabet Gücü Ölçeği DFA</i>
			<i>Ölçülen Değer</i>	<i>Ölçülen Değer</i>	<i>Ölçülen Değer</i>
			<i>ÖD</i>	<i>ÖD</i>	<i>ÖD</i>
χ^2	$0 \leq \chi^2 \leq 2df$	$2df < \chi^2 \leq 3df$	35.49	4.33	4.85
<i>CMIN/DF</i>	$0 \leq CMIN/DF \leq 2$	$2 < CMIN/DF \leq 5$	1.18	1.08	2.42
<i>CFI</i>	$0.97 \leq CFI \leq 1.00$	$0.95 \leq CFI < 0.97$	0.98	0.99	0.97
<i>NFI</i>	$0.97 \leq NFI \leq 1.00$	$0.95 \leq NFI < 0.97$	0.95	0.97	0.96
<i>GFI</i>	$0.95 \leq GFI \leq 1.00$	$0.90 \leq GFI < 0.95$	0.93	0.98	0.98
<i>AGFI</i>	$0.90 \leq AGFI \leq 1.00$	$0.85 \leq AGFI < 0.90$	0.88	0.94	0.88
<i>RMR</i>	$0 \leq RMR \leq 0.05$	$0.05 < SRMR \leq 0.10$	0.02	0.02	0.02
<i>RMSEA</i>	$0 \leq RMSEA \leq 0.05$	$0.05 < RMSEA \leq 0.08$	0.04	0.02	0.01

Tablo 3'de görüldüğü üzere, araştırma kapsamındaki tüm ölçeklere uygulanan DFA sonucunda elde edilen değerler, ölçeklerin YEM için uygun bulunduğu sonuçlarını göstermektedir.

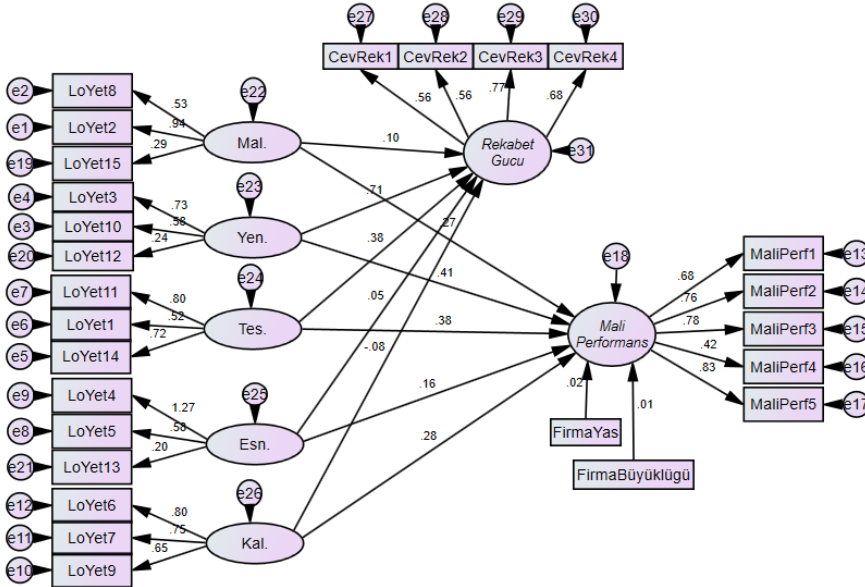
4.7. Araştırma Yapısal Modeli

Araştırmada kullanılan değişkenlere ait ölçeklere uygulanan DFA analizi sonucunda, ölçeklerin YEM için uygun bulunduğu belirlenmiştir. Uygun bulunan lojistik yetenekler ve mali performans değişkenleri arası ilişkilerin görülebilmesi ve geliştirilen hipotezlerin test edilebilmesi için YEM modeli oluşturulmuştur. Oluşturulan model ile (1) Bağımsız değişken lojistik yeteneklerin bağımlı değişken mali performans üzerinde anlamlı bir etkisi var mıdır? (2) Bağımsız değişken lojistik yeteneklerin ölçüm göstergelerinden "maliyet, yenilik, teslimat, esneklik ve kalite" hangisi ya da hangilerinin mali performans üzerinde daha güçlü etkisi vardır? (3) lojistik yeteneklerin firmaların rekabet gücü üzerinde etkisi var mıdır? (4) firmanın yaşının ve büyüklüğünün kontrol değişkeni olarak performans üzerinde etkisinin varlığı ve yokluğu belirlenmek istenmiştir

YEM yöntemi kullanılarak, lojistik yetenekler ve mali performans değişkenleri arası ilişkileri gösteren hipotezler yapılan analizler ile test edilmiştir. Şekil 2'deki yol diyagramı, lojistik yeteneklerin mali performans üzerindeki etkisini ve ölçüm modelinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu sonuçlarını göstermektedir.



Şekil 2: Lojistik yetenekler ve mali performans ilişkisi YEM modeli

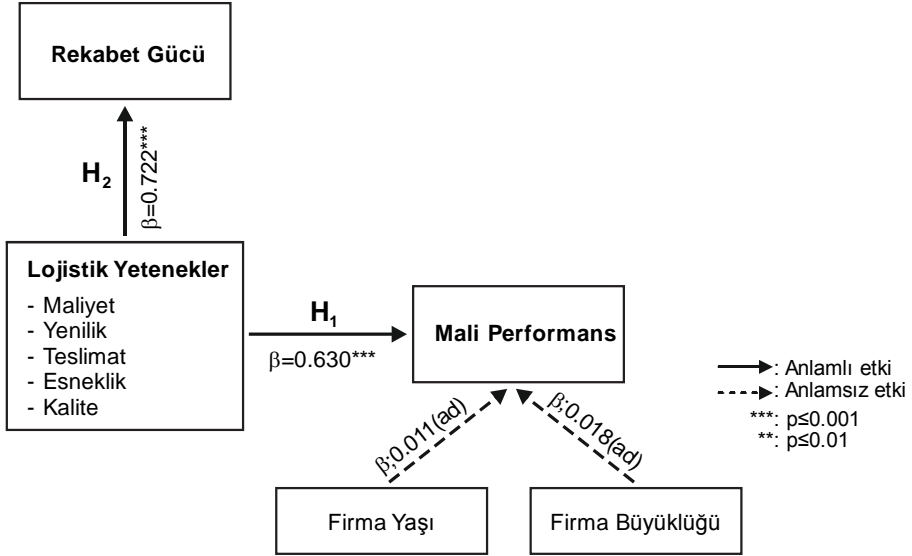


Şekil 2 Devam: Lojistik yetenek göstergeleri ve mali performans ilişkisi YEM modeli

Şekil 2'deki yol diyagramı, lojistik yetenekler ve mali performansı ilişkisine yönelik regresyon katsayısını ve değişkenlerin standartlaştırılmış faktör katsayılarını göstermektedir. Bu yol diyagramı, ölçüm modelinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu sonucunu göstermektedir. Araştırma kapsamındaki firmaların lojistik yetenekleri ve mali performansı arasında aynı yönlü bir ilişkinin olduğu görülmektedir. Yapılar arası ilişkide standardize edilmiş regresyon katsayısı (0.630) olarak elde edilmiştir. Elde edilen bu değer, araştırma kapsamındaki firmaların lojistik yeteneklerinde bir puanlık artışın mali performansında (0.630) puanlık bir artışa sebep olacağını ifade etmektedir.

4.8. Hipotez Testi Sonuçları

Geliştirilen hipotezlerimizi test etmek için yapısal eşitlik modellemesi kullanılmıştır. Yapılar arası ilişkileri gösteren YEM modeli analiz sonuçları Şekil 3'de araştırma modeli üzerinde gösterilmiştir.



Şekil 3: Araştırma Modeli Sonuçları

Yapılan YEM analizi sonuçları, lojistik yeteneklerin mali performans üzerinde anlamlı bir etkide bulunduğu sonucunu göstermektedir. Analiz sonuçları, lojistik yeteneklerin mali performansı (β ; 0.630, $P < 0.001$) anlamlı ve pozitif bir şekilde etkilediğini göstermektedir. Bağımsız değişken lojistik yetenek boyutlarının mali performans üzerindeki etkileri araştırılmıştır. Analiz sonuçları, lojistik yetenek göstergelerinden maliyet (β ; 0.267, $P < 0.05$), yenilik (β ; 0.413, $P < 0.001$), teslimat (β ; 0.383, $P < 0.001$), esneklik (β ; 0.160, $P < 0.01$) ve kalite (β ; 0.281, $P < 0.01$) boyutlarının mali performansı anlamlı ve pozitif bir şekilde etkilediğini göstermektedir. Lojistik yeteneklerin rekabet gücünü (β ; 0.722, $P < 0.001$) anlamlı bir şekilde etkilediğini göstermektedir. Kontrol değişkenlerini denetlemek için *firma yaşı*, *firma büyüklüğü* değerlendirilmeye alınmıştır. *Firma yaşı*; firmanın kuruluşundan bu yana geçen logaritmik yıl sayısını, *Firmanın büyüklüğü*; çalışanların logaritmik sayısını

göstermektedir. Analiz sonuçları, kontrol değişkenlerinden firmanın yaşının ve firmanın büyüklüğünün mali performans üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkiye bulunmadığı sonucunu göstermektedir. Hipotez testi sonuçları Tablo 4'de sunulmuştur.

Tablo 4: Hipotez sonuçları

İlişkiler			Yol Değeri	Sonuç
			Standardize β	
Hipotez	Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	Model-1	Desteklendi / Desteklenmedi
H₁	Lojistik Yetenekler	Mali Performansı	0.630***	Desteklendi
H_{1a}	Maliyet	Performans	0.267*	Desteklendi
H_{1b}	Yenilik	Performans	0.413***	Desteklendi
H_{3c}	Teslimat	Performans	0.385***	Desteklendi
H_{1d}	Esneklik	Performans	0.160**	Desteklendi
H_{1e}	Kalite	Performans	0.281**	Desteklendi
H₂	Lojistik Yetenekler	Rekabet Gücü	0.722***	Desteklendi
Kontrol Değişkenleri	Firma Büyüklüğü	Performans	0.018 (ad)	Anlamsız
	Firma Yaşı	Performans	0.011 (ad)	Anlamsız
$\chi^2 = 348.717$, $df = 195$, $\chi^2/df = 1.788$, $CFI = 0.861$, $NFI = 0.74$, $GFI = 0.800$, $AGFI = 0.73$, $RMR = 0.051$, $RMSEA = 0.05$, $AIC =$ Uygundur. $R^2 = 0.368$.				
*** $p < 0.001$, ** $p < 0.01$, * $p < 0.05$, ad; $p > 0.05$.				

Tablo 4 analiz sonuçlarında görüldüğü üzere, lojistik yeteneklerin (β ; 0.630, $P < 0.001$) mali performans üzerinde etkisinin varlığı söz konusudur. Böylece lojistik yetenekler değişkeninin mali performans üzerindeki etkisinin varlığı doğrulanarak H₁ hipotezi "Lojistik yetenek ile mali performans arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki mevcuttur" desteklenmiştir. Yapılan analizler ile lojistik yeteneklerin mali performans üzerinde doğrudan etkisinin olduğu saptanmıştır.

Lojistik yetenek boyutlarının etkileri göz önüne alındığında; lojistik yetenek boyutlarının tamamının mali performans üzerinde doğrudan etkiye bulunduğu sonucunu göstermektedir. Lojistik yetenek boyutlarının mali performans üzerindeki etkileri β değerlerinden görüldüğü üzere sırasıyla "yenilik, teslimat, kalite, maliyet ve esneklik" olarak belirlenmiştir. Böylece yapılan analizler ve elde edilen istatistiksel sonuçlara göre model kapsamında geliştirilen tüm hipotezler (H_{1a-e}) desteklenmiştir. Elde edilen bulgular, Tekirdağ'da faaliyetlerine devam eden yabancı sermayeli üretici firmalarının lojistik yetenekleri, mali performansının yaklaşık 0.37'lik kısmını açıklayabilmektedir (bkz. Tablo 4, $R^2 = 0.368$). Geriye kalan 0.63'lük kısmı ise lojistik yetenekler dışındaki değişkenler ile açıklanabilir.

Lojistik yeteneklerin (β ; 0.722, $P < 0.001$) firmaların rekabet gücü üzerinde etkisinin varlığı söz konusudur. Böylece lojistik yetenekler değişkeninin rekabet gücü üzerindeki etkisinin varlığı doğrulanarak H₂ hipotezi "Lojistik yetenekler ile rekabet gücü arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki mevcuttur" desteklenmiştir. Yapılan analizler ile lojistik yeteneklerin firmaların rekabet gücü üzerinde güçlü bir etkisinin olduğu saptanmıştır.

5. Sonuçlar

Uluslararası ve küresel üretim faaliyetlerinde bulunan yabancı sermayeli üretim firmaları kuruldukları ülkelerde, bölgelerde ve şehirlerde faaliyetlerini gerçekleştirirken düşük maliyetli, yüksek nitelikli, yüksek kaliteli, mümkün olduğunca yenilikçi ve esnek bir

yapıya sahip olmayı amaç edinmektedirler. Bu amaç doğrultusunda bütünleşerek, rekabet gücü elde etmek için lojistik süreçlerin kombini ve lojistik süreçlerin yeterli yönetiminin sağlanması önemlidir. Günümüzde firmalar uluslararası üretimde hedeflediklerine ulaşabilmek için geçmişte olduğundan daha fazla lojistik desteğe ihtiyaç duymaktadır. Bilindiği gibi her ülke, bölge ve şehir farklı lojistik gelişim ağına sahiptir. Lojistik gelişim ağının farklı olması sebebiyle lojistik desteğin sağlanması farklı zorluklar ile karşılaşılmasına neden olmaktadır. Bu nedenle, firmalar girmeyi düşündükleri pazarlarda ya da yatırım yaptıkları pazarlarda öncelikli olarak lojistik yeteneğin doğasını ve etkisini anlamalıdır. Böylece firmaların, lojistik yeteneklerin doğru tasarımı ve yönetimi ile rekabet gücü edinimi ve performans etkide bulunması mümkündür.

Çalışmada elde edilen bulgular değerlendirildiğinde, araştırma kapsamındaki firmaların sahip oldukları lojistik yeteneklerin mali performans üzerinde pozitif bir etkide bulunduğunu göstermektedir. Özellikle lojistik yetenek göstergelerinden sırasıyla "*yenilik, teslimat ve kalite*" boyutunun daha baskın olduğu söylenebilir. Ayrıca, firmaların lojistik yeteneğini ifade eden maliyet göstergesi ve özellikle esneklik göstergesi daha da güçlü hale getirilmelidir. Ek olarak, firmalar maliyet minimizasyonu ve esnekliğin sağlanması konularında kendilerini yetkin hale getiremiyorsa ya da getirme çabası gösterirken daha maliyetli konuma geliyorsa lojistik hizmet veren kuruluşlardan dış kaynak kullanımı yoluyla noksan olan kısımlarını güçlendirmelidirler. Bu şekilde bir yol izlemeleri halinde, daha profesyonel ve daha uzmanlaşmış bir şekilde lojistik hizmetlerini yerine getirebilecekleri düşünülmektedir.

Literatür, firmaların işlevsel yeteneklerinden olan lojistik yetenekleri, stratejik öneme haiz yetenekler olarak belirtmiştir. Bu nedenle yapılan araştırmaya konu olan firmaların üretim öncesi, üretim anı ve üretim sonrasında tüm sürecin başarılı bir şekilde yönetilebilmesi için temel yeteneklerin yanısıra güçlü lojistik yeteneklere sahip olmaları gereklidir. Araştırma sonucunda, araştırma kapsamındaki firmaların küresel pazar koşullarında rekabet gücünü yüksek tutabilmesi, mali performans seviyelerini artırabilmesi için lojistik yeteneklerinin daha da güçlendirilmesi gerektiğini de değerlerinden görebiliyoruz. Yine bu bağlamda, firmaların lojistik yeteneklerini güçlendirmek için sipariş işleme, ambalajlama, paketleme, taşıma, depolama gibi faaliyet alanlarında lojistik hizmet sağlayıcılardan dış kaynak kullanımı yoluyla lojistik hizmeti aldığı görülmektedir. Görüldüğü üzere, araştırma kapsamındaki firmaların ana etkinlik alanlarına odaklanarak daha nitelikli, daha kaliteli, tam zamanında satış ya da üretim yapabilmesi, memnuniyeti artırabilmesi ve daha düşük maliyetle lojistik hizmet sürecini tamamlayabilmesi için lojistik yeteneklerini "*yenilik, teslimat, kalite, maliyet ve esneklik*" kombine edebilmesini gerekli kılmaktadır. Araştırma kapsamında firmaların mali performans seviyelerini daha yüksek düzeye taşıması lojistik yeteneklerin gücü ile yakından ilişkilidir. Bu sebeple araştırma kapsamındaki firmaların lojistik yetenek güçlerini artırmasının iki yolu mevcuttur; (1) Firmalar yeterli ya da güçlü lojistik yeteneklere sahip olmak istiyorsa ve bunu kendi bünyelerindeki lojistik yeteneklerini geliştirerek yapmak istiyorsa lojistik faaliyetlerine yatırım yapması, lojistik faaliyetlerine yönelik temel alt yapıyı ve kurumsal alt yapıyı kurması gerekmektedir. Bu durum maliyetli oluyorsa hem lojistik maliyetleri hem de toplam maliyetleri artıyorsa diğer bir yol, (2) firmalar maliyetlerini azaltmak ve asıl ana işine daha iyi odaklanabilmek amacıyla profesyonel lojistik hizmet desteği olarak ve lojistik hizmet veren uzman kuruluşlara gereğinden fazla bağımlı olmadan lojistik faaliyetlerine güç aktarımı yapmaları gerekmektedir.

Sonuçlar özetlenecek olursa, lojistik yeteneklerin firmaların mali performansı üzerinde etkisinin olduğunu aşıkardır. Lojistik yetenek göstergelerinin tümünün, firmaların mali performansı üzerinde etkili olduğu ortaya çıkmıştır. Yabancı sermayeli üretim firmalarının lojistik yeteneklerini kombinleyebildikleri ve lojistik yeteneklerin

gücünü performanslarına yansıtılabildikleri ve aktarabildikleri belirlenmiştir. Özellikle firmaların lojistik yeteneklerinden "*yenilik, teslimat ve kalite*" boyutunun daha baskın ve güçlü olduğu "*maliyet ve esneklik*" boyutlarının daha güçlü bir hale dönüştürülmesi ya da dış kaynak kullanımı yoluyla güç aktarımının yapılmasının gerekli olduğu anlaşılmıştır. Ayrıca firmaların sahip oldukları lojistik yeteneklerinin rekabet gücünü artırdığı belirlenmiştir. Bununla birlikte firmaların performanslarını yükseltebilmelerinin temel nedeninin firmaların yaşı ve büyüklüğü ile ilgili değil, firmaların yeterli lojistik yeteneklere sahip olması ve rekabet etme gücünün yüksek olması ile ilgili olduğu belirlenmiştir. Elde edilen bütün bu sonuçlar, firmaların lojistik yeteneklere sahip olmalarının mali performans kriterlerini yükseltmede önemli olduğu ve lojistik yeteneklerin rekabet gücü yaratmada etkili olduğu hipotezini destekler niteliktedir.

KAYNAKÇA

- ADOMAKO, S., NING, E., & ADU-AMEYAW, E. (2021). Proactive environmental strategy and firm performance at the bottom of the pyramid. *Business Strategy and the Environment*, 30(1), 422-431. <https://doi.org/10.1002/bse.2629>
- ALTAF, M., HAMEED, W., NADEEM, S., & SHAHZAD, A. (2019). Successful entrepreneurial process as contributor towards business performance in banking: moderating role of passion for inventing. *South Asian Journal of Management Sciences*, 13(1), 13-40. DOI: 10.21621/sajms.2019131.02
- AUTRY, C. W. (2005). Formalization of reverse logistics programs: a strategy for managing liberalized returns. *Industrial Marketing Management*, 34(7), 749-757. <https://doi.org/10.1016/j.indmarman.2004.12.005>
- AZIZ, A., MEMON, J. A., & ALI, S. (2020). Logistics capability, logistics outsourcing and firm performance in manufacturing companies in Pakistan. *The Journal of Asian Finance, Economics, and Business*, 7(8), 435-444. doi:10.13106/jafeb.2020.vol7.no8.435
- BARNEY, J. (1991). Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of Management*, 17(1), 99-120. <https://doi.org/10.1177/014920639101700108>
- BHARADWAJ, A. S. (2000). A resource-based perspective on information technology capability and firm performance: an empirical investigation. *MIS Quarterly*, 24(1), 169-196.
- BIRKINSHAW, J., HOOD, N., & JONSSON, S. (1998). Building firm-specific advantages in multinational corporations: the role of subsidiary initiative. *Strategic Management Journal*, 19(3), 221-242. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1097-0266\(199803\)19:3<221::AID-SMJ948>3.0.CO;2-P](https://doi.org/10.1002/(SICI)1097-0266(199803)19:3<221::AID-SMJ948>3.0.CO;2-P)
- BOWERSOX, D. J. (2007). SCM: The past is prologue. *CSCMP's Supply Chain Quarterly* 1(1), 28-33.
- CHEN, C. J. (2019). Developing a model for supply chain agility and innovativeness to enhance firms' competitive advantage. *Management Decision*, 57(7), 1511-1534. <https://doi.org/10.1108/MD-12-2017-1236>
- CHI-CHANG, L., & PO-LIN, L. (2017). Evaluating logistics capabilities on firm performance of the photonics industry in Taiwan. *International Journal of Supply Chain Management*, 6(1), 186-201.
- CHO, J. J. K., OZMENT, J., & SINK, H. (2008). Logistics capability, logistics outsourcing and firm performance in an e-commerce market. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 38 (5), 336-359. DOI 10.1108/09600030810882825

DAUGHERTY, P. J., CHEN, H., & FERRIN, B. G. (2011). Organizational structure and logistics service innovation. *The International Journal of Logistics Management*, 22(1), 26-51. <https://doi.org/10.1108/09574091111127543>

DEFEE, C. C., & FUGATE, B. S. (2010). Changing perspective of capabilities in the dynamic supply chain era. *The International Journal of Logistics Management*, 21(2), 180-206. <https://doi.org/10.1108/09574091011071915>

DEMİRKOL, F. (2017). Lojistik hizmeti veren firmalarda teknoloji kullanımının karar alma mekanizmalarına etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(1), 197-224. <https://doi.org/10.17336/igusbd.305642>

ELLINGER, A. E., KELLER, S. B., & BAS, A. B. E. (2010). The empowerment of frontline service staff in 3PL companies. *Journal of Business Logistics*, 31(1), 79-98. <https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2010.tb00129.x>

ESPER, T. L., FUGATE, B. S., & DAVIS-SRAMEK, B. (2007). Logistics learning capability: sustaining the competitive advantage gained through logistics leverage. *Journal of Business Logistics*, 28(2), 57-82. <https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2007.tb00058.x>

ESTAVILLO, M. E. (2006). Logistics outsourcing: the next gold mine? *Business World*, 1(1), 36-45.

FAWCETT, S. E., STANLEY, L. L., & SMITH, S. R. (1997). Developing a logistics capability to improve the performance of international operations. *Journal of Business Logistics*, 18(2), 101-127.

FERNANDES, D. W., MOORI, R. G. AND FILHO, V. A. V. (2018). Logistic service quality as a mediator between logistics capabilities and customer satisfaction. *Revista de Gestão*, 25(4), 358-372. <https://doi.org/10.1108/REG-01-2018-0015>

FRANKEN, J. R., WALLEN, N. E., & HYUN, H. H. (2012). How to design and evaluate research in education. McGraw-Hill, NY.

FREEMAN, R. E., DMYTRIYEV, S. D., & PHILLIPS, R. A. (2021). Stakeholder theory and the resource-based view of the firm. *Journal of Management*. (Baskıda), 1,14. Doi: 10.1177/0149206321993576

GARCÍA-DASTUGUE, S., & EROGLU, C. (2019). Operating performance effects of service quality and environmental sustainability capabilities in logistics. *Journal of Supply Chain Management*, 55(3), 68-87. <https://doi.org/10.1111/jscm.12185>

GEORGE, D. & MALLERY, P. (2016). IBM SPSS statistics 23 step by step: a simple guide and reference. 4th Ed. New York: Routledge.

GONG, Y., & JANSSEN, M. (2021). Roles and capabilities of enterprise architecture in big data analytics technology adoption and implementation. *Journal of Theoretical & Applied Electronic Commerce Research*, 16(1), 37-51. <https://doi.org/10.4067/S0718-18762021000100104>

GRAWE, S. J., DAUGHERTY, P. J., & ROATH, A. S. (2011). Knowledge synthesis and innovative logistics processes: Enhancing operational flexibility and performance. *Journal of Business Logistics*, 32(1), 69-80. <https://doi.org/10.1111/j.2158-1592.2011.01006.x>

GREEN, K. W., WHITTEN, D. & INMAN, R. A. (2008). The impact of logistics performance on organizational performance in a supply chain context. *Supply Chain Management*, 13(4), 317-327. <https://doi.org/10.1108/13598540810882206>

GRUCHMANN, T., & SEURING, S. (2018). Explaining logistics social responsibility from a dynamic capabilities perspective. *The International Journal of Logistics Management*, 29(4), 1255-1278. <https://doi.org/10.1108/IJLM-08-2017-0200>

HAFEEZ, K., ZHANG, Y., & MALAK, N. (2002). Determining key capabilities of a firm using analytic hierarchy process. *International Journal of Production Economics*, 76(1), 39-51. [https://doi.org/10.1016/S0925-5273\(01\)00141-4](https://doi.org/10.1016/S0925-5273(01)00141-4)

- HAIR, J. F., BLACK, W. C., BABIN, B. J., ANDERSON, R. E. (2019). *Multivariate data analysis*. United Kingdom: Cengage Learning.
- HAMEED, W. U., NISAR, Q. A., & WU, H. C. (2021). Relationships between external knowledge, internal innovation, firms' open innovation performance, service innovation and business performance in the Pakistani hotel industry. *International Journal of Hospitality Management*, 92, 102745. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2020.102745>
- HAMEL, G., & PRAHALAD, C. K. (1990). The core competence of the corporation. *Harvard Business Review*, 68(3), 79-91.
- HAYES, R. H., & PISANO, G. P. (1994). Beyond world-class: the new manufacturing strategy. *Harvard Business Review*, 72(1), 77-86.
- HITT, M. A., XU, K., & CARNES, C. M. (2016). Resource based theory in operations management research. *Journal of Operations Management*, 41, 77-94. <https://doi.org/10.1016/j.jom.2015.11.002>
- HO, L. Y. CHANG, P. (2015). Innovation capabilities, service capabilities and corporate performance in logistics services. *International Journal of Organizational Innovation (Online)*, 7(3), 24-33.
- HUANG, M., TU, J., CHAO, X., & JIN, D. (2019). Quality risk in logistics outsourcing: A fourth party logistics perspective. *European Journal of Operational Research*, 276(3), 855-879. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2019.01.049>
- HUBBARD, G. (2009). Measuring organizational performance: Beyond the triple bottom line. *Business Strategy and the Environment*, 18(3), 177-191. <https://doi.org/10/fg49j9>
- HWANG, T., & KIM, S. T. (2019). Balancing in-house and outsourced logistics services: effects on supply chain agility and firm performance. *Service Business*, 13(3), 531-556. <https://doi.org/10.1007/s11628-018-00394-x>
- IDORO, G. I. (2011). Influence in-sourcing and outsourcing of consultants on construction project performance in Nigeria. *Construction Economics and Building*, 11(4), 45-58. <https://doi.org/10.5130/AJCEB.v11i4.2271>
- JANSEN, J. P., VAN DEN BOSCH, F. A., & VOLBERDA, H. W. (2006). Exploratory innovation, exploitative innovation, and performance: Effects of organizational antecedents and environmental moderators. *Management Science*, 52(11), 1661-1674. <https://doi.org/10.1287/mnsc.1060.0576>
- JAWORSKI, B. J., & KOHLI, A. K. (1993). Market orientation: antecedents and consequences. *Journal of Marketing*, 57(3), 53-70. <https://doi.org/10.1177/002224299305700304>
- JIANG, B., & QURESHI, A. (2006). Research on outsourcing results: current literature and future opportunities. *Management Decision*, 44(1), 44-55. <https://doi.org/10.1108/00251740610641454>
- KARAYAMAN, S. (2021). Yönetimde duygusal zekâ ve işyeri mutluluğu ilişkisi: okul yöneticileri örneği. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(1), 51-66. <https://doi.org/10.17336/igusbd.609054>
- KARIA, N., & WONG, C. Y. (2013). The impact of logistics resources on the performance of Malaysian logistics service providers. *Production Planning & Control*, 24(7), 589-606. <https://doi.org/10.1080/09537287.2012.659871>
- KIM, S.W. (2006). Effects of supply chain management practices, integration and competition capability on performance. *Supply Chain Management: An International Journal*, 11(3), 241-248. <https://doi.org/10.1108/13598540610662149>
- KÖSE, E. (2014). Scientific research models, In R. Kınca, Scientific Research methods (pp. 110-123). Ankara, Nobel Press.
- KUO, S. Y., LIN, P. C., & LU, C. S. (2017). The effects of dynamic capabilities, service capabilities, competitive advantage, and organizational performance in container

shipping. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 95, 356-371.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.11.015>

LAI, K. H. (2004). Service capability and performance of logistics service providers. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 40(5), 385-399. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2004.01.002>

LIU, L., & LUO, D. (2012). Effects of logistics capabilities on performance in manufacturing firms. *Contemporary Logistics*, (9), 8, 8-14. DOI: 10.5503/J.CL.2012.09.002

LU, C. S., & YANG, C. C. (2010). Logistics service capabilities and firm performance of international distribution center operators. *The Service Industries Journal*, 30(2), 281-298. <https://doi.org/10.1080/02642060802123392>

LYNCH, D. F., KELLER, S. B., & OZMENT, J. (2000). The effects of logistics capabilities and strategy on firm performance. *Journal of Business Logistics*, 21(2), 47-67.

LYU, G.Y., CHEN, L.H. & HUO, B.F. (2019). Logistics resources, capabilities and operational performance A contingency and configuration approach. *Industrial Management and Data Systems*, 119(2), 230-250. <https://doi.org/10.1108/IMDS-01-2018-0024>

MARINO, K. E. (1996). Developing consensus on firm competencies and capabilities. *Academy of Management Perspectives*, 10(3), 40-51.
<https://doi.org/10.5465/ame.1996.9704111473>

MATWIEJCZUK, R. (2020). Logistics capabilities in achieving the firm's competitive position and market success. *Transport Economics and Logistics*, 82, 7-18.
<http://dx.doi.org/10.26881/etil.2019.82.01>

MOMME, J. (2002). Framework for outsourcing manufacturing: strategic and operational implications. *Computers in Industry*, 49(1), 59-75.
[https://doi.org/10.1016/S0166-3615\(02\)00059-3](https://doi.org/10.1016/S0166-3615(02)00059-3)

MORASH, E. A., DROGE, C. L., & VICKERY, S. K. (1996). Strategic logistics capabilities for competitive advantage and firm success. *Journal of Business Logistics*, 17(1), 1-22.

NAJAFIZADEH, A., & KAZEMI, F. (2019). The impact of reverse logistics capabilities on firm performance with mediating role of business strategy. *Journal of System Management*, 5(2), 225-240.

NOORLIZA, K. (2020). Resource-capability of halal logistics services, its extent and impact on performance. *Journal of Islamic Marketing*, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. <https://doi.org/10.1108/JIMA-12-2019-0255>

O'REGAN, N., & GHOBADIAN, A. (2004). The importance of capabilities for strategic direction and performance. *Management Decision*, 42(1-2), 265-273.
<https://doi.org/10.1108/00251740410518525>

PELLATHY, D. A., IN, J., MOLLENKOPF, D. A., & STANK, T. P. (2018). Middle-range theorizing on logistics customer service. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 48(1), 2-18. <https://doi.org/10.1108/IJPDLM-10-2017-0329>

RAHIM, M. F., ASIM, M., & MANZOOR, S. (2020). The effect of logistics salience on logistical capabilities and firm performances. *European Journal of Business and Management Research*, 5(1), 1-14. <https://doi.org/10.24018/ejbmr.2020.5.1.205>

RAJAGOPAL, S., KRISHNAMOORTHY, B., & KHANAPURI, V. B. (2018). Competitive logistics capability for sustainable organizational performance: a study of the textile industry in India. *International Journal of Logistics Economics and Globalization*, 7(2), 105-124. <https://doi.org/10.1504/IJLEG.2018.092430>

RALSTON, P. M., GRAWE, S. J., & DAUGHERTY, P. J. (2013). Logistics salience impact on logistics capabilities and performance. *The International Journal of Logistics Management*, 24(2), 136-152. <https://doi.org/10.1108/IJLM-10-2012-0113>

SAMUEL, B., ONG, T. S., RAHMAN, M., OLUMİDE, O., & ALAM, M. K. (2019). Corporate governance, sustainability initiatives and firm performance: Theoretical and conceptual perspectives. *International Journal of Asian Social Science*, 9(1), 35-47. DOI:10.18488/journal.1.2019.91.35.47

SEZHIYAN, D. M., PAGE, T., & ISKANIUS, P. (2011). The impact of supply effort management, logistics capability, and supply chain management strategies on firm performance. *International Journal of Electronic Transport*, 1(1), 26-44. <https://doi.org/10.1504/IJET.2011.043114>

SHANG, K. C., & MARLOW, P. B. (2005). Logistics capability and performance in Taiwan's major manufacturing firms. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 41(3), 217-234. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2004.03.002>

SINKOVICS, R.R., & ROATH, A.S. (2004). Strategy orientation, capabilities, and performance in manufacturer-3pl relationships. *Journal of Business Logistics*, 25(2), 43-64. <https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2004.tb00181.x>

SIRMON, D. G., HITT, M. A., & IRELAND, R. D. (2007). Managing firm resources in dynamic environments to create value: Looking inside the black box. *Academy of Management Review*, 32(1), 273-292. <https://doi.org/10.5465/amr.2007.23466005>

STANK, T.P., GOLDSBY, T.J., VICKERY, S.K., & SAVITSKIE, K. (2003). Logistics service performance: Estimating its influence on market share. *Journal of Business Logistics*, 24(1), 27-55. <https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2003.tb00031.x>

STANK, T. P., PELLATHY, D. A., IN, J., MOLLENKOPF, D. A., & BELL, J. E. (2017). New frontiers in logistics research: theorizing at the middle range. *Journal of Business Logistics*, 38(1), 6-17. <https://doi.org/10.1111/jbl.12151>

STANK, T. P., & LACKEY JR, C. W. (1997). Enhancing performance through logistical capabilities in Mexican maquiladora firms. *Journal of Business Logistics*, 18(1), 91-123.

TALAJA, A. (2012). Testing VRIN framework: Resource value and rareness as sources of competitive advantage and above average performance. *Management-Journal of Contemporary Management Issues*, 17(2), 51-64.

TEECE, D., PETERAF, M., & LEIH, S. (2016). Dynamic capabilities and organizational agility: Risk, uncertainty, and strategy in the innovation economy. *California Management Review*, 58(4), 13-35. <https://doi.org/10.1525/cmr.2016.58.4.13>

UL-HAMEED, W., SHABBIR, M., IMRAN, M., RAZA, A., & SALMAN, R. (2019). Remedies of low performance among Pakistani e-logistic companies: The role of firm's IT capability and information communication technology (ICT). *Uncertain Supply Chain Management*, 7(2), 369-380. doi: 10.5267/j.uscm.2018.6.002

UMRANI, W. A., KURA, K. M., & AHMED, U. (2018). Corporate entrepreneurship and business performance. *PSU Research Review*, 2(1), 59-80. <https://doi.org/10.1108/PRR-12-2016-0011>

WANG, M. (2020). Assessing logistics capability for the Australian courier firms. *International Journal of Logistics Systems and Management*, 37(4), 576-589. <https://doi.org/10.1504/IJLSM.2020.111827>

WANG, M., JIE, F., & ABARESHI, A. (2017). Logistics capability, supply chain uncertainty and risk, and logistics performance: An empirical analysis of Australian courier industry. *Operations and Supply Chain Management: An International Journal*, 11(1), 45-54. <http://doi.org/10.31387/oscm0300200>

WERNERFELT, B. (1984). A resource-based view of the firm. *Strategic Management Journal*, 5(2), 171-180. <https://doi.org/10.1002/smj.4250050207>

WINKELHAUS, S., & GROSSE, E. H. (2020). Logistics 4.0: a systematic review towards a new logistics system. *International Journal of Production Research*, 58(1), 18-43. <https://doi.org/10.1080/00207543.2019.1612964>

YANG, C. S., & LIRN, T. C. (2017). Revisiting the resource-based view on logistics performance in the shipping industry. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 47 (9), 884-905. DOI: 10.1108/IJPDLM-05-2017-0184

YAZDANPARAST, A., MANUJ, I., & SWARTZ, S. M. (2010). Co-creating logistics value: a service-dominant logic perspective. *The International Journal of Logistics Management*, 21(3), 375-403. <https://doi.org/10.1108/09574091011089808>

YUAN, Y., CHU, Z., LAI, F., & WU, H. (2020). The impact of transaction attributes on logistics outsourcing success: A moderated mediation model. *International Journal of Production Economics*, 219, 54-65. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2019.04.038>

ZHAO, M., DROGE, C., & STANK, T. P. (2001). The effects of logistics capabilities on firm performance: Customer-focused versus information-focus capabilities. *Journal of Business Logistics*, 22(2), 91-107. <https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2001.tb00005.x>

<Url 1> Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB). Bilgi Erişim Müdürlüğü. Erişim tarihi: 14.06.2020, <https://www.tobb.org.tr/BilgiErisimMudurlugu/Sayfalar/sanayi-kapasite-raporu-istatistikleri.php>

Summary

Logistics capabilities are equally important for foreign-capital producers as they are for a variety of sectors and companies. As the competition approaches global dimensions, companies are searching for opportunities to improve their capabilities for gaining persistent advantages. In particular, with the globalization of operational processes, organizations need to integrate their logistics service capabilities to increase their efficiency, achieve high performance, and attain success for global production. Producers aim to achieve effective logistics management when offering logistics services in order to gain advantages in the destructive competitive market they exist in. The literature stresses the presence of different capabilities that companies use to pursue management objectives. Several of these capabilities refer to specific functions such as finance, operations, logistics, or marketing. Furthermore, the functionality of the logistics field in terms of providing sustainable competitive advantage and superior performance has been highlighted.

The study aims to determine to what extent does the logistics capabilities of foreign-invested producers who continue their activities in Tekirdağ have an effect on their financial performance and to determine the role of these capabilities in gaining competitive advantage. This study is deemed as significant since the logistical capabilities have significant positive effects on businesses due to their strategic importance and the variables within the scope of the analysis and interactions between these variables have not been previously examined in the context of foreign-invested companies in Tekirdağ.

The research sample consists of 106 executives working in managerial roles in 53 companies chosen with the simple random sampling method from among 72 foreign-invested producers operating in Tekirdağ within the period of February 2019 - November 2019. The 4 questions in the first part of the questionnaire are related to the basic information regarding the participant and the firm, while the following 24 questions in the second part are about the items of the variables. In the second part of the questionnaire, 5 point Likert scales were used to assess the variables. As a result of comprehensive research of the literature, in the research, "Logistics Capabilities" scale developed by Fawcett et al. (1997), "Firm Performance" scale developed by Lynch et al. (2000), and "Environmental competitiveness" scale developed by Jaworski and Kohli (1993) have been utilized. Within the scope of the research, analyses were performed first to determine the structural validity of the scale. Afterwards, the confirmatory factor analysis was applied by using AMOS. Finally,

analyses demonstrating the relationships between variables were performed using structural equation modeling.

The results obtained indicate that foreign-invested producers can combine their logistics capabilities and reflect the strength of their logistics capabilities on their performance. According to these results, it has been demonstrated that logistical capabilities affect the financial performance in a significant and positive manner (β ; 0.630, $P < 0.001$). It was determined that, among the dimensions of logistics capability, costs (β ; 0.267, $P < 0.05$), innovation (β ; 0.413, $P < 0.001$), delivery (β ; 0.383, $P < 0.001$), flexibility (β ; 0.160, $P < 0.01$), and quality (β ; 0.281, $P < 0.01$) had significant and positive effects on financial performance. These findings show that the "innovation, delivery, and quality" dimensions of the logistics capabilities in particular are more dominant and influential. Moreover, they also suggest that it is a necessity to reinforce the dimensions of "cost and flexibility" or to acquire additional strength through outsourcing. Additionally, it was concluded that the logistics capabilities of the companies within the scope of the study significantly increased their competitiveness (β ; 0.722, $P < 0.001$). However, it was noted that, for the companies included within the framework of this study, performance increases are not related to the firm's age and size. Rather, the key explanation for the increase in performance was determined to be related to having ample logistic capabilities and high competitiveness. As a result, it was understood that having logistic capabilities is extremely significant for increasing the criteria for financial performance, that these capabilities are strategically important in terms of affecting competitiveness, and that they are especially valuable in enhancing the performance of companies.