

## Ulaştırma-Depolama Sektörünün Oran Analizi: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Sektör Bilançoları Üzerine Bir Araştırma

Murat KURTLAR<sup>1</sup>,

**ÖZ:** Lojistik hizmetlerini satın alan firmalar açısından maliyet, hız ve zaman etkenleri dikkate alındığında lojistik işletmelerinin önemi büyüktür. Dolayısıyla lojistik işletmeleri doğru ürünün, doğru zamanda ve hızda ulaştırılmasını ve firmalara ait ürünlerin stoklaması, ambalajlanması, etiketlenmesi, istiflenmesi ve depolanan ürünlere ilişkin bilgi iletilmesi gibi faaliyetlerden oluşan iki ana faaliyetin yerine getirilmesini sağlamaktadırlar. Bu faaliyetler ile hizmeti satın alan firmalara avantajlar (maliyet, zaman vb.) sağlamaktadır. Bu kapsamda 2014-2016 yılları arasında Türkiye’de ulaştırma-depolama sektörlerinin finansal performanslarının tespit edilmesi bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Çalışmanın amacı doğrultusunda Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası sektör bilançolarından elde edilen veriler oran analizi yöntemi kullanılarak analize tabi tutulmuştur. Analiz sonucunda, büyük ölçekli işletmelerin orta ve küçük ölçekli işletmelere göre likidite ve finansal yapısının daha güçlü olduğu ve varlıklarını daha verimli kullandığı ancak incelenen yıllarda bir önceki yıla göre net karlarının azaldığı tespit edilmiştir. Ayrıca orta ölçekli işletmelerin incelenen yılları net zararla kapattığı, küçük ölçekli işletmelerin ise net karının bir önceki yıla göre azaldığı ve son yılı da net zararla kapattığı tespit edilmiştir.

**Anahtar Sözcükler:** Ulaştırma faaliyeti, Depolama faaliyeti, Sektör Bilançoları, Oran Analizi  
**JEL Kodu:** M40, M49

---

### Ratio Analysis of the Transportation-Storage Sector: A Study on the Sector Balance Sheets of the Central Bank of the Republic of Turkey

**ABSTRACT:** Considering the factors of cost, speed and time for companies that purchase logistics services, logistics enterprises are of great importance. Therefore, logistics enterprises ensure that the right product is delivered at the right time and speed, and the two main activities are carried out, such as stocking, packaging, labeling, stacking and conveying information about the stored products. These activities provide advantages (cost, time, etc.) to the companies that purchase the service. In this context, between the years 2014-2016 to determine the financial performance of transport-storage sector in Turkey is the objective of this study. The data obtained from the Central Bank of the Republic of Turkey sector balance sheets in accordance with the objectives of the study were subjected to analysis using ratio analysis method. As a result of the analysis, it has been determined that the liquidity and financial structure of large-scale enterprises are stronger than medium and small-scale enterprises and they use their assets more efficiently, but their net profits have decreased in the analyzed years compared to the previous year. In addition, it was determined that medium-sized enterprises closed the analyzed years with a net loss, while the net profit of small-scale enterprises decreased compared to the previous year and closed the last year with a net loss.

**Keywords:** Transportation Activity, Storage Activity, Sector Balance Sheets, Ratio Analysis  
**JEL Code:** M40, M49

---

<sup>1</sup> Mersin Üniversitesi, Erdemli UTİYO, Mersin.

Email: [muratkurtlar@mersin.edu.tr](mailto:muratkurtlar@mersin.edu.tr)

ORCID: 0000-0002-3266-275X

## 1. Giriş

Lojistik işletmeleri, ürünün üretim noktasından teslim alınarak depolarda tutulmasını, stoklamasını, ürünlerin durumunun üretici firmaya bildirilmesini ve ürünün istenilen yerlere; istenilen şekilde teslim edilmesini planlı, verimli ve en hızlı şekilde yapılmasını sağlamakla sorumludur. Lojistik hizmetlerini alan firmalar en fazla zamandan tasarruf etmektedir. Böylece kendi işine daha fazla odaklanabilmekte ve daha fazla üretim yapabilmektedirler. Ayrıca üreticinin elindeki fonların depolama ve nakliye gibi alanlara kayması önlenmektedir. Böylelikle üretici kendi ana işi olan üretimi yapmakta ve kendi faaliyet dalının dışında olan depolama, taşıma, stok kontrolü ve gümrükleme gibi konularda zaman harcamamaktadır (Hacıüstemoğlu ve Şakrak, 2002:96).

Lojistik faaliyetlerin en önemlilerinden biri ulaştırma faaliyetidir. Ulaştırma genel anlamıyla ürün taşımadır. Ulaştırma faaliyetleri, lojistiğin operasyonel alanı olarak mal ya da malzemenin coğrafi olarak taşınması ve yerleştirilmesi faaliyetleridir. Doğru ürünün, doğru zamanda ve doğru yerde pazara erişimini sağlama amacına hizmet eden bir faaliyettir. Ulaştırma faaliyetinin yerine getirilebilmesi için dört taşıma modu kullanılmaktadır. Bunlar, havayolu, karayolu, denizyolu ve demiryoludur (Gümü, 2012:16).

İkinci önemli faaliyet ise depolama faaliyetidir. Depolama faaliyeti, tedarik edilen hammadde, malzeme ve parçaların, yarı mamul ve mamullerin uygun şartlar altında saklanması ve korunması olarak tanımlanabilir. Depolamanın yapılabilmesi için gereksinim duyulan depolar, tedarik edilen üretim girdilerinin ve üretim çıktılarının kullanımına kadar muhafaza edildiği alanlar olarak tanımlanabilir. Depolama faaliyeti, malzemeleri depolayarak üretimin kesintisiz olmasına ve mamul depolayarak müşteri memnuniyetinin sağlanmasına olanak tanımaktadır. Bu grupta önemli olan faktörler; depoların yeri, dağıtım depolarının büyüklüğü, faaliyet tipi vb. olarak ifade edilebilir (Şen, 2014:89-90).

Mali tablo analizinin ortaya çıkışının nedenleri ilk olarak, 19.yüzyılın son yarısında Amerika'nın endüstriyel olgunluğa doğru ilerlemesinin son aşamalarına kadar izlenebilir. Çeşitli sanayi sektörlerindeki işletmelerin yönetiminin girişimci kapitalistlerden profesyonel yöneticiye geçmesiyle ve finans sektörünün ekonomide daha baskın bir güç haline gelmesiyle birlikte mali tablolara olan ihtiyaç da artmıştır (Horrikan, 1968:284).

Finansal oranların kullanıldığı analizler, ekonomik ve finansal kurumların finansal durumlarının (varlık kaynak dengesi) ve yabancı kaynaklarını ödeme güçlerinin belirlenmesini finansal raporlar olarak sunmaktadır. Finansal oranlar, şirketlerdeki yöneticiler, bankacılar ve finansal araçların risk değerlendirmesi için menkul kıymetler piyasasındaki analistler ve kuruluşlar tarafından kullanılmaktadır. Ayrıca potansiyel borçluların kredibilitesinin belirlenmesinde de bu oranlardan faydalanılmaktadır (Lucic, 2014:21).

Finansal performans ölçümü, şirket yönetiminde yaygın olarak kabul gören bir süreçtir, çünkü finansal ölçümler yatırımcılar, finansal analistler, denetçiler ve yönetim gibi şirketle ilgili taraflar için önemli bilgiler sağlamaktadır. Şirketle ilgili taraflarca bu bilgilerin anlaşılması bu şekilde daha kolaydır. Kotane ve Kuzmina-Merlino (2017) çalışmalarında, taşımacılık sektöründeki Letonya şirketlerinin, likidite, devir hızı ve karlılık oranlarının önemini vurgulayarak şirketin finansal performansının değerlendirilmesinde genellikle finansal yapı oranlarının kullanıldığını açıklamışlardır.

Finansal tablo analizlerinden oran analizi yaygın bir şekilde kullanılan bir teknik olup, hem statik hem de dinamik analize uygundur. Oran analizi ile finansal tablolarda yer alan bilgilerin nispi (orsanal) ilişkileri incelenerek işletmenin finansal durumu yorumlanır. Yapılan analizler sonucunda işletmenin borç ödeme yeteneği, varlıklarını kullanma verimliliği, finansal yapısındaki risklilik derecesi ve karlılığı konularında mevcut güçlü ve zayıf yönleri belirlenir (Lazol, 2005:69).

Oran analizi, finansal tabloların bütününe uygulanmakta ve finansal tabloların bünyesinde gizli bulunan kalemler arası ilişkilerin ortaya çıkarılmasını ve finansal tabloların daha kolay ve daha iyi anlaşılmasını sağlamaktadır. Bu özelliklerinden dolayı ulaştırma-depolama sektörünün analiz edilmesinde oran analizi yönteminden faydalanılmıştır. Türkiye'de ulaştırma-depolama sektöründe yer alan işletmelerin ülke ekonomisine sağladıkları katma değer ve faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için yapmış oldukları yatırım büyüklüklerinin tespit edilebilmesi, likidite ve karlılık durumlarının,

öz kaynak ve borçla finanse edilme oranlarının ve varlıklarını ne derece etkin kullanabildiklerinin ortaya konulması önem taşımaktadır.

## **2. Literatür Taraması**

İşletmelerin finansal yapısı ve faaliyet sonuçlarının değerlendirilmesi ile ilgili birçok sektör üzerinde yapılmış yerli ve yabancı literatürde çalışma bulunmaktadır. Lojistik sektörü ile ilgili literatürde yer alan çalışmalar incelendiğinde, ağırlıklı olarak ulaştırma (taşımacılık) sektörü üzerinde yoğunlaşıldığı görülmektedir. Bu çalışmada ulaştırma-depolama sektörünün finansal yapısının ve performansının değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu açıdan çalışmanın literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Feng ve Wang (2000), Tayvan'da faaliyet gösteren beş havayolu işletmesinin finansal performansını TOPSIS ve Gri İlişkisel Analiz yöntemlerini kullanarak analiz etmiştir. Bir havayolu şirketinin toplam performansı, işletme döngüsüne ve organizasyonun özelliklerine göre üç kategoriye (üretim, pazarlama ve uygulama) ayrılmıştır. Örnek olay incelemesinde, üç göstergeden herhangi başka bir gösterge tarafından değiştirilebileceğini veya başkalarından bağımsız olarak durabileceğini ve taşımacılık göstergelerinin veya finansal oranların, bir havayolu işletmesinin tüm performans özelliklerini tek başına ölçemediğini ortaya koymaktadır. Ulaştırma göstergelerinin üretim miktarını finansal oranlar ve karma göstergelerden daha fazla ölçmek için daha uygun olduğunu tespit etmişlerdir.

Akkaya (2004), çalışmasında finansal rasyolar yardımıyla havayolu işletmelerinin performansının değerlendirilmesinde mevcut bir modeli geliştirmeyi amaçlamaktadır. Performansın doğru bir biçimde değerlendirilebilmesi rekabetin yoğun olduğu havayolu endüstrisinde büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda işletmeler için 63 rasyo belirlemiş olup bu rasyolar üç alt başlıkta (üretim, pazarlama ve faaliyet) toplamıştır. Daha sonra gri bölge ve TOPSIS analizleriyle sözkonusu rasyolar her bir grubu temsil edecek şekilde 13 rasyoya indirilerek; yapılan vaka analiziyle belirlenen 13 rasyo endüstrinin lider işletmesine uygulanarak performans değerlendirilmesini yapılmıştır. Söz konusu çalışmada geliştirilen model ve izlenen analiz yönteminin özellikle birden fazla havayolu işletmesinin karşılaştırılmasında daha çarpıcı sonuçlar vereceğini de tespit etmiştir.

Kabasakal ve Solak (2010), çalışmasında iki temel ulaştırma sistemi olan karayolu ve demiryolunun; yapım, bakım-onarım ve işletme maliyetlerinin dâhil edildiği maliyet temelli ekonomik etkinlik karşılaştırması yapılmıştır. İki temel ulaştırma sisteminin yapım, bakım ve işletme maliyetleri açısından karşılaştırıldığı bu çalışmanın sonucunda; demiryollarının yolcu taşımacılığında %40-50 oranında, yük taşımacılığında ise yaklaşık %70 oranında daha ucuz olduğu tespit edilmiştir.

Dursun ve Erol (2012), Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası sisteminde kayıtlı "H - 502 Deniz ve Kıyı Sularında Yük Taşımacılığı" alt sektöründe faaliyet gösteren firmalara ait mali tablolar, oran analizi yöntemi ile incelenerek, sektörün finansal yapısının ortaya konulabilmesi amacıyla ele alınmıştır. Çalışmanın sonucunda yaşanan krizlerin etkisi ile ilgili sektörde aktif kârlılığının % 1 seviyelerine kadar düştüğü, buna karşılık toplam net satışlar içerisinde üretim maliyetlerinin % 85 seviyelerine kadar yükseldiği tespit etmişlerdir.

Karadeniz ve diğerleri (2016), çalışmasında Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın (TCMB) yayımladığı sektör oranları yardımıyla turizm alt sektörlerinin finansal performanslarını ölçmektedir. Çalışmada turizm alt sektörlerinin finansal performansları likidite, finansal yapı, varlık kullanım ve kârlılık göstergeleri bağlamında incelenerek; 4 temel gösterge kapsamında 32 finansal oran kullanılarak yapılan finansal performans analizinde Gri İlişkisel Analiz yönteminden yararlanılmıştır. Bu kapsamda TCMB sektör oranlarına ulaşılan altı alt sektörün 2012-2014 dönemine ilişkin finansal performansları değerlendirilmiştir. Elde edilen bulgulara göre turizm şirketlerinin finansal performanslarının ölçülmesinde en önemli gösterge finansal yapı, en az etki eden gösterge ise varlık kullanım göstergesidir. Çalışmada ayrıca turizm alt sektörleri performanslarına göre sıralanmıştır. Buna göre genel performans bağlamında en başarılı alt sektörün seyahat acentesi ve ilgili hizmetler sektörü, en başarısız alt sektörün ise deniz yolcu taşımacılığı olduğu saptanmıştır. Göstergeler bazında bakıldığında likidite ve finansal yapı göstergelerinin her ikisi açısından da konaklama alt sektörü en başarılı, deniz yolcu taşımacılığı en başarısız alt sektördür. Varlık kullanım

göstergesi açısından en başarılı sektör seyahat acentesi ve ilgili hizmetler sektörü iken, konaklama alt sektörü en başarısız performansa sahiptir. Son olarak kârlılık göstergesi açısından en başarılı sektör seyahat acentesi ve ilgili hizmetler sektörü, en düşük performansa sahip alt sektör ise kara yolcu taşımacılığı olarak saptanmıştır.

Deran ve Özduzu (2018), çalışmasında TCMB'nin resmi internet sitesinden yayınlamış olduğu karayolu yük taşımacılığı sektörü kapsamında yer alan 141, denizyolu yük taşımacılığı sektöründe yer alan 53 işletmenin 2013, 2014 ve 2015 yıllarına ilişkin sektör bilançolarından yararlanarak, sektörün likidite, varlıklarını etkin kullanabilme ve karlılık durumlarını oran analizi tekniğini kullanarak analiz ederek yorumlamışlardır.

### **3. Türkiye'deki Ulaştırma-Depolama Sektörünün Finansal Performansının Değerlendirilmesi**

#### **3.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı**

2014 yılında Türkiye'nin üretim yöntemiyle Gayri Safi Yurtiçi Hâsılası, cari fiyatlarla 1.750 milyar TL olup bunun % 12'si yani 210 milyar TL'si "Lojistik (ulaştırma ve depolama)" sektörüdür. Lojistik sektörünün 1998 – 2014 yılları arasındaki GSYH içindeki ortalama payı ise % 11,3'tür. Ulaştırma ve depolama sektörü, "İmalat" ve "Toptan ve Perakende Ticaret" sektörlerinden sonra Türkiye'nin GSYH'si içinde en büyük üçüncü paya sahip sektördür. Bu kapsamda Türkiye'de ulaştırma ve depolama sektöründe yer alan küçük, orta ve büyük ölçekli işletmelerin finansal yapılarının ve faaliyet sonuçlarının hesaplanıp analiz edilmesi bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Bu amaçla ulaştırma ve depolama faaliyetini gerçekleştiren işletmelerin yer aldığı sektörün finansal performansları oran analizi yöntemiyle karşılaştırılmış ve değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Çalışmanın kapsamı, ulaştırma-depolama sektöründe yer alan 205 küçük ölçekli, 102 orta ölçekli ve 36 büyük ölçekli olmak üzere toplam 343 işletme oluşturmaktadır. Çalışmanın kapsamını oluşturan bu işletmelerin oluşturduğu sektörün finansal performansının tespit edilebilmesi amacıyla sektörlerin en güncel verileri olan 2014, 2015 ve 2016 yıllarına ilişkin TCMB sektör bilançolarından yararlanılmıştır.

#### **3.2. Çalışmanın Modeli**

Çalışmada hazır veriler kullanılmasından ve bu veriler aracılığıyla sektörün finansal ve faaliyet sonuçları ile ilgili tanımlama yapıldığından dolayı bu çalışma, tanımlayıcı çalışma olarak tanımlanabilir. Türkiye'de yer alan ulaştırma ve depolama sektörünün 2014, 2015 ve 2016 yıllarını kapsayan finansal durumunun ve faaliyet sonuçlarının detaylı olarak değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bunun için sektörün bilançoları ile gelir tabloları detaylı bir şekilde incelenmiş ve bu tablolara oran analizi yöntemi uygulanarak sektöre ilişkin finansal oranlar elde edilmiştir. Elde edilen bu oranlar ile sektörün likidite durumu (kısa vadeli borç ödeme gücü), varlıklarını finanse etme şekli, karlılık durumu ve varlıklarını etkin kullanabilme durumları ortaya konulmaya çalışılmıştır.

#### **3.3. Veri Toplama Yöntemi**

Çalışmada ulaştırma ve depolama sektörünün 2014, 2015 ve 2016 yıllarına ilişkin finansal verileri, TCMB'nin resmi internet sitesinde yayınlamış olduğu sektör bilançoları ve sektör oranlarından yararlanılarak elde edilmiştir.

Çalışmada TCMB'nin belirlemiş olduğu bu sektör sınıflamalarından H- Ulaştırma ve Depolama sektörüne ilişkin konsolide bilanço ve gelir tablolarından yararlanılarak finansal veriler elde edilmiştir.

#### **3.4. Çalışmanın Yöntemi ve Sınırlılığı**

Çalışmada ulaştırma ve depolama sektörlerinin finansal performansları oran analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. Sektörün finansal performanslarının tespit edilebilmesi amacıyla sektörde faaliyet gösteren işletmelerin bilanço ve gelir tablolarının birleştirilmesiyle oluşturulan konsolide finansal tablolar kullanılmıştır. Sektöre ilişkin bilanço ve gelir tablosu verileri kullanılarak ulaştırma ve depolama sektörünün likidite, finansal yapı, varlık kullanım ve karlılık oranları hesaplanmıştır. Borsa Performans Oranlarına ilişkin veriler, TCMB tarafından yayınlanmadığından dolayı söz konusu sektörlerin borsaya ilişkin performans oranları hesaplanamamış ve çalışmanın kapsamı dışında tutulmuştur.

*Ulaştırma-Depolama Sektörünün Oran Analizi: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Sektör Bilançoları Üzerine Bir Araştırma*

Çalışma kapsamında hesaplanan oranlar, bu oranların kullanılma amacı ile hesaplanma şekline aşağıdaki Tablo-1’de yer verilmiştir.

**Tablo 1. Finansal Oranlar**

<b>FİNANSAL ORANLAR</b>	<b>FONKSİYONU</b>	<b>FORMÜLİZASYONU</b>
<b>Likidite Oranları</b>		
Cari oran	İşletmelerin kısa vadeli borç ödeme gücünün ölçülmesinde ve net işletme sermayesinin yeterli olup olmadığının belirlenmesinde kullanılmaktadır.	Dönen Varlıklar/KVYK
Asit Test Oranı		(Dönen Varlıklar-(Stoklar+Gelecek Aylara Ait Giderler+Diğer Dönen Varlıklar)/KVYK
Nakit Oran		(Hazır Değerler+Menkul Değerler)/KVYK
<b>Finansal Yapı Oranları</b>		
Kaldıraç Oranı	İşletmelerin varlıklarını finanse etmede kullandıkları yabancı ve özkaynak dağılımının hesaplanmasında ve uzun vadeli borç ödeme gücünün belirlenmesinde kullanılmaktadır.	Yabancı Kaynaklar/Pasif
Özkaynaklar oranı		Özkaynaklar/Pasif
Özkaynakların Toplam Yabancı Kaynaklara Oranı		Özkaynaklar/Toplam Yabancı Kaynak
Kısa Vadeli Yabancı Kaynakların Toplam Kaynaklara oranı		KVYK/Pasif
Uzun Vadeli Yabancı Kaynakların Toplam Kaynaklara oranı		UVYK/Pasif
Toplam Banka Kredilerinin Toplam Kaynaklara Oranı		Toplam Banka Kredileri/Pasif
<b>Varlık Kullanım(Faaliyet) Oranları</b>		
Alacak Devir Hızı	İşletmelerin varlıklarını ne ölçüde etkin, verimli kullandıklarının belirlenmesinde kullanılmaktadır.	Net Satışlar/Kısa Vadeli Ticari Alacaklar+Uzun Vadeli Ticari Alacaklar
Alacakların Ortalama Tahsil Süresi		360/Alacak Devir Hızı
Stok Devir Hızı		Satışların Maliyeti/ Ortalama Stoklar
Stok Devir Süresi		360/Stok Devir Hızı
Aktif Devir Hızı		Net Satışlar/Aktif Toplamı
Ticari Borç Devir Hızı		Net Alışlar/Ortalama Ticari Borçlar
Ticari Borçların Ortalama Ödeme Süresi		360/Ticari Borç Devir Hızı
Net Çalışma Sermayesi Devir Hızı		Net Satışlar/(Dönen Varlıklar-KVYK)
Nakit Dönüş Süresi		
<b>Karlılık Oranları</b>		
Brüt Kar Marjı	İşletmelerin satışlarını ve diğer faaliyetlerini ne ölçüde	Brüt Satış Karı/Net Satışlar
Faaliyet Kar Marjı		Faaliyet Karı/Net Satışlar

Dönem Net Kar Marjı	karlı gerçekleştirdiğinin	Dönem Net Karı/Net Satışlar
Aktif Karlılık Oranı	belirlenmesinde	Dönem Net Karı/Aktif Toplamı
Özkaynak Karlılık Oranı	kullanılmaktadır.	Dönem Net Karı/Özkaynaklar

### 3.5. Çalışma Bulgularının Değerlendirilmesi

#### 3.5.1. Likidite Oranlarının Değerlendirilmesi

Likidite oranları, işletmelerin kısa vadeli borç ödeme gücünün ölçülmesinde ve net işletme sermayesinin yeterli olup olmadığının belirlenmesinde kullanılmaktadır.

**Tablo 2.** Likidite Oranları

LİKİDİTE ORANLARI	KÜÇÜK ÖLÇEKLİ			ORTA ÖLÇEKLİ			BÜYÜK ÖLÇEKLİ		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Cari Oran	1,774	1,029	1,018	1,157	1,231	1,191	1,290	1,258	1,223
Asit Test Oranı	1,680	0,919	0,917	0,952	0,980	0,916	0,983	0,977	1,003
Nakit Oran	0,281	0,191	0,171	0,356	0,329	0,340	0,350	0,408	0,478
Ortalama	1,245	0,713	0,702	0,822	0,847	0,815	0,874	0,881	0,901

Kısa vadeli borçların ödeme gücünün tespitinde cari oran kullanılmaktadır. Cari oran genellikle gelişmiş ülkeler için 2, gelişmekte olan ülkeler için 1,5 olarak kabul edilmektedir (Lazol, 2005:70). Ulaştırma ve depolama sektöründe yer alan küçük, orta ve büyük ölçekli işletmelerin hesaplanan cari oranlarının, gelişmekte olan ülkeler için genel kabul görmüş oran olan 1,5 ile karşılaştırılması sonucunda, orta ve büyük ölçekli işletmelerle küçük ölçekli işletmelerin 2014 yılı hariç diğer yıllarda dönen varlıkları ile kısa vadeli borçlarını ödeme gücünün yeterli olmadığı tespit edilmiştir. Sadece küçük ölçekli işletmelerin 2014 yılında dönen varlıkları ile kısa vadeli borçlarını ödeme gücüne sahip oldukları görülmektedir. 2015 ve 2016 yıllarında küçük ölçekli işletmelerin orta ve büyük ölçekli işletmelere göre daha zor durumda olduğu ancak 2015 ve 2016 yıllarında ise büyük ölçekli işletmelerin orta ölçekli işletmelere göre kısa vadeli borçlarını ödemede daha iyi durumda olduğu görülmektedir. Kısa vadeli borçların ödenebilmesine yönelik değerlendirmeyi sadece cari orana bakarak yorumlamak sınırlı bilgi elde edilmesine yol açacaktır. Bu nedenle diğer likidite oranlarından asit test oranı ile nakit oranının da incelenmesi yararlı olacaktır.

Asit test oranı açısından işletmeler değerlendirildiğinde, 2014 yılında küçük ölçekli ve 2016 yılında büyük ölçekli işletmeler dışında diğer yıllarda ve bütün ölçekli işletmelerde asit test oranının 1'in altında gerçekleştiği görülmektedir. Dolayısıyla ulaştırma ve depolamaya yönelik satışların zayıflaması durumunda kısa vadeli borçların zamanında ödenebilmesi konusunda sıkıntı yaşanabilecektir. Ulaştırma ve depolama işletmeleri hizmet işletmesi olduğundan dolayı sunacakları hizmeti stoklama imkânı olmadığının göz önünde bulundurulması gerekir. Stok kalemleri daha çok taşınan veya depolanan malzemelerin korunması için kullanılan kaplar, paletler, ambalaj malzemesi vb. kalemlerden oluştuğundan dolayı toplam maliyet içerisinde önemli bir yer tutmamaktadır. Bu yüzden stok bağımlılık oranının hesaplanması yorum açısından bir anlam ifade etmeyecektir.

Nakit oranı, işletmelerin ellerinde bulunan hazır değerleri ve her an pazarlanabilir menkul kıymetleri ile kısa vadeli yabancı kaynaklarını ne ölçüde ödeyebildiklerini gösteren bir orandır. Bu oranın 0,20 olması yeterli kabul edilmekte olup gelişmekte olan ülkelerde nakit oranı genellikle 0,20'nin altında gerçekleşmektedir (Çabuk ve Lazol, 2010: 210). Tablo 2'de yer alan nakit oranları değerlendirildiğinde, küçük ölçekli işletmelerde 2014 yılında 0,20'in üzerinde ancak 2015 ve 2016 yıllarında ise 0,20'nin altında gerçekleşmiştir. Küçük işletmeler açısından gelecek yıllarda da böyle devam edeceği varsayılırsa kısa vadeli borçların ödenmesinde nakit sıkıntısı yaşanabilir. Orta ve büyük ölçekli işletmelerde ise incelenen yıllarda 0,20'nin üzerinde gerçekleşmiştir. Dolayısıyla orta ve büyük ölçekli işletmelerin hazır değerleri ve her an pazarlanabilir menkul kıymetleri ile kısa vadeli borçlarını ödeme konusunda iyi oldukları belirlenmiştir. Ayrıca büyük ölçekli işletmelerin 2015 ve 2016 yıllarında kısa vadeli borçlarını ödeme konusunda daha fazla oranda likit varlıklara sahip oldukları görülmektedir.

### 3.5.2. Finansal Yapı Oranlarının Değerlendirilmesi

Yabancı kaynak (kaldıraç) oranı ile özkaynak oranı işletmelerin aktiflerinin ne kadarlık kısmının yabancı kaynaklarla ne kadarlık kısmının özkaynaklarla finanse edildiğinin tespit edilmesinde kullanılan oranlardır. Kaldıraç oranının gelişmiş ülkelerde %50, gelişmekte olan ülkelerde %70'lere kadar çıktığı; özkaynak oranının ise gelişmiş ülkelerde %50, gelişmekte olan ülkelerde ise %30'lara kadar düştüğü bilinmektedir (Çabuk ve Lazol, 2010: 212).

**Tablo 3. Finansal Yapı Oranları**

FİNANSAL YAPI ORANLARI	KÜÇÜK ÖLÇEKLİ			ORTA ÖLÇEKLİ			BÜYÜK ÖLÇEKLİ		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Finansal Kaldıraç Oranı	0,594	0,645	0,736	0,646	0,680	0,712	0,518	0,530	0,576
Özkaynak/Toplam Kaynak	0,406	0,355	0,264	0,354	0,320	0,288	0,482	0,470	0,424
Özkaynak/Toplam Yabancı Kaynak	0,683	0,550	0,359	0,549	0,470	0,404	0,930	0,887	0,737
KVYK/Toplam Kaynak	0,234	0,218	0,121	0,214	0,214	0,239	0,275	0,260	0,259
UVYK/Toplam Kaynak	0,360	0,427	0,614	0,549	0,467	0,474	0,243	0,270	0,317
Toplam Banka Kredileri/Toplam Kaynak	0,385	0,395	0,568	0,463	0,467	0,481	0,078	0,074	0,109

Tablo 3'te yer alan ulaştırma ve depolama sektörüne ilişkin finansal yapı oranlarından kaldıraç oranları ile özkaynak oranları birlikte değerlendirildiğinde, bütün işletmelerde incelenen yıllarda finansal kaldıraç oranının giderek arttığı görülmüş ancak küçük ölçekli işletmelerde bu artış daha belirgin olarak gerçekleşmiştir. Dolayısıyla özkaynak oranı da benzer şekilde azalmıştır. Küçük ölçekli ve orta ölçekli işletmelerde 2016 yılında finansal kaldıraç oranı, gelişmekte olan ülkelerdeki belirlenen sınırın da üzerinde gerçekleştiği görülmektedir. Bu durum, bu işletmelerin varlıklarını finanse etmede yoğun olarak yabancı kaynak kullandıklarını ve riskli finanse edildiklerini göstermektedir. Ulaştırma ve depolama sektöründe özellikle küçük ve orta ölçekli işletmelerde sunulan hizmet satışlarının azalması, fiyat düşmesi gibi durumlardan ötürü borçların ve bunlara ilişkin faiz giderlerinin ödenmesinde sıkıntı yaşanabileceği görülmektedir.

Kısa vadeli yabancı kaynakların ve uzun vadeli yabancı kaynakların pasif toplamına oranları, işletmelerin varlıklarını finanse etmede ne ölçüde kısa ve uzun vadeli yabancı kaynaklardan yararlanmış olduklarını göstermekte olup, kısa vadeli yabancı kaynakların pasif toplamına oranının 1/3, uzun vadeli yabancı kaynakların pasif toplamına oranının ise 1/6 değerinde gerçekleşmesi normal kabul edilmektedir (Lazol, 2005:76). Söz konusu oranlar yıllar itibarıyla incelendiğinde, sektörün uzun vadeli yabancı kaynaklarının toplam kaynaklara oranının, 2014 yılında büyük ölçekli işletmeler dışında kalan bütün işletmelerde ve yıllarda kısa vadeli yabancı kaynakların toplam kaynaklara oranından daha fazla olduğu görülmektedir. Bu durum, sektörün ağırlıklı olarak varlıklarının finansmanında uzun vadeli yabancı kaynakları kullandıkları şeklinde yorumlanabilir. Ayrıca sektöre ilişkin hesaplanan kısa vadeli yabancı kaynakların toplam kaynaklara oranının 1/3'ün altında gerçekleşmesi kabul edilebilir düzeyde kısa vadeli yabancı kaynak kullanıldığını göstermektedir. Bu durum, bankaların kısa vadede sektör üzerindeki baskısının daha az olması şeklinde yorumlanabilir. Uzun vadeli yabancı kaynakların toplam kaynaklara oranlarının 1/6 oranının üzerinde gerçekleşmesi ise uzun vadeli yabancı kaynak ağırlıklı finansman politikası izlendiğini göstermekte olup sektörün daha az kısa vadeli borç kullanımı nedeniyle normal kabul edilebilir.

Banka kredilerinin aktif toplamına oranı ise işletmelerin varlıklarının ne kadarlık kısmının banka kredileri aracılığıyla elde edildiklerini göstermekte olup, sektörlerle ilişkin bu oran için standart bir değer bulunmamaktadır. Tablo 3'te yer alan oranlar değerlendirildiğinde, büyük ölçekli işletmelerin toplam banka kredilerinin toplam kaynaklar içindeki payları 2014 yılında %7,8, 2015 yılında %7,4 ve 2016 yılında ise %10,9 olarak gerçekleşmiştir. Küçük ölçekli ve orta ölçekli işletmelerde ise toplam kaynakların yarısına yakını banka kredilerinden oluşmaktadır. Bu durum büyük ölçekli işletmelerin küçük ve orta ölçekli işletmelere göre borç ve faiz gideri ödeme konusunda baskı altında olmadığı şeklinde yorumlanabilir.

### 3.5.3. Varlık Kullanım (Faaliyet) Oranları

Faaliyet oranları, işletmelerin faaliyetlerini gerçekleştirirken varlıklarını ne ölçüde etkin, verimli kullandıklarının belirlenmesinde kullanılmaktadır.

**Tablo 4.** Varlık Kullanım (Faaliyet) Oranları

VARLIK KULLANIM ORANLARI	KÜÇÜK ÖLÇEKLİ			ORTA ÖLÇEKLİ			BÜYÜK ÖLÇEKLİ		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Stok Devir Hızı	0,000	17,835	8,902	0,000	20,205	16,994	0,000	21,817	21,083
Stok Devir Süresi	0,000	20,185	40,440	0,000	17,818	21,184	0,000	16,501	17,075
Alacak Devir Hızı	3,209	4,063	2,118	5,882	5,166	5,149	6,315	6,297	5,950
Alacakların Ortalama Tahsil Süresi	112,190	88,596	169,950	61,206	69,684	69,918	57,009	57,169	60,503
Aktif Devir Hızı	0,309	0,444	0,122	0,695	0,638	0,643	0,885	0,799	0,620

Alacak devir hızı, işletmelerin alacaklarını yılda kaç kez tahsil ettiklerini gösterirken alacak tahsil süresi ise alacakların yılda kaç günde bir tahsil edildiğini göstermektedir. Tablo-4'te gösterilen alacak devir hızı ve süresi birlikte değerlendirildiğinde, büyük ölçekli işletmelerin alacaklarını diğer işletmelere göre daha kısa sürede tahsil ettikleri görülmektedir. Ortalama tahsil süresi 57-61 gün arasında gerçekleşmiştir.

Stok devir hızı ve süresi açısından değerlendirildiğinde, büyük ölçekli işletmelerde 16 ile 18 gün arasında stok çıkışı gerçekleşmektedir. Orta ölçekli işletmelerde 17 ile 22 gün arasında ancak küçük ölçekli işletmelerde 2015 yılında ortalama 20 gün iken 2016 yılında ortalama 40 günde bir stok çıkışı gerçekleşmektedir.

Aktif devir hızı işletmelerin aktiflerinin kaç katı kadar satış yapıldığını gösteren bir oran olup bu oranın yüksek olması işletmeler için olumlu bir durumdur. Tablo-4'teki aktif devir hızı oranları incelendiğinde, yıllar itibariyle orta ve büyük ölçekli işletmelerin aktif devir hızı oranlarının, küçük ölçekli işletmelere göre daha yüksek olduğu görülmektedir.

### 3.5.4. Karlılık Oranları

İşletmelerin satışlarını ve diğer faaliyetlerini ne ölçüde karlı gerçekleştirdiğinin belirlenmesinde kullanılmaktadır.

**Tablo 5.** Karlılık Oranları

KARLILIK ORANLARI	KÜÇÜK ÖLÇEKLİ			ORTA ÖLÇEKLİ			BÜYÜK ÖLÇEKLİ		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Brüt Kar (Zarar) Marjı	0,156	0,161	0,135	0,091	0,099	0,086	0,064	0,134	0,165
Faaliyet Kar (Zarar) Marjı	0,028	0,079	-0,038	0,018	0,022	0,011	-0,004	0,056	0,068
Dönem Net Kar (Zarar) Marjı	0,066	0,027	-0,099	-0,011	-0,024	-0,044	0,010	0,007	0,001
Aktif Karlılık Oranı	0,020	0,012	-0,012	-0,008	-0,016	-0,028	0,009	0,006	0,000
Özkaynak Karlılık Oranı	0,050	0,034	-0,046	-0,021	-0,049	-0,098	0,018	0,012	0,001

İşletmelerin brüt kar marjı ile ilgili oranları yıllar itibariyle incelendiğinde, küçük ölçekli işletmelerin 2014 yılında net satışlarının %15,6'sını, 2015 yılında %16,1'ini ve 2017 yılında %13,5'ini brüt kar olarak elde ettiği görülmektedir. Brüt kar marjının 2015 yılında 2014 yılına göre daha fazla artış göstermesi, satışların artmasından ya da satışların maliyetinin düşmesinden; ancak 2016 yılında %13,5'e düşmesi de tam tersi durumdan kaynaklanabilir. Büyük ölçekli işletmelerde ise brüt kar marjı 2014 yılından 2015 yılına bir sıçrama göstermiş ve bu durum 2016 yılında da devam etmiştir.

Faaliyet kar marjı, bütün işletmelerde faaliyet giderlerinin (araştırma ve geliştirme giderleri, pazarlama satış dağıtım giderleri ve genel yönetim giderleri) etkisiyle düşmüş hatta küçük ölçekli işletmelerde 2016 yılında, büyük ölçekli işletmelerde ise 2014 yılında faaliyet zararı ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla



bu yıllarda hem küçük ölçekli hem de büyük ölçekli işletmeler esas faaliyet konusunda başarısız olmuşlardır.

Dönem net kar marjı incelendiğinde, orta ölçekli işletmelerde 2014, 2015 ve 2016 yıllarının tamamında, küçük ölçekli işletmelerde ise 2016 yılında net zarar olduğu görülmektedir. Söz konusu oranlar göz önüne alındığında, küçük ve büyük ölçekli işletmelerin düşük net kar marjı ile faaliyetlerini gerçekleştirdikleri tespit edilmiştir. Orta ölçekli işletmelerin ise net satışlarından kar sağlanamamış ve zarar ortaya çıkmıştır. Zarar oranlarının artması, diğer faaliyetlerden sağlanan gelir ve karlar ile olağandışı gelir ve karların; diğer faaliyetlerden sağlanan gider ve zararlar ile olağandışı gider ve zararlarından daha düşük gerçekleşmesinden ya da katlanılan finansman giderlerinin yüksekliğinden kaynaklanabilir.

Aktif karlılık oranı, işletmelerin varlıklarını ne derece karlı kullandıklarının değerlendirilmesinde kullanılan bir oran olup bu oranın standart bir değeri bulunmamaktadır. Bütün işletmelerin aktif karlılık oranları incelendiğinde oldukça düşük gerçekleşmiştir. Küçük ölçekli işletmelerin 2016 yılını, orta ölçekli işletmelerin ise incelenen dönemleri zararla kapatmasından dolayı aktif karlılığı negatif olarak gerçekleşmiştir.

Özkaynak karlılık oranı, işletmeye ortaklar tarafından tahsis edilmiş değerlerin ne ölçüde etkin ve verimli olarak kullanıldığını tespit etmek amacıyla kullanılmaktadır. Tablo 5 incelendiğinde, küçük ölçekli işletmelerin 2014 ve 2015 yıllarında diğer ölçekli işletmelere göre özkaynaklarını daha verimli dolayısıyla daha karlı kullandıkları tespit edilmiştir. Orta ölçekli işletmelerin dönemleri zararla kapatmasından dolayı özkaynak karlılığı negatif olarak gerçekleşmiştir.

#### **4. Sonuç**

Günümüzde teknolojinin giderek geliştiği, taşıma modları ile mesafelerin kısaldığı ve ticarete konu olan malların çeşitlenip miktar olarak artışının yaşandığı bir ortamda lojistik, dünya ticaretinde olduğu kadar Türkiye’de de önem kazanmıştır. Lojistik hizmetler, ürün/malzeme akışının sağlanması ve bu sürecin sürekliliğinin olması açısından ülke ekonomisi açısından büyük öneme sahiptir. Türkiye’deki lojistik sektörü istihdam açısından ülke ekonomisini doğrudan etkilemektedir. Bu sektörde faaliyet göstermek amacıyla kurulan işletmelerin sayılarının artmasına paralel olarak sektörün büyümesi, istihdam edilen işgücünü de arttırmaktadır.

Türkiye’de lojistik sektörü, faaliyetlerini çeşitlendirerek yerli yabancı firmalar ile işbirliği yapan yurtdışında acentalar açarak hizmet kalitesini artırmayı hedefleyen dinamik bir sektör halini almıştır. Türkiye’nin coğrafi konumu da lojistik sektörünün gelişmesindeki en büyük etkendir. Türkiye’nin GSYİH’si içerisinde ulaştırma ve depolama sektörü önemli bir paya sahiptir.

Bu kapsamda, sektörlerin finansal performanslarının analiz edilebilmesi için TCMB’nin resmi internet sitesinden yayınlamış olduğu sektör bilançolarından yararlanılmıştır. Oran analizi tekniği kullanılarak elde edilen oranlar, genel geçerliliği olan standart oranlar ile karşılaştırılarak ulaştırma ve depolama sektörü hakkında değerlendirmelerde bulunulmuştur. Yapılan değerlendirmeler göz önünde bulundurularak ulaştırma ve depolama sektörüne çeşitli önerilerde bulunulabilir. Bu önerilere aşağıda yer verilmiştir:

- Ulaştırma ve depolama sektöründeki küçük, orta ve büyük ölçekli işletmelerin yüksek likiditeye sahip olabilmesi için brüt çalışma sermayesini oluşturan varlıkları uygun finansman maliyetli kısa vadeli borçlarla finanse etmesi varlık kaynak dengesinin sağlanması açısından önemlidir.
- Yabancı kaynakların özkaynaklara göre toplam kaynaklar içerisinde daha fazla paya sahip olması varlıkların riskli finanse edildiğini göstermektedir. Bu yüzden, ulaştırma ve depolama sektöründeki işletmelerin özkaynaklarını güçlendirerek özkaynak finansmanına ağırlık vermesi önerilebilir.
- Ulaştırma ve depolama sektöründeki küçük ölçekli işletmelerin 2016 yılında ortalama 169-170 günde bir alacaklarını tahsil etmesi borçların ödenmesi açısından sıkıntı yaratabilir. Dolayısıyla, alacakların tahsili politikasını gözden geçirmeli ve alacak devir hızını artıracak sözleşmeler sunmalıdır.

## Kaynakça

- Akkaya, G. C. (2004). *Finansal Rasyolar Yardımıyla Havayolları İşletmelerinin Performansının Değerlendirilmesi*. Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 19(1).
- Çabuk, A. ve Lazol, İ. (2010). Mali Tablolar Analizi, Bursa, Ekin Kitabevi Yayınları.
- Deran, A., ve Erduru, İ. (2018). *Karayolu ve Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektörlerinin Finansal Performans Analizi: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Sektör Bilançoları Üzerine Bir Araştırma*. Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi, 11(3): 479-504.
- Feng, C. M., & Wang, R. T. (2000). *Performance Evaluation for Airlines Including The Consideration of Financial Ratios*. Journal of Air Transport Management, 6(3), 133-142.
- Gümüş, Y. (2012). Lojistik Faaliyetler Ve Maliyetler. Ankara, Gazi Kitabevi.
- Hacırüstemoğlu R., Şakrak M. (2002). Maliyet Muhasebesinde Güncel Yaklaşımlar. İstanbul: Türkmen Kitabevi.
- Horrigan, J. O. (1968). *A Short History of Financial Ratio Analysis*. The Accounting Review, 43(2): 284-294.
- Karadeniz, E., Koşan, L., Günay, F., ve Dalak, S. (2016). *Gri İlişkisel Analiz Yöntemiyle Turizm Alt Sektörlerinin Finansal Performanslarının Ölçülmesi Financial Performance Measurement Of Tourism Sub-Sectors By Grey Relational Analysis Method*. Journal of International Social Research, 9(44).
- Kotane, I., & Kuzmina-Merlino, I. (2017). *Analysis of Small And Medium Sized Enterprises' Business Performance Evaluation Practice at Transportation and Storage Services Sector in Latvia*. Procedia Engineering, 178: 182-191.
- Lazol, İ. (2005), Mali Analiz Uygulamaları, Ekin Kitabevi, Bursa.
- Lucic, L. (2014). *Financial Ratios in the Function of Business Risk Assessment*. Online Journal of Applied Knowledge Management, 2(3), 21-34.
- Şen, İ. K. (2014). *Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları*. Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi, 4(1): 83-106.
- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, Sektör bilançoları.