



İHRACATÇI FİRMALARIN LOJİSTİK SEKTÖRÜYLE İLGİLİ DEVLETTEN BEKLENTİLERİ*

Gül SENİR²
Murat AKIN³

Öz

Bu araştırmanın amacı ihracatçı firmaların, ihracatlarının geliştirilmesine katkı sağlaması için lojistik sektörüyle ilgili devletten bekledikleri iyileştirmeleri belirlemektir. Çalışmada 2017 yılı Türkiye'nin ilk 1000 ihracatçı firmasından, anket yöntemi ile veri toplanmıştır. Firmaların devletten beklenen iyileştirmeler ölçeğinde yer alan yargıların birbiriyle ilişkili olanlarının boyutlandırılması için faktör analizi; firmaların devletten bekledikleri iyileştirmelerde sektörlere ve çalışan sayısına göre farklılık tespiti için ANOVA testi kullanılmıştır. Faktör analizi sonucuna göre birinci boyut “altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmeleri”, ikinci boyut “demiryolu altyapı iyileştirmeleri” ve üçüncü boyut “siyasi ve bürokratik iyileştirmeler” olarak adlandırılmıştır. ANOVA testi sonucuna göre sektörlere göre devletten beklenen iyileştirmelerde “altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde”, dokuma, giyim eşyası ve deri sektörünün beklentisi; “demiryolu altyapı iyileştirmelerinde” kimya-petrol, kömür, kauçuk ve plastik ürünleri sektörünün beklentisi ve “siyasi ve bürokratik iyileştirmelerde” dokuma, giyim eşyası ve deri sektörünün beklentisi diğer sektörler göre daha yüksek; çalışan sayısına göre “altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde” ve “demiryolu altyapı iyileştirmelerinde” küçük ölçekli firmaların beklentisi; “siyasi ve bürokratik iyileştirmelerde” orta ölçekli firmaların beklentisi diğer firmalara göre daha yüksek bulunmuştur. Çalışma sonucunda elde edilen bilgilerin Türkiye’de lojistik sektörüyle ilgili olarak hangi alanlarda eksiklikler olduğu, hangi alanlarda iyileştirmelerin beklendiği ve hangi alanlara odaklanılması ve düzenlemelerin yapılması gerektiği ile ilgili yol gösterici olması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler : İhracat, Lojistik Sektörü, Devletten Beklentiler.

Jel Sınıflandırması : P45, R40, D22.

* Bu çalışma Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalında Doktora Tezi olarak kabul edilen “İhracatçı Firmalar Açısından Lojistik Hizmet Sağlayıcıların Performansının Değerlendirilmesi” isimli çalışmadan üretilmiştir.

² Dr. Öğr. Üyesi, Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İ.İ.B.F., Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, gul.senir@ohu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5454-2321.

³ Prof. Dr., Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İ.İ.B.F., İşletme Bölümü, muratakin@ohu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-0564-7634.

Atıf/Citation (APA 6):

Senir, G. & Akın, M. (2022). İhracatçı firmaların lojistik sektörüyle ilgili devletten beklentileri. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 15(3), 563–576. <http://doi.org/10.25287/ohuibf.1010988>.

EXPORTER COMPANIES' EXPECTATIONS FROM THE GOVERNMENT REGARDING THE LOGISTICS SECTOR

Abstract

The purpose of this research is to determine the improvements that exporting companies expect from the state regarding the logistics sector in order to contribute to the development of their exports. In the study, data were collected from the top 1000 exporting companies of Turkey in 2017 by survey method. Factor analysis for sizing the interrelated judgments of firms in the scale of improvements expected from the government; ANOVA test was used to determine the differences according to the sectors and the number of employees in the improvements expected by the companies from the government. According to the result of the factor analysis, the first dimension was named as “infrastructure and stakeholder cooperation improvements”, the second dimension was named as “railway infrastructure improvements” and the third dimension was named as “political and bureaucratic improvements”. According to the results of the ANOVA test, the expectation of the weaving, clothing and leather industry in the improvements expected from the government according to the sectors in “infrastructure and stakeholder cooperation improvements”; The expectations of the chemical-oil, coal, rubber and plastic products sector in “railway infrastructure improvements” and the expectations of the weaving, clothing and leather sector in “political and bureaucratic improvements” are higher than other sectors; the expectation of small-scale companies in “infrastructure and stakeholder cooperation improvements” and “railway infrastructure improvements” according to the number of employees; The expectations of medium-sized firms in “political and bureaucratic improvements” were found to be higher than other firms. It is expected that the information obtained as a result of the study will guide in which areas there are deficiencies in the logistics sector in Turkey, in which areas improvements are expected, and which areas should be focused on and regulations should be made.

Keywords : Export, Logistics Sector, Expectations from the Government.

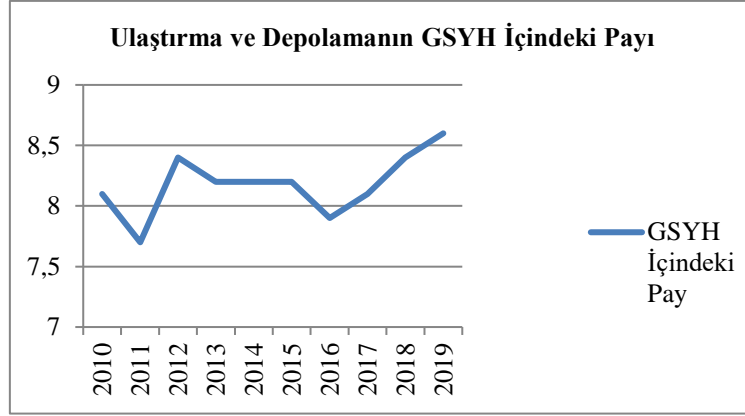
Jel Classification : P45, R40, D22.

GİRİŞ

Ülkelerin ekonomik büyüme oranlarını artırabilmelerinde özellikle ihracatın katkısı çok önemli olup, ihracat gelirleriyle ülkeye giren döviz, ekonomik büyüme üzerinde olumlu bir etki yaratmaktadır. Lojistik sektörü de, ihracatla döviz gelirleri sağlamakta, ülkeye giren dövizler de cari açığın kapatılması ve ülkenin büyümesi açısından önem arz etmektedir (Özyüksel, 2017: 131; Sezer, 2018: 475).

Türkiye'nin 2023 vizyonu doğrultusunda 500 milyar dolar ihracat hedefi olduğu bilinmekte ve 2023'te dünya ihracatından alacağı payın %1,5 olması ve dünyanın en büyük 10 ekonomisi içinde olması hedefleri ortaya konmaktadır (Özyüksel, 2017: 131). Bu hedefe ulaşma noktasında lojistik sektörü de lokomotif görevi görecek sektörlerden birisidir. Lojistik sektörü oluşturacağı katma değer, yarattığı istihdam ve yabancı yatırımları yönlendirmesi açısından sürdürülebilir ekonomik büyümenin kaynağı olarak, ülke ekonomisine çok önemli katkılar sağlamaktadır (Sezer, 2018: 475).

Lojistik sektörü, sürekli gelişen teknoloji ve ihtiyaçlar doğrultusunda dünyada ve Türkiye'de her geçen gün büyümektedir (Pınar & Diken, 2020: 1390). Türkiye'de lojistik sektörünün büyüklüğü ile ilgili yapılan tahminlerde Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (GSYH) içindeki payı %11-13 arasında kabul edilmektedir. Bu orandaki %50'lik payın lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklandığı, geri kalan %50'lik payın ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerindeki lojistik faaliyetlerden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Son 10 yıllık dönemde Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyetinin GSYH'ye katkısının yaklaşık %8 olduğu görülmektedir. Grafik 1'de verildiği gibi 2017'den beri Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyetinin GSYH içindeki payının arttığı ve 2019'da son on yıllık dönemdeki en yüksek oran olarak %8,6'ya ulaştığı görülmektedir (UTİKAD, 2021).



Grafik 1. Ulaştırma ve Depolamanın GSYH İçindeki Payı

Kaynak: www.utikad.org.tr

Ancak madalyonun diğer tarafında en son açıklanan 2018 yılı Lojistik Performans Endeksi verilerine (LPI) göre Türkiye gümrükler ve altyapı konusunda 2016 yılı verilerine göre gerileme göstermiştir. Gümrük kriterinde 2016'da 3,18 puanla 36. sırada iken 2018'de 2,71 puanla 58. sıraya gerilemiştir. Altyapı kriterinde ise 2016'da 3,49 puanla 31. sırada iken 2018'de 3,21 puanla 33. sıraya gerilemiştir. Gümrük kriteri, gümrük ve diğer sınır otoritelerinin gerçekleştirdiği işlemlerin verimliliğini ifade etmekte olup, bu kriterde Türkiye'nin hem puanı azalmış hem de 22 sıra gerilemiştir. LPI raporunun metodolojisi göz önüne alındığında Türkiye ile ticari ilişkileri olan ülkelerin lojistik profesyonellerinin Türkiye'deki gümrük işlemlerinin verimliliğiyle ilgili endişeleri ve aynı zamanda da tecrübe ettikleri olumsuzlukların olduğu söylenebilir. Bu doğrultuda da lojistik profesyonellerinin özellikle gümrük ve altyapı konusunda devletten beklentilerinin olduğu yorumunu yapmak kaçınılmaz görünmektedir.

Bu çalışmanın amacı ihracatçı firmaların, ihracatlarının geliştirilmesine katkı sağlaması için lojistik sektörüyle ilgili devletten beklendikleri iyileştirmeleri belirlemektir. İhracatlarına katkı sağlaması amacıyla firmaların devletten beklenen iyileştirmeler ölçeğinde yer alan yargıların birbiriyle ilişkili olanlarının boyutlandırılması için faktör analizi; firmaların devletten beklendikleri iyileştirmelerde sektörlere ve çalışan sayısına göre farklılık tespiti için ANOVA testi kullanılmıştır. Beş bölümden oluşan çalışmada giriş kısmından sonraki ilk bölümde literatür taraması, ikinci bölümde araştırmanın yöntemi, üçüncü bölümde araştırmanın bulguları verilmiş, dördüncü bölümde de sonuç ve tartışma bölümü verilerek çalışma tamamlanmıştır.

I. LİTERATÜR TARAMASI

Literatürde Türkiye'de lojistik sektörünün ekonomiye katkısını konu alan çalışmaların amaç ve bulguları incelenerek Tablo 1'de özet olarak verilmiştir. Literatürdeki yapılan çalışmalar incelendiğinde; çalışmaların Türkiye'de lojistik sektörünün ekonomik büyüme ile ilişkisi, dış ticaret ile ilişkisi ve bölgesel kalkınmaya katkıları konuları üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Ancak ilgili literatürde ihracatın geliştirilmesine yönelik lojistik sektörüyle ilgili olarak devletten beklenen iyileştirmeleri araştıran bir çalışma mevcut değildir.

Tablo 1. Literatür Taraması

Yazar(lar)/Yıl	Amaç	Bulgu(lar)
Gümüş (2013)	Türkiye’de lojistik sektörü ile dış kaynak kullanımının, sektördeki eksikliklerin ve çözüm önerilerinin incelenmesi	Türkiye’de lojistik sektörde özellikle denizyoluna gereken önemin verilmediği, kalifiye eleman eksikliği, yönetim sorunlarının olması, depolama alanlarının yetersizliği, gümrük hizmetlerinin yeterli düzeyde olmaması ve limanların altyapısının yeterince iyi olmaması ve havayolunda terminal altyapısı eksiklikleri olduğu belirlenmiştir. Çözüm olarak belirlenen eksikliklerin giderilmesi ve kamu kurumlarının sektör temsilcileri ile işbirliği yaparak sektörle ilgili yasaları ele alması önerilmiştir.
Erkan (2014)	Lojistiğin ülkelerin ekonomik kalkınmasındaki önemi ve küresel rekabet gücü ile ilişkisinin incelenmesi	Teknolojik altyapı olanaklarını geliştirebilen ve pazarlarını büyütebilen ülkelerin lojistik performanslarının arttığı, Türkiye’nin de 2023 hedeflerine ulaşmasında bahsedilen göstergeleri geliştirmesinin gerektiği ifade edilmiştir.
Göktepe (2015)	Türkiye’de demiryolu taşımacılığının serbestleşme çalışmalarının dış ticaret ve lojistik sektörüne katkılarının, havayolu taşımacılığından örneklerle anlatılması	Türkiye’de demiryolu taşımacılığında serbestleşme çalışmalarının rekabeti artırması, sunulan hizmet kalitesinin yükselmesi ile birlikte demiryolu taşımacılığının tercih edilmeye başlanması sonucunda da dış ticaretteki payının yükselmesi beklendiği belirtilmiştir.
Tunç & Kaya (2016)	Türkiye’nin stratejik sektörü olan lojistik sektörünün gelişiminin dış ticaret ile etkileşiminin incelenmesi	Ülke ekonomisinde lojistik ile dış ticaret arasında iki yönlü nedensellik ilişkisine, ihracat ile taşımacılık gelirleri arasında da bir nedensellik ilişkine rastlanmış ve uzun dönemli bir analizde taşımacılık hacmi ile dış ticaret hacminin eş bütünleşik olduğu ve birlikte dengeye geldikleri belirtilmiştir.
Emirkadı ve Balcı (2018)	Lojistik sektörünün Türk dış ticareti üzerine olan yansımalarının değerlendirilmesi	Türkiye’nin kalkınmasında ihracatın, taşımacılık ve lojistik uygulamalarının yaygınlaşması, liman ve demiryolu altyapısı eksikliklerinin giderilmesi, kombine taşımacılık altyapısının geliştirilmesi tavsiye edilmiştir.
Sezer (2018)	Lojistik sektördeki gelişmelerin ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin OECD ülkelerinde 1970-2014 arasındaki dönemde araştırılması	OECD ülkelerinde sektördeki gelişmelerin ekonomik büyümenin en önemli belirleyicilerinden birisi olduğu ve büyümeyi hızlandırdığı, ilgili dönem içinde taşıma ve haberleşme sektörlerini ilgilendiren değişkenlerin ekonomik büyümede pozitif ve anlamlı etkisinin olduğu belirlenmiştir.
Duran & Türkoğlu (2019)	Türkiye’de lojistik sektörünün önemi ve bölgesel kalkınmaya katkılarının araştırılması	Lojistik sektörde ulaşım altyapısı konusunda eksiklikler bulunduğu, sektördeki yasaların yetersiz olduğu, daha iyi hizmet verebilmek için çalışmalar yapılması gerektiği belirtilmiştir.
Oğuz & O.đ.u.z (2019)	Türkiye ekonomisinin gelişmesine katkı sağlayan lojistik sektörünün mevcut durumunun incelenmesi	Türkiye ekonomisinin daha üst sıralarda yer alabilmesi için lojistiğin bütün departmanlarında kurumsal ve fiziksel altyapı eksikliklerinin belirlenmesi, personel destekleri, yasal düzenlemeler, liman yatırımları, gümrük işlemleri gibi konularda da iyileştirmeler yapılması gerektiği önerilmiştir.
Yılmaz (2019)	Yeşil-eko liman konseptinin deniz taşımacılığı ve lojistik sektörüne katkısının belirlenmesi, Türkiye ve Avrupa Birliği’ndeki örneklerin kıyaslanması	Türkiye’deki limanlarda Avrupa ve Asya’daki gibi altyapı konularında düzenleyici yetkileri olan liman otoritesi yapısına benzer bir yapılanmanın bulunmadığı, ancak yeşil liman/eko konseptinin ülkemizde de uygulanıyorsa, lojistik faaliyetler ile deniz ve çevre emniyetine önemli katkıların bulunduğu belirtilmiştir.
Arabacı & Yücel (2020)	Lojistik sektörünün ekonomik büyümeye etkisinin açıklanması	Lojistik faaliyetlerin ekonomik kalkınma ve büyümede öneminin giderek arttığı, sektörün gelişmesi ile yeni istihdam alanının sağlandığı, doğrudan yatırımları olumlu etkilediği, ticaret hacminin artmasının ekonomik büyüme üzerinde olumlu bir etkiye sahip olduğu açıklanmıştır.
İrmak & Pelit (2020)	2000-2018 yılları arasında Türkiye’nin lojistik sektörünün durumunun değerlendirilmesi ve ekonomi, dış ticaret ve istihdamla ilişkisinin incelenmesi	Türkiye’de 2000-2008 arasındaki dönemde lojistik sektörünün yükseliş gösterdiği, 2008 küresel krizinin sektörü olumsuz etkilediği, 2016’dan sonraki terör olayları, Türkiye-Rusya arasındaki sıkıntılar ve 2018’de TL’nin değer kaybetmesi ile sektörün olumsuz etkilendiği belirtilmiştir. Türkiye’de ulaşım altyapısının güçlenmesi, lojistik ile teknolojinin entegre edilmesi ve kalifiye elemanlar yetiştirilmesiyle sektörün de ilerleme kaydedeceği belirtilmiştir.
Şahin & Özkaya (2020)	2000-2016 yılları arasında Türkiye ekonomisinin gelişmesinde lojistik sektörünün payı ve katkısının değerlendirilmesi	Sektörün söz edilen yıllar arasında büyüme sıralamasında ortalama olarak üçüncü sırada yer aldığı, Türkiye ekonomisinin gelişmesine ulaştırmanın katkısının önemli derecede olduğu belirtilmiştir.
Yurdakul (2020)	Türkiye’de lojistik sektörünün ekonomik büyüme ile ilişkisinin incelenmesi	Granger Nedensellik testi sonucuna göre Türkiye’de ekonomik büyümeden lojistik sektörüne doğru tek yönlü bir nedensellik ilişkisinin bulunduğu, sektörün gelişebilmesi için ekonomik büyümenin gerçekleşmesinin ve sektörle ilgili yatırımların artırılmasının gerektiği açıklanmıştır.

II. YÖNTEM

Bu bölümde araştırmanın amacı ve önemi, ana kütle seçimi ve araştırma amaçlarına ulaşılması için gerekli veri toplama yöntemi ve aracı hakkında bilgiler verilmektedir.

III.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Çalışmanın temel amacı 3PL hizmet sağlayıcılardan hizmet almayan ihracatçı firmaların ihracatlarının geliştirilmesine katkı sağlaması için lojistik sektörüyle ilgili devletten beklendikleri iyileştirmeleri belirlemek iken alt amaçlarda ise en çok kaynak ayırdıkları lojistik faaliyet/faaliyetleri, ihracat yaparken en sık kullandıkları taşıma modunu belirlemektir. Çalışma sonucunda elde edilen bilgilerin Türkiye’de lojistik sektörüyle ilgili olarak hangi alanlarda eksiklikler olduğu, hangi alanlarda iyileştirmelerin beklendiği ve hangi alanlara odaklanması ve düzenlemelerin yapılması gerektiği ile ilgili yol gösterici olması beklenmektedir.

II.II. Araştırmanın Ana Kütle Seçimi

Çalışmada veri tamsayım yöntemi kullanılarak toplanmıştır. Araştırmanın ana kütlelerini 2017 yılı Türkiye'nin ilk 1000 ihracatçı firması oluşturmaktadır. Bu ana kütlelerin zaman ve maliyet kısıtları açısından değerlendirildiğinde ulaşılabilir bir büyüklükte olması nedeniyle, örneklem seçimine ihtiyaç duyulmamış ve ana kütlelerin tamamına ulaşılmaya karar verilmiştir. Çalışmanın ana kütlelerini oluşturan firmaların belirlenmesinde Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) veri tabanından faydalanılmıştır. TİM veri tabanı güncel bir veri tabanı olması ve farklı sektörlerden ulusal bazda verileri içermesi nedeniyle tercih edilmiştir. Ayrıca, farklı sektörlerden oluşan heterojen bir örnekten verinin toplanması analizleri yapabilmek için gerekli çeşitliliği sağlamıştır. Bu çalışma kapsamında da 2017 yılındaki ilk 1000 firmaya ait bilgiler kullanılmıştır. Ancak listede “ismi açıklanmayan” ve “araştırmaya katılmayan” 175 firmanın kapsam dışı bırakılmasıyla ana kütledeki firma sayısı 825 olarak belirlenmiştir.

II.III. Veri Toplama Yöntemi ve Aracı

Çalışmada veri anket yöntemi kullanılarak toplanmıştır. Zaman kısıtı nedeniyle tercih edilen yöntem anketlerin e-posta yoluyla uygulanması olmuştur. Anket cevaplayıcılarının araştırma konusunda bilgiye sahip, özellikle firmaların “lojistik süreçlerini takip eden üst ve orta düzey yöneticiler” olmasına özen gösterilmiştir. E-postaların gönderilmesi sonucunda kullanılabilir anket sayısı 187 olmuştur. Bu durumda geri dönüş oranı %22,6 olarak gerçekleşmiş olup, literatürdeki çalışmalarda geri dönüş oranının %10-20 aralığında olması normal kabul edilmektedir (Bakar & Jaafar, 2016: 573). Bu bilgiye dayanarak ve zaman kısıtı sebebiyle anketlerin gönderilmesine son verilmiş ve 187 adet anket analiz için yeterli bulunmuştur.

Anket formu araştırmaya katılan firmaların lojistik faaliyetlerinde dış kaynak kullanma durumları ile en çok kaynak ayırdığı lojistik faaliyet/faaliyetleri, en sık kullanılan taşıma modunu ve lojistik faaliyetlerinde dış kaynak kullanmayan firmaların ihracatlarına katkı sağlamak amacıyla lojistik sektörüyle ilgili devletten beklendikleri iyileştirmeleri tespit etmeye yönelik 5'li Likert ölçeği (1: Hiç Önemli Değil ve 5: Son Derece Önemli) derecelemesi kullanılarak oluşturulmuştur. Kullanılan literatür bilgisi Tablo 2'de yer almaktadır.

Tablo 2. Anket Formu İçin Kullanılan Literatür

Ölçekler	Kaynak
En çok kaynak ayrılan lojistik faaliyet	İhracat yaparken en sık kullanılan taşıma modu Rajkarnikar (2010)
Lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımı	Kujawa (2003)
İhracata katkı sağlaması amacıyla lojistik sektörüyle ilgili devletten beklenen iyileştirmeler	Karamolla (2015); Özyüksel (2017); Ruske ve ark., 2010

IV. BULGULAR

Bu bölümde güvenilirlik analizi, firmaların lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanım durumları, firmalardan 3PL hizmet sağlayıcılardan hizmet almayanların özellikleri, en çok kaynak ayırdıkları lojistik faaliyetler, ihracat yaparken en sık kullandıkları taşıma modu ve lojistik sektörüyle ilgili devletten beklenen iyileştirmeler ile ilgili bilgilere yer verilmektedir.

IV.I. Güvenilirlik Analizi

Güvenilirlik, “bir testin veya ölçeğin ölçmek istediği şeyi tutarlı ve istikrarlı bir biçimde ölçme derecesidir” (Hair, Black, Babin, Anderson, 2014: 385). Bu doğrultuda veri toplama aracındaki ölçeklerin güvenilirliğini belirlemek için Cronbach's Alfa değerinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Lojistik sektörüyle ilgili devletten beklenen iyileştirmeler ölçeğiyle ilgili 20 madde için

alfa değeri 0,900 olarak bulunmuştur. Ölçeklerin içsel tutarlılığını ölçen bu katsayı 0 ile 1 arasında bir değer almaktadır (Hair ve ark., 2014: 385). Bu sonuçla ölçeğin güvenilir olduğu ve ölçmek istenilen özelliğin büyük olasılıkla doğru biçimde ölçüldüğü belirtilebilmektedir.

IV.II. Firmalar Hakkında Genel Bilgiler ve Tanımlayıcı İstatistikler

Araştırmaya katılan 187 firmanın bir kısmı lojistik faaliyetler için dış kaynakları kullanırken bir kısmı ise lojistik faaliyetleri kendi bünyelerinde gerçekleştirmektedir. Tablo 3'te araştırmadaki 187 firmanın lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanım durumları verilmektedir.

Tablo 3. Lojistik Faaliyetlerde Dış Kaynak Kullanımı

Dış Kaynak Kullanımı	Frekans	%
Hayır	102	54,5
Evet	85	45,5
Toplam	187	100,0

Firmaların %54,5'i lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanmazken, %45,5'i lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanmaktadır. Buna göre firmaların yaklaşık olarak yarısı lojistik faaliyetleri için dış kaynak kullanarak, 3PL hizmet sağlayıcılardan hizmet almaktadır.

Araştırmaya katılan 3PL hizmet sağlayıcılardan hizmet almayan 102 firma bulunmaktadır. Bu çalışmada kullanılan istatistikler ve yapılan analizler 3PL hizmet sağlayıcılardan hizmet almayan 102 firma ile ilgilidir. Firmaların özellikleri (çalışan sayısı, bölge ve sektörler) göre dağılımı ile ilgili bilgilere Tablo 4'te yer verilmektedir.

Tablo 4. Araştırmadaki Firmalardan 3PL Hizmet Sağlayıcılardan Hizmet Almayanların Özellikleri

Çalışan Sayısı	Frekans	%
Büyük (501 ve üzeri)	41	40,2
Orta (51-500 arası)	34	33,3
Küçük (10-50 arası)	27	26,5
Bölge		
Marmara	51	50,00
İç Anadolu	15	14,70
Ege	11	10,78
Güney Doğu Anadolu	10	9,80
Karadeniz	8	7,84
Akdeniz	7	6,86
Sektör		
Metal Ana Sanayi	24	23,5
Kimya-Petrol, Kömür, Kauçuk ve Plastik Ürünleri	22	21,6
Dokuma, Giyim Eşyası ve Deri	21	20,6
Metal Eşya-Makine ve Teçhizat, Ulaşım Aracı	20	19,6
Gıda, İçki ve Tütün	15	14,7
Toplam	102	100

Çalışan sayısı bakımından araştırma örneği küçük, orta ve büyük ölçekli firmalardan oluşmaktadır. Firmaların %40,2'si 500'den fazla; %33,3'ü 51 ile 500 arasında ve %26,5'i 10 ile 50 arasında çalışana sahiptir. Araştırmaya katılan firmalar toplamda 6 bölgede faaliyet göstermekte olup,

firmaların %50'si Marmara bölgesinde iken, %6,86'sı Akdeniz bölgesindedir. Firmaların sektör olarak yoğunluğu metal ana sanayi %23,5 sektöründedir.

Firmaların ihracat yaparken en çok kaynak ayırdıkları lojistik faaliyetler Tablo 5'te verildiği gibi büyük bir farkla taşımacılık faaliyeti iken %72,5; ikinci sırada en çok kaynak ayrılan lojistik faaliyet gümrük işlemleri %13,7 olmuştur.

Tablo 5. Firmaların En Çok Kaynak Ayırdıkları Lojistik Faaliyetler

Lojistik Faaliyetler	Frekans	%
Taşımacılık	74	72,5
Gümrük İşlemleri	14	13,7
Depolama	12	11,8
Stok Kontrolü	6	5,9
Ambalajlama-Paketleme	4	3,9
Sipariş Yönetimi	4	3,9
Müşteri Hizmetleri	3	2,9
Elleçleme	2	2,0
Tersine Lojistik	2	2,0
Talep Yönetimi	2	2,0

Tablo 6. Firmaların İhracat Yaparken En Sık Kullandıkları Taşıma Modu

Taşıma Modu	Frekans	%
Karayolu	50	49,0
Denizyolu	48	47,1
Demiryolu	2	2,0
Havayolu	2	2,0
Toplam	102	100,0

Tablo 6'da verildiği gibi firmaların ihracat yaparken en sık kullandıkları taşıma modu karayolu iken %49; ikinci sırada en sık kullanılan taşıma modu denizyolu %47,1 olmuştur. Ulaştırma Bakanlığı'nın 2017 yılı verilerine göre Türkiye'de "yurt içi yük taşımada" karayolu %89,2; demiryolu %4,3 ve denizyolu %6,4 oranında bir paya sahiptir. Görüldüğü gibi yurt içi yük taşımada en çok kullanılan taşıma modu karayoludur (TCDD, 2019). Çalışmada da araştırmaya katılan firmalardan 3PL hizmet sağlayıcılardan hizmet almayanların ihracat yaparken en sık kullandıkları taşıma modunun karayolu olması Ulaştırma Bakanlığı'nın Türkiye geneli verileriyle paralellik göstermektedir.

IV.III. Firmaların Lojistik Sektörüyle İlgili Devletten Bekledikleri İyileştirmeler

Lojistik faaliyetlerinde dış kaynak kullanmayan firmaların ihracatlarına katkı sağlamak amacıyla lojistik sektörüyle ilgili devletten bekledikleri iyileştirmeler Tablo 7'de verilmektedir.

Tablo 7. Lojistik Sektörüyle İlgili Devletten Beklenen İyileştirmeler

Beklenen İyileştirmeler	Ort.	Std. Sp.
Gümrük ve vize işlemlerinde kolaylıkların artırılması	4,69	0,60
Dış politikada doğu ve batı ülkeleri ile ilişkilerin iyileştirilmesi	4,55	0,80
Teknolojik altyapının geliştirilmesi	4,36	0,86
Bürokratik engellerin azaltılması	4,34	0,85
Gümrüklerde yeterli sayıda personelin istihdam edilmesi	4,32	0,83
Devlet işletmesindeki limanların mevcut altyapısının iyileştirilmesi ve kapasitelerinin artırılması	4,26	0,98
Limanlar ve lojistik merkezler arasında demiryolu ulaşım ilişkisinin kurulması	4,14	1,18
Güvenlik önlemlerinin alınması (terör eylemleri, saldırılar vb.)	4,10	0,99
OSB'lere demiryolu bağlantılarının yapılması	4,04	1,14
Hukuki ve yasal düzenlemelerdeki belirsizliklerin giderilmesi	4,04	1,00
Yük taşımacılığına uygun yeni demiryolu hatları oluşturulması	4,03	1,15
Demiryolu altyapısının iyileştirilmesi	4,00	1,17
Lojistik alanında üniversite-sektör işbirliğinin geliştirilmesi	3,97	1,11
Lojistik merkezlerin oluşturulması	3,88	1,09
Serbest bölgelerdeki altyapının iyileştirilmesi	3,87	1,12
Karayolu altyapısının iyileştirilmesi	3,82	1,11
Merkezi lojistik planlama eksikliğinin giderilmesi	3,77	1,08
Kentsel lojistik eksikliklerin giderilmesi	3,47	1,19
Havayolu altyapısının iyileştirilmesi	3,20	1,26
Karayolu aktarma merkezlerinin kurulması	3,17	1,20

Tablo 7’de verildiği gibi lojistik sektörüyle ilgili devletten beklenen iyileştirmelerde en yüksek ortalamaya sahip gümrük ve vize işlemlerinde kolaylıkların artırılması 4,69; ikinci sırada dış politikada doğu ve batı ülkeleri ile ilişkilerin iyileştirilmesi 4,55 ve üçüncü sırada teknolojik altyapının geliştirilmesi 4,36 olarak belirtilmektedir.

IV.IV. Devletten Beklenen İyileştirmeler Ölçeğinin Faktör Analizi Sonuçları

İhracatlarına katkı sağlaması amacıyla firmaların devletten beklenen iyileştirmeler ölçeğinde yer alan 20 yargının birbiriyle ilişkili olanlarının boyutlandırılması için kullanılan faktör analizi sonuçları Tablo 8’de verilmektedir.

Tablo 8. Devletten Beklenen İyileştirmeler Ölçeğinin Faktör Analizi Sonuçları

Devletten Beklenen İyileştirmeler Ölçeği	
Boyutlar/Maddeler	Yükler
Boyut 1: Altyapı ve Paydaş İşbirlikleri İyileştirmeleri (Özdeğer= 5,951; Açıklanan varyans= 23,524)	
Kentsel lojistik eksikliklerin giderilmesi	0,825
Karayolu aktarma merkezlerinin kurulması	0,775
Merkezi lojistik planlama eksikliğinin giderilmesi	0,754
Havayolu altyapısının iyileştirilmesi	0,734
Karayolu altyapısının iyileştirilmesi	0,707
Lojistik alanında üniversite-sektör işbirliğinin geliştirilmesi	0,703
Boyut 2: Demiryolu Altyapı İyileştirmeleri (Özdeğer= 2,927; Açıklanan varyans= 46,029)	
Yük taşımacılığına uygun yeni demiryolu hatları oluşturulması	0,939
Limanlar ve lojistik merkezler arasında demiryolu ulaşım ilişkisinin kurulması	0,931
Demiryolu altyapısının iyileştirilmesi	0,915
OSB'lere demiryolu bağlantılarının yapılması	0,890
Boyut 3: Siyasi ve Bürokratik İyileştirmeler (Özdeğer= 1,887; Açıklanan varyans= 62,897)	
Dış politikada doğu ve batı ülkeleri ile ilişkilerin iyileştirilmesi	0,790
Gümrük ve vize işlemlerinde kolaylıkların artırılması	0,781
Bürokratik engellerin azaltılması	0,727
Gümrüklerde yeterli sayıda personelin istihdam edilmesi	0,698
N=102; KMO=0,812; Bartlett's Sph. =1087,188; p=0,000; Toplam Açıklanan Varyans= %69,717	

Firmalardan 3PL hizmet sağlayıcılardan hizmet almayanların devletten beklendikleri iyileştirmelerde, faktör analizi sonucunda hesaplanan KMO 0,812 ve Bartlett 0,000 değerleri analize uygunluğu göstermektedir. Özdeğerleri 1’den büyük 4 boyut ortaya çıkarken bu dört boyut toplam varyansın %69,717’sini açıklamaktadır. Ancak dördüncü boyuta 1 gösterge atandığından ve atanan 1 göstergenin de boyut oluşturamamasından dolayı son boyut analize tabi tutulmamıştır. Faktör analizi 3 boyutlu olarak kabul edilmiştir. Boyutlar altlarında yer alan göstergelere uygun şekilde literatürdeki çalışmalara (Alkhatib, Darlington, Yang, Nguyen, 2015; Falsini, Fondi, Schiraldi, 2012; Garside & Saputro 2017; Huang & Huang 2012; Li & Li, 2011; Sahu, Datta, Mahapatra, 2015) göre adlandırılmaya çalışılmıştır. Buna göre birinci boyut “altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmeleri”, ikinci boyut “demiryolu altyapı iyileştirmeleri” ve üçüncü boyut “siyasi ve bürokratik iyileştirmeler” olarak adlandırılmıştır. Altyapı ve paydaş iş birlikleri iyileştirmeleri boyutu, varyansın %23,524’ünü; demiryolu altyapı iyileştirmeleri varyansın %46,029’unu ve siyasi ve bürokratik iyileştirmeler varyansın %62,897’sini açıklamaktadır.

IV.V. Devletten Beklenen İyileştirmeler ANOVA Test Sonuçları

Firmalardan 3PL hizmet sağlayıcılardan hizmet almayanların devletten beklendikleri iyileştirmelerde sektörler ve çalışan sayısına göre farklılık tespiti için ANOVA testi kullanılmıştır.

a. Sektörlere göre devletten beklenen iyileştirmeler ANOVA test sonuçları

Firmaların sektörler göre devletten beklendikleri iyileştirmelerde faktör analiziyle daha önce belirlediğimiz 3 boyut itibarıyla sektörler arasında farklılık tespit edilmemiştir. Tablo 9’da beş sektör ait ortalama ve standart sapmalar verilmiştir.

Tablo 9. Sektörlere Göre Devletten Beklenen İyileştirmeler ANOVA Test Sonuçları

Devletten Beklenen İyileştirmeler	Gıda (n=15)	Dokuma (n=21)	Kimya (n=22)	Metal (n=24)	Ana Metal (n=20)	Eşya	ANOVA
Altyapı ve Paydaş İşbirlikleri İyileştirmeleri							
Ort.	3,50	3,99	3,30	3,52	3,52		F=1,721
Std. Sp.	1,03	0,58	1,18	0,58	0,96		p=0,151
Demiryolu Altyapı İyileştirmeleri							
Ort.	3,68	4,19	4,43	4,04	3,82		F=1,421
Std. Sp.	1,09	0,93	0,88	1,27	1,14		p=0,233
Siyasi ve Bürokratik İyileştirmeler							
Ort.	4,61	4,72	4,26	4,41	4,43		F=1,968
Std. Sp.	0,45	0,35	0,70	0,55	0,75		p=0,105

*Sektörlere göre devletten beklenen iyileştirmeler p<0.05 düzeyinde istatistiksel bakımdan fark bulunmamıştır.

Gıda, içki ve tütün sektörü altyapı ve paydaş iş birlikleri iyileştirmelerine 3,50; demiryolu altyapı iyileştirmelerine 3,68 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelere 4,61 şeklinde ortalama değerler atfetmiştir. Gıda, içki ve tütün sektörü altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde 3,50 diğer sektörler arasında üçüncü sırada; demiryolu altyapı iyileştirmelerinde 3,68 diğer sektörler arasında son sırada; siyasi ve bürokratik iyileştirmelerde 4,61 diğer sektörler arasında ikinci sırada yer almaktadır. Gıda, içki ve tütün sektöründe 15 firma yer almakta ve toplam örneğin %14,70’i ile en az firma sayısına sahiptir.

Dokuma, giyim eşyası ve deri sektörü altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerine 3,99; demiryolu altyapı iyileştirmelerine 4,19 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelere 4,72 şeklinde ortalama değerler atfetmiştir. Dokuma, giyim eşyası ve deri sektörü altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde 3,99 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelerde 4,72 diğer sektörler göre ilk sırada; demiryolu altyapı iyileştirmelerinde 4,19 diğer sektörler arasında ikinci sırada yer almaktadır. Dokuma, giyim eşyası ve deri sektöründe 21 firma yer almakta ve toplam örneğin %20,58’ini oluşturmaktadır.

Kimya-petrol, kömür, kauçuk ve plastik ürünleri sektörü altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerine 3,30; demiryolu altyapı iyileştirmelerine 4,43 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelere 4,26 şeklinde ortalama değerler atfetmiştir. Kimya-petrol, kömür, kauçuk ve plastik ürünleri sektörü altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde 3,30 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelerde 4,26 diğer sektörler arasında son sırada; demiryolu altyapı iyileştirmelerinde 4,43 diğer sektörler arasında ilk sırada yer almaktadır. Kimya-petrol, kömür, kauçuk ve plastik ürünleri sektöründe 22 firma yer almakta ve toplam örneğin %21,56'sını oluşturmaktadır.

Metal ana sanayi sektörü altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerine 3,52; demiryolu altyapı iyileştirmelerine 4,04 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelere 4,41 şeklinde ortalama değerler atfetmiştir. Metal ana sanayi sektörü altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde 3,52 diğer sektörler arasında ikinci sırada; demiryolu altyapı iyileştirmelerinde 4,04 üçüncü sırada ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelerde 4,41 dördüncü sırada yer almaktadır. Metal ana sanayi sektöründe 24 firma yer almakta ve toplam örneğin %23,52'si ile en çok firma sayısına sahiptir.

Metal eşya-makine, teçhizat ve ulaşım aracı sektörü altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerine 3,52; demiryolu altyapı iyileştirmelerine 3,82 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelere 4,43 ortalama değerler atfetmiştir. Metal eşya-makine, teçhizat ve ulaşım aracı sektörü altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde 3,52 diğer sektörler arasında ikinci sırada; demiryolu altyapı iyileştirmelerinde 3,82 dördüncü sırada ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelerde 4,43 üçüncü sırada yer almaktadır. Metal eşya-makine, teçhizat ve ulaşım aracı sektöründe 20 firma yer almakta ve toplam örneğin %19,60'ını oluşturmaktadır.

b. Çalışan sayısına göre devletten beklenen iyileştirmeler ANOVA test sonuçları

Firmaların çalışan sayısına göre devletten bekledikleri iyileştirmelerde faktör analiziyle daha önce belirlediğimiz 3 boyutta firma büyüklükleri arasında farklılık tespit edilmemiştir. Tablo 10'da firma büyüklüklerine ait ortalama ve standart sapmalar verilmiştir.

Tablo 10. Çalışan Sayısına Göre Devletten Beklenen İyileştirmeler ANOVA Test Sonuçları

Devletten Beklenen İyileştirmeler	Küçük (n=27)	Orta (n=34)	Büyük (n=41)	ANOVA
Altyapı ve Paydaş İşbirlikleri İyileştirmeleri				
Ort.	3,72	3,49	3,53	F=0,530
Std. Sp.	0,80	0,99	0,90	p=0,590
Demiryolu Altyapı İyileştirmeleri				
Ort.	4,22	4,05	3,95	F=0,476
Std. Sp.	0,79	1,24	1,12	p=0,623
Siyasi ve Bürokratik İyileştirmeler				
Ort.	4,50	4,60	4,36	F=1,481
Std. Sp.	0,64	0,40	0,69	p=0,233

*Çalışan sayısına göre devletten beklenen iyileştirmeler $p < 0.05$ düzeyinde istatistiksel bakımdan fark bulunmamıştır.

Küçük ölçekli firmalar altyapı ve paydaş iş birlikleri iyileştirmelerine 3,72; demiryolu altyapı iyileştirmelerine 4,22 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelere 4,50 ortalama değerler atfetmiştir. Küçük ölçekli firmalar altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde 3,72 ve demiryolu altyapı iyileştirmelerinde 4,22 diğer firmalar arasında ilk sırada ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelerde 4,50 diğer firmalar arasında ikinci sırada yer almaktadır. Küçük ölçekli firmalar 27 firma sayısı ile toplam örneğin %26,5'ini oluşturarak, en az firma sayısına sahiptir.

Orta ölçekli firmalar altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerine 3,49; demiryolu altyapı iyileştirmelerine 4,05 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelere 4,60 ortalama değerler atfetmiştir. Orta ölçekli firmalar altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde 3,49 diğer firmalar arasında son sırada; demiryolu altyapı iyileştirmelerinde 4,05 diğer firmalar arasında ikinci sırada ve siyasi ve bürokratik

iyileştirmelerde 4,60 diğer firmalar arasında ilk sırada yer almaktadır. Orta ölçekli firmalar 34 firma sayısı ile toplam örneğin %33,3'ünü oluşturmaktadır.

Büyük ölçekli firmalar altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerine 3,53; demiryolu altyapı iyileştirmelerine 3,95 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelere 4,36 ortalama değerler atfetmiştir. Büyük ölçekli firmalar altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde 3,53 diğer firmalar arasında ikinci sırada; demiryolu altyapı iyileştirmelerinde 3,95 ve siyasi ve bürokratik iyileştirmelerde 4,36 diğer firmalar arasında son sırada yer almaktadır. Büyük ölçekli firmalar 41 firma sayısı ile toplam örneğin %40,2'sini oluşturarak, en çok firma sayısına sahiptir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Lojistik sektörü hem dünyada hem de Türkiye’de sürekli gelişen sektörler arasındadır. Bu sebeple ülkeler de ekonomilerinin güçlenmesi için lojistik sektörüne gereken önemi vermelidir. Türkiye’nin 2023 vizyonu çerçevesinde ülkede dış ticaretin gelişmesi açısından karar verici olarak devletin de lojistik sektörünü desteklemesi ve teşvik etmesi gereklidir. Son olarak yayınlanmış olan LPI 2018 raporu ile Türkiye’nin yeniden gözden geçirilmesi gerekli olan yapısal sorunlarının varlığı ortaya çıkmıştır. Günümüzde lojistik performansının iyileştirilebilmesi için yapılabileceklerin yalnızca altyapı yatırımları ve ticaretin kolaylaştırılması ile sınırlı olmadığı ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte sürdürülebilirlik, esneklik ve teknolojik gelişmeler konularının hem kamu hem de özel sektör tarafından odaklanması gerekli konular olduğu açıktır. Kamunun lojistik sektöründeki hizmetlere yönelik kısıtlayıcı ve tarife koyucu bakış açısı, sektöre girişlerin mevzuat ve ekonomik engeller ile zorlaştırılması, kamudan kaynaklanan maliyetlerin varlığı ile mevzuat düzenlemelerinde özel sektör/kamu iş birliği eksikliklerinin LPI 2018 raporuna yansıdığı görülmektedir. Bu doğrultuda literatür taraması sonucunda incelenen çalışmalarda da lojistik sektörüyle ilgili mevcut eksikliklerin ne yazık ki hep aynı noktada yoğunlaştığı ve LPI raporunda belirtilen eksikliklerle paralel olduğu göze çarpmaktadır.

Bu kapsamda yapılan çalışmanın sonuçlarına göre lojistik sektörüyle ilgili devletten beklenen iyileştirmelerde en yüksek ortalamaya sahip “gümrük ve vize işlemlerinde kolaylıkların artırılması”; ikinci sırada “dış politikada doğu ve batı ülkeleri ile ilişkilerin iyileştirilmesi” ve üçüncü sırada “teknolojik altyapının geliştirilmesi” şeklinde bir sıralama oluşmuştur. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) 2019 (temmuz-aralık) taşımacılık ve lojistik firmalarına yönelik olarak yapmış olduğu lojistik sektörde eğilimler ve beklentiler araştırmasında da, sektörde özellikle “devletten mevzuat düzenlemesi ve gümrük süreçlerinin iyileştirilmesi” beklentisinin devam ettiği ve son dönemde, teknoloji konusundaki önemli gelişmelerin, lojistik sektörüne de yansıdığı ve yatırım yapılması planlanan en önemli alanın “teknoloji” olarak belirtildiği göze çarpmaktadır (<https://www.utikad.org.tr/>, Erişim Tarihi, 19.03.2020). Özetle Türkiye’de hem 3PL hizmet sağlayıcılardan hizmet alan firmaların hem de bu hizmeti veren firmaların beklentilerinin aynı yönde olduğu, çalışmada elde edilen sonuçların UTİKAD’ın yapmış olduğu araştırma sonuçlarıyla (2020 yılının ilk 6 ayının beklentileri) da uyumlu olduğu söylenebilir.

Sektörlere göre devletten beklenen iyileştirmelerde “altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmelerinde”, sektörler arasında dokuma, giyim eşyası ve deri sektörünün beklentisi; “demiryolu altyapı iyileştirmelerinde” kimya-petrol, kömür, kauçuk ve plastik ürünleri sektörünün beklentisi ve “siyasi ve bürokratik iyileştirmelerde” ise dokuma, giyim eşyası ve deri sektörünün beklentisi diğer sektörler göre daha yüksek çıkmıştır. Dokuma, giyim eşyası ve deri sektörü hızlı ürün hareketi, kısa bekleme süresi, bulunabilirliği önemli, hassas taşınması olan bir sektör olması nedeniyle, sektörün ihracatlarına katkı sağlaması amacıyla lojistik sektörüyle ilgili devletten beklentileri de bu yönde fazladır. Devletin yapacağı yatırımlarla hem ürünlerin fiyatının aşağı çekilmesi, hem ürün dönüş hızının artırılması, hem de hizmet kalitesinin artması ile müşteri memnuniyetinin yükselmesi sağlanabilecektir. Çalışan sayısına göre ise “altyapı ve paydaş işbirlikleri iyileştirmeleri” boyutunda ve “demiryolu altyapı

iyileştirmeleri” boyutunda küçük ölçekli firmaların beklentisi; siyasi ve bürokratik iyileştirmeler boyutunda, orta ölçekli firmaların beklentisi diğer firmalara göre daha yüksek çıkmıştır.

Türkiye'nin hem lojistik performans endeksinde daha üst sıralarda yer alabilmesi hem de lojistik sektörünün ekonomiye katkısının artması isteniyorsa kamu ve özel sektör işbirliği ile hazırlanan uluslararası standartlara uyumlu bir mevzuata ihtiyaç duyulmaktadır. Bununla birlikte yakıt maliyetlerinin düşürülmesi, depolama yerlerinin birim maliyetlerinin azaltılması, projelendirilmiş lojistik köylerin faaliyete geçirilmesi gerekliliği ortadadır (Şahin & Özkaya, 2020: 134). Ayrıca Türkiye’de lojistik ile teknolojinin entegre edilmesi, sektörde kalifiye elemanlar yetiştirilmesi ve bununla ilgili yatırımların artırılması, lojistikte hizmet içi eğitim standartlarının oluşturularak gerekli mevzuat düzenlemelerinin yapılması, ülkede lojistik veri tabanının oluşturulması ile güncel veri akışının sağlanması, mevcut limanlarda altyapı sorunlarının giderilerek geçici depolama alanlarının artırılması, havayolu taşımacılığında yapılan çalışmalara hız kazandırılması, özellikle gümrüklerdeki işlemlerin hızlanmasının sağlanması için standartların dünyayla ve teknolojiyle uyumlu hale getirilmesi, gümrüklerde personel eğitimlerinin verilmesi, lojistik şirketler ile otomasyonun sağlanması, karayolu taşımacılığındaki yasal engellerin kaldırılması için gerekli düzenlemelerin yapılması ile birlikte Türkiye’de lojistik sektörünün daha da ilerleme kaydedeceği düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Alkhatib, F.S., Darlington, R., Yang, Z., & Nguyen, T.T. (2015). A novel technique for evaluating and selecting logistics service providers based on the logistics resource view. *Expert Systems with Applications* (42), 6976–6989.
- Arabacı, H., & Yücel, D. (2020). Lojistik sektörünün ekonomik büyümeye etkisi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, (06), 04, 78–84.
- Bakar, M. A & Jaafar, H. S. (2016). Malaysian logistics performance: A manufacturer’s perspective. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, (224), 571–578.
- Duran, G., & Türkoğlu, M. (2019). Lojistik sektörünün önemi ve bölgesel kalkınmaya etkileri. *Uygulamalı Sosyal Bilimler ve Güzel Sanatlar Dergisi*, 1(2), 86–97.
- Emirkadı, Ö., & Balcı, H. (2018). Lojistik sektörü ve Türkiye dış ticaretine etkileri. *Journal of Institute of Economic Development and Social Researches*, 4(8), 123–132.
- Erkan, B. (2014). Türkiye’de lojistik sektörü ve rekabet gücü. *Assam Uluslararası Hakemli Dergi*, 1(1), 44–65.
- Falsini, D., Fondi, F. & Schiraldi, M. M. (2012). A logistics provider evaluation and selection methodology based on AHP, DEA and linear programming integration. *International Journal of Production Research*, 50(17), 4822–4829.
- Garside, A.K. & Saputro, T.E. (2017). Evaluation and selection of 3PL provider using fuzzy AHP and Grey TOPSIS in group decision making. *3rd International Materials, Industrial and Manufacturing Engineering Conference (MIMEC2017)*.
- Göktepe, H. (2015). Demiryolu taşımacılığında serbestleşmenin dış ticaret ve lojistik sektörüne katkısı. *I. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi*, 444–460.
- Gümüş, S. (2013). Lojistik sektörünün Türk ekonomisine katkıları ve bir araştırma. *Business & Management Studies: An International Journal*, 1(3), 302–324.
- Hair, F. Joseph, Black, C. W., Babin, B.J. & Anderson R.E. (2014). *Multivariate Data Analysis*, Prentice Hall, London.
- Huang, C.J. & Huang, K.P. (2012). The logistics capabilities scale for logistics service providers. *Journal of Information and Optimization Sciences*, 33(1), 135–148.
- Irmak, E., & Pelit, İ. (2020). Türkiye’de lojistik sektörünün değerlendirilmesi (2000–2018). *Turkish Studies Economy*, 3(15), 1397–1415.
- Karamolla, T. (2015). *Lojistik sektörünün yapısı ve sektördeki sorunlara yönelik çözüm önerileri (İstanbul İli Örneği)*. (Yüksek Lisans Tezi). Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.

- Kujawa, B. J. (2003). *An investigation into logistics outsourcing practices, trends and issues within the manufacturing sector in South Africa*. (Doctoral Dissertation). University of Johannesburg, Johannesburg.
- Li, Y., & Li, H. X. (2011). Study on performance measurement of logistics service providers. *In Advanced Materials Research*, (271), 241–246.
- Oğuz, İ. H., & Demet, O. (2020). Türkiye ekonomisinde lojistik. *Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi*, 1(2), 65–74.
- Özyüksel, S. (2017). Bölgesel bir ticaret merkezi olarak İstanbul: İhracatçıların sorunlarını ve beklentilerini belirlemek - Bir anket uygulaması. *Journal of Current Researches on Business and Economics*, 7(2), 131–148.
- Pınar, A., & Diken, A. (2020). Lojistik performans endeksi kapsamında lojistik üslerin Türkiye ekonomisine etkisi üzerine bir inceleme. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(39), 1384–1406.
- Rajkarnikar, P. R. (2010). Adequacy and effectiveness of logistic services in Nepal: Implication for export performance (No.79). *ARTNeT Working Paper Series*.
- Ruske, K. D., Kauschke, P., Reuter, J., Von Der Gracht, H., Gnatzy, T. & Darkow, I. L. (2010). Transportation & logistics 2030, 3, *Emerging Markets-New Hubs, New Spokes, New Industry Leaders*. Price Waterhouse Coopers <http://www.pwc.com/gr/en/publications/assets/transportation-logistics-2030-vol3.pdf>.
- Sahu, N. K, Datta, S., & Mahapatra, S. S. (2015). Fuzzy based appraisal module for 3PL evaluation and selection. *Benchmarking: An International Journal*, 22(3), 354–392.
- Sezer, S. (2018). Lojistik sektörünün ekonomiye etkisi: OECD ülkeleri üzerine bir uygulama. *Electronic Turkish Studies*, 13(22).
- Şahin, B. G., & Özkaya, S. (2020), Türkiye'de lojistik sektörünün incelenmesi ve sektör araştırmasının bulguları. *Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi*, 2(2), 113–137.
- TCDD Yurtiçi Yük Taşıma, <http://www.tcdd.gov.tr> (Erişim Tarihi: 10.10.2019).
- Tunç, H., & Kaya, M. (2016). Türkiye'de lojistik sektörünün gelişmesinde dış ticaretin rolü üzerine bir nedensellik analizi. *Visionary E-Journal/Vizyoner Dergisi*, 7(14).
- UTİKAD Lojistik sektöründe eğilimler ve beklentiler araştırması. (2020). <https://www.utikad.org.tr/> (Erişim Tarihi, 19.03.2020).
- UTİKAD Lojistik sektörü raporu. (2020). www.utikad.org.tr (Erişim Tarihi: 20.07.2021)
- Yılmaz, F. (2019). Yeşil-eko liman yaklaşımının deniz ticareti ve lojistik sektörüne katkıları: Türkiye ve AB'deki uygulamaların karşılaştırması. *Journal of Transportation and Logistics*, 4(2), 65–78.
- Yurdakul, E. M. (2020). Türkiye'de lojistik sektörü ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin VAR analizi ile incelenmesi. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 20(40), 174–185.

Etik Beyanı : Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara uyulduğunu yazarlar beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde ÖHÜİBF Dergisinin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk çalışmanın yazarlarına aittir.

Yazar Katkıları : 1. yazarın katkı oranı: %50, 2. yazarın katkı oranı: %50

Çıkar Beyanı : Yazarlar arasında çıkar çatışması yoktur.

Ethics Statement : *The authors declare that ethical rules were followed in all preparation processes of this study. In case of detection of a contrary situation, ÖHÜİBF Journal has no responsibility and all responsibility belongs to the authors of the study.*

Author Contributions : *Authors' contribution rates are equal.*

Conflict of Interest : *There is no conflict of interest between the authors.*
