



ISSN: 2146-1740
https://dergipark.org.tr/tr/pub/ayd,
Doi: 10.54688/ayd.1288372
Araştırma Makalesi/Research Article



LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ YÖNÜYLE DEĞERLENDİRİLMESİ: ANTALYA SERBEST BÖLGE ÖRNEĞİ *

EVALUATION OF THE LOGISTICS SECTOR IN TERMS OF COMPETITIVENESS:
THE CASE OF ANTALYA FREE ZONE

Musa TÜRKÖĞLU¹ Gülhan DURAN²

Öz

Makale Bilgi

Gönderilme:
27/04/2023

Kabul:
12/05/2023

Lojistik sektörü tüm dünya da olduğu gibi Türkiye ekonomisinde de gelişmeler kat ederek, son yıllarda e- ticaretin de artması ile firmalar için rekabet edilebilirlik noktasında avantaj elde edilmesinde en önemli faktör konumuna yükselmektedir. Birçok sektör firmaları rekabet gücünü ortaya koymak ve mikro düzeyde gelişimini inceleyebilmek için araştırmacılarca Michael E. Porter'ın geliştirdiği Elmas/Karo Model'ini ele almakta ve kabul gören bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir. Çalışmanın temel amacı; Antalya Serbest Bölgesi'nde yer alan firmaların sahip olduğu lojistik altyapılarının firmaya sağladığı rekabet avantaj düzeyini belirlemektir. Çalışma kapsamında gerçekleştirilen saha araştırmasında anket yöntemi kullanılarak hazırlanan anket formu Antalya Serbest Bölgesi faaliyet gösteren 78 firmaya uygulanmaktadır. Bu araştırmanın temel bulgusu, rekabetçi avantaj bulunduğu ve aynı zamanda rekabet edilebilirlik noktasında yat firmalarının kümelenme derecelerinin yüksek olduğu belirtilebilir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Sektörü, Porter Modeli, Rekabet Gücü.

Jel Kodları: M40, F10, L19



* Doç. Dr. Musa Türkoğlu danışmanlığında Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Gülhan Duran tarafından hazırlanan "Lojistik Sektörü ve E- Lojistik Uygulamalarının Rekabet Gücü Yönüyle Değerlendirilmesi: Antalya Serbest Bölgesi Firmaları Örneği" isimli tezinden üretilmiştir.

¹Doçent Doktor, Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, ORCID: 0000-0001-7662-9647, musaturkoglu@sdu.edu.tr.

² Doktor, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Hikmet Tolunay Meslek Yüksek Okulu, Dış Ticaret, ORCID: 0000-0002-5924-7724, gulhanduran15@hotmail.com.

Etik Beyan: Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Etik Kurulundan 11.11.2021 tarihli ve 113/18 sayılı numaralı izin alınmıştır.

Atf: Türkoğlu, M. & Duran, G. (2023). Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Yönüyle Değerlendirilmesi: Antalya Serbest Bölge Örneği. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 14 (2), 81-99.



Abstract

Article Info

Received:
27/04/2023

Accepted:
12/05/2023

The logistics sector has made developments in the Turkish economy as well as all over the world, and with the increase in e-commerce in recent years, it is becoming the most important factor in obtaining an advantage in terms of competitiveness for companies. In order to reveal the competitiveness of many sector companies and to examine its development at the micro level, researchers consider the Diamond / Tile Model developed by Michael E. Porter and evaluate it as an accepted approach. The main purpose of the study is; To determine the level of competitive advantage provided to the company by the logistics infrastructures owned by the companies located in the Antalya Free Zone. In the field research conducted within the scope of the study, the questionnaire form prepared by using the survey method is applied to 78 companies operating in the Antalya Free Zone. The main finding of this research is that there is a competitive advantage and they have a competitive advantage in terms of value chains, and at the same time, it can be stated that the clustering degrees of yacht companies are high at the point of competitiveness.

Keywords: Competitiveness, Logistics Sector, Porter Model

Jel Codes: M40, F10, L19

Extended Summary

The logistics sector has made developments in the Turkish economy as well as all over the world, and with the increase in e-commerce in recent years, it is becoming the most important factor in obtaining an advantage in terms of competitiveness for companies. In order to reveal the competitiveness of many sector companies and to examine its development at the micro level, researchers consider the Diamond / Tile Model developed by Michael E. Porter and evaluate it as an accepted approach. Based on this approach, the most important advantage of Antalya Free Zone in competition stems from its geographical location. With the broadest definition of logistics, it is the activity of planning, managing, storing and carrying out transportation operations of every material, goods, consumables, services or information purchased or sold from the starting point of raw materials within the supply chain mobility. Based on the views of Michael E. Porter, the theory of competitive advantages has been adopted by many researchers. In his views, Porter's ability to gain a country's competitive advantage is evaluated by the indicators of the companies and fields of activity in that country. The "Diamond / Tile Model" developed by Porter is preferred in the analysis of sectors, companies and fields of activity. When the model evaluates the economic contribution of the logistics sector and the competitiveness it creates in companies, it is thought that it will be useful in terms of achieving competitiveness over companies in other sectors. The logistics sector, which has an important place in the world and Turkish economy, should be considered to be comprehensive in many aspects and in terms of factor diversity. However, Turkey, which has eighteen free zones, is thought to accelerate the development of the logistics sector. In free zones, transportation services, handling, storage and warehouse, customs clearance activities are the most applied logistics activities. The main purpose of the study is to determine the levels of competitive advantage provided by logistics infrastructures to companies according to the activities of the companies located in Antalya Free Zone. The scope of the logistics sector and the breadth of its fields of activity have begun to gain new understanding and importance as in Turkey and many developing countries. Therefore, due to the lack of data and resources, it is aimed that the study will contribute to the sectoral and academic fields. The companies in the Antalya Free Zone constitute the sample of the research. Business information was obtained from Antalya Free Zone Founder and Operator. The data obtained from 78 companies operating in this context are used in statistical analysis. In the study, face-to-face survey method is used from interview techniques. The data obtained within the scope of the model created in terms of determining the current structure and competitiveness levels of the companies in terms of the logistics sector are evaluated with SPSS 20 statistical package program. The results obtained in the total logistics competition scores of the companies are; It is seen that 58 companies participating in the research have a high degree of competition, 14 companies have a medium level and 6 companies have a low level of competition. In the evaluation of the study, it is foreseen that the competitive nature of the companies located in Antalya Free Zone is dynamic and that yacht companies in particular have potential. The implementation of new projects can be considered to improve and increase the current situation and turn its advantage into profit. The main finding of this research is that there is a competitive advantage and they have a competitive advantage in terms of value chains, and at the same time, it can be stated that the clustering degrees of yacht companies are high at the point of competitiveness.

1.Giriş

Lojistik kavramı en geniş tanımı ile hammaddenin başlangıç noktasından, satın alınan veya satılan her malzeme, eşya, tüketim maddesi, hizmet veya bilginin tedarik zinciri hareketliliği içerisinde planlanması, yönetilmesi, depolanması ve nakliye işlemlerinin gerçekleştirilmesi faaliyetidir. Firmalarca bu kapsamlı tanım “Lojistik Yönetimi” ifadesi ile iş dünyasında kullanılmaktadır. Lojistik yönetim faaliyetleri kapsamında; depolama, sigortalama, paketleme, stok, taşımacılık, gümrükleme, elleçleme, ambalajlama ve tüketiciye özel farklılaştırılmış hizmetler bütünü olarak belirtilebilir. Faaliyetler dikkate alındığında lojistik sektörü kapsamı pek çok ülke için hizmet sektörü alanında değerlendirilmektedir. Söz konusu faaliyetler hizmet sektörü içerisinde büyük paylara sahip ve ciddi oranda gelir akışı sağlayan faaliyetler konumunda değerlendirilmektedir.

21.yüzyılda altın çağını yaşayan mikro biyoloji ve gen teknolojisinden sonra en çok değerlendirilen ve dünya ticaretine yön veren bir sektör olarak kabul görmektedir. Lojistik sektörü, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerce kalkınma ve gelişmenin temellerini oluşturduğu belirtilmektedir. ABD ve Avrupa ülkelerince gayri safi milli hâsılâsın da önemli bir paya sahip olan sektör, aynı zamanda Asya'nın dünya ticaret merkezi konumuna dönüştürülmesi ile önemini daha da arttırdığını göstermektedir. Bundan dolayı ülkelerin rekabet edebilirliği lojistik sektörünü etkin kullanabilmelerine bağlı olduğu söylenebilir. Son yüzyılda küreselleşmenin bir getirisi olarak, üretici firmalar, sadece kendi ülkelerinde rakip firmaları ile değil, aynı zamanda dünyada aynı sektörde faaliyet gösteren firmalarla da rekabet etmektedir.

Ülkeler arasında yapılan ikili antlaşmalar ve serbest bölge uygulamaları önem kazanmaktadır. Özellikle üretim süreçlerini kolaylaştıran ve farklı ülkelerde gerçekleşmesine imkân veren, gümrük duvarlarını yıkarak ticaretin akışını hızlandıran uygulamaların önemi yadsınamaz. Serbest bölgelerde gerçekleştirilen birçok hizmet lojistik tabanlı olması ve firmaların üretim sürecinin hızlandırılması, üretim maliyetlerinin düşürülmesi ve hızlı teslimat kolaylığı sayesinde rekabet avantajını doğrudan elde etme kolaylığı sunmaktadır. Firmalar bu şekilde sahip olduğu rekabet gücü aynı zamanda ülke ekonomisini etkilemektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde rekabet gücü konusunun mikro etkisi kadar makro ekonomiye katkıları da yadsınamaz konumdadır. Geçmişten günümüze kadar iktisat teorilerinin odağı ticaretin geliştirilmesi ve stratejilerin değerlendirilmesi konuları ele alınmıştır. Klasik iktisat teorileri “Mutlak Üstünlükler” ve “Karşılaştırmalı Üstünlükler” teorileri ile ülke temelli modellerin rekabet üstünlükleri belirtilirken, modern teoriler ülkelerin belirli bir üründe firmaların kendi

rekabet üstünlüğünü kendileri tarafından yaratıldığı görüşünü savunmaktadır. Michael E. Porter'ın görüşlerinden yola çıkarak rekabetçi üstünlükler teorisi birçok araştırmacı tarafından benimsenmiştir. Porter, görüşlerinde bir ülkenin rekabet üstünlüğü elde etmesi o ülkede yer alan firmaların ve faaliyet alanları göstergeleri ile değerlendirilmektedir. Porter tarafından geliştirilen "Elmas/Karo Modeli" sektör, firma ve faaliyet alanlarının analizinde tercih edilmektedir. Model, lojistik sektörünün sahip olduğu ekonomik katkı ve firmalarda yarattığı rekabet gücü değerlendirildiğinde, diğer sektörler de yer alan firmalar üzerinde rekabet gücü elde edilmesi açısından faydalı olacağı düşünülmektedir. Lojistik sektörü, birçok açıdan ve faktör çeşitliliği yönünden kapsamlı olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Bununla birlikte on sekiz tane serbest bölgeye sahip olan Türkiye, lojistik sektörünün gelişimini hızlandırdığı düşünülmektedir. Serbest bölgelerde, taşımacılık hizmetleri, elleçleme, depolama ve antrepo, gümrükleme faaliyetleri en çok uygulanan lojistik faaliyetlerdir.

Çalışmanın temel amacı, Antalya Serbest Bölgesi'nde yer alan firmaların sahip olduğu lojistik altyapılarının firmaya sağladığı rekabet avantaj düzeyini belirlemektir. Lojistik sektörünün kapsam alanı ve faaliyet alanlarının genişliği Türkiye ve gelişmekte olan ülkede olduğu gibi yeni önem kazanmaya başlamıştır. Bundan dolayı veri ve kaynak yetersizliği nedeniyle, yapılan çalışmanın sektörel ve akademik alanda katkı sağlaması amaçlanmaktadır.

2. Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Açısından Önemi

Rekabet kavramı iktisadi açıdan farklı anlamlara sahiptir. Özellikle iktisadi faaliyetlerin sürdürülebilmesinde stratejik bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Firmalar düzeyinde rekabet kavramı, bir firmanın veya kuruluşun faaliyetlerinin başka bir aktör tarafından engellenmediği, aksine ideal ortamın oluşturulduğu ve yürütüldüğü ortamı ifade etmektedir. Üretim sürecinde elde edilen hammadde ve kaynakların elde edilmesinden son çıktıya kadar kişiler arasında değişime ve nihai tüketiciye ulaştırılınca kadar uzanan süreç olarak ifade edilebilir (Çiftçi, 2004: 34). Aynı zamanda rekabet bir davranış göstergesi olarak da nitelendirilmektedir. Öyle ki sınırsız kaynakların sınırsız ihtiyaçları karşılması için olarak ele alınmaktadır (Aktan & Vural, 2004: 13-15).

Firmalar ve kurumlar arasında üretim maliyetlerinin yakın olduğu piyasa işleyişinde, rekabet edebilmenin koşulu olarak lojistik hizmetlerin maliyetlerini ve kalitesi olarak göstermektedir. Lojistik sektörü, geniş hizmet yelpazesine sahip olması firmaların, düşük maliyetli girdi temini, stoklama ve üretim çıktılarını elde eden tüm süreçte maliyet avantajı sunabilmektedir. Elde edilen maliyet avantajı sayesinde rekabet ortamında firmalar, kurumlar ve ülke ekonomileri üstünlük sağlayabilmektedir. Bundan dolayı lojistik sektörü, uluslararası

alanda söz sahibi olabilmenin en önemli unsuru olarak görülmektedir (Webb, 2006: 1). Küreselleşmenin etkisi ile günümüzde, teknolojinin hızla gelişimi sayesinde hizmetlerde farklılaşma, üretim sürecinde sürelerin kısalması ve bilgi ekonomisi gibi yükselen eğilimlerin arttığı görülmektedir. Lojistik sektörü açısından teknolojik yenilikler, taşımacılık, envanter, stoklama ve denetleme alanlarında uygulanabilir hizmetler sunmaktadır ve bu hizmetleri e-lojistik kavramı olarak değerlendirilmektedir. Bu kapsamda firmalar yenilikleri lojistik sektöründe sadece taşıma araçlarında değil, bilgi işlem düzeyinde elde ederek küresel piyasalarda rekabet gücüne sahip olmaktadır. Dolayısı ile rekabette lojistik faaliyetler sadece ürünlerin üretilip nihai tüketiciye ulaştırması faaliyeti olarak değil bir işletim yönetimi olarak firmalara kâr marjı sunmaktadır (İstanbul Ticaret Odası, 2006: 27). Tedarik zinciri yönetimi olarak da değerlendirilen bu durum sonucunda lojistik sektörü ve rekabet üstünlüğü arasında güçlü ilişkinin varlığını göstermektedir (Andersson&Nylander, 2000: 13-14). Literatürde lojistik sektörü ve rekabet gücü yaklaşımını ele alan çalışmalar şu şekildedir;

Tablo 1.

Literatürde Lojistik Sektörü Rekabet Gücü Yaklaşımı Üzerine Yapılmış Çalışmalar

Yıl	Yazar	Yöntem	Konu	Sonuç
2002	Founou	Anova Testi	Bilişim teknolojisinin lojistik sektörü üzerinde sağladığı rekabet avantajı araştırılmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde bilgi teknolojisinin lojistik sektörünün gelişimi ve rekabet avantajı elde etmesinde verimliliğini arttırdığı belirtilmiştir.
2003	Li - Zhou	Zaman Serisi	Çin'in Tianjin kentine ilişkin lojistik sektörünün GSYİH ve rekabet gücüne etkisi ele alınmıştır. Yapılan çalışmada genel regresyon analizini kullanılmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde GSYİH ile lojistik maliyetler arasında yapılan ilişkilendirme analizi sonucunda korelasyon tespit edilmiştir. Bu durumun ülke ekonomisine katkısı ve gelişimine etkisi, lojistik sektörünün katkısı ve etkisi ile bağlantılı olduğu ve arasındaki ilişkinin doğru orantılı olduğu önemle belirtilmiştir.
2006	Liu- Li - Huang	Koentegrasyon Testi	Çin'de GSYİH ile lojistik sektörünün gelişimi ve rekabetçi avantajı arasındaki ilişki ele alınmıştır. Yapılan çalışmada iki değişken kullanılmış ve korelasyon testi uygulanmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde 1953-2004 yılları arasında lojistik sektöründeki gelişme GSYİH'ı pozitif yönde etkilediği ve büyüme hızında artışa yol açtığı belirtilmiştir.
2007	Kayabaşı	Meta Analiz	İşletmelerin lojistik faaliyetleri ile elde ettikleri rekabet avantajı üzerinde değerlendirme çalışması yapılmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde lojistik performans faaliyetlerinin artırılması üretim işletmelerinde nasıl sağlanır ve bunun için gerekli koşullar değerlendirilmiştir. Günümüz pazar koşullarının hız ve zaman unsurlarının üretim hızına bağlı olduğu ve işletmelerin stratejik hareket etmeleri önerilmiştir.
2009	Tutar vd.	Meta Analiz	Lojistik sektörünün yarattığı rekabet avantajı Türkiye, Macaristan ve Romanya ülkelerinde yarattığı etki kıyaslanmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde ülkeler arasında iş birliği ilişkisinin kuvvetli olduğu, Türkiye'nin diğer iki ülkeye göre avantajlı olduğu vurgulanmıştır.
2009	Liu	Zaman Serisi	Çin'de GSYİH ile lojistik sektörünün gelişimi ve rekabetçi avantajı arasındaki ilişki ele alınmıştır. Bağımlı değişken GSYİH	Elde edilen bulgular neticesinde bağımlı değişkene lojistik sektörü katma dğeri ve yük hacminin yarattığı etki tespit edilmiştir.

Yıl	Yazar	Yöntem	Konu	Sonuç
2010	Ateş - Işık	Granger nedensellik analizi	olurken bağımsız değişkenleri, lojistik sektörü katma değeri, istihdam, yük hacmi ve sabit sermaye yatırımları olarak belirlemiştir. Lojistik sektörünün ihracata etkisi ele alınmıştır. Türkiye için uygulanan çalışmada nedensellik analizi iki değişkenli olarak yer almıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde ihracat ile lojistik sektörü arasında nedensellik ilişkisinin olduğu aynı zamanda çift yönlü ilişkinin birbirini tamamlayıcı nitelikte olduğu belirtilmiştir.
2010	Wang- Wang	Korelasyon Analizi	Lojistik sektöründe doğrudan yatırımlar ile GSYİH arasındaki ilişki ele alınmıştır. 1998-2008 yıllarını kapsayan çalışmada zaman serileri kullanılarak korelasyon çalışmasına yer verilmiştir.	Elde edilen bulgular neticesinde ekonomik büyüme ile lojistik sektörü doğrudan yatırımları arasında ilişkinin olumlu olduğu belirtilmiştir.
2010	Wang	Korelasyon Analizi	Lojistik sektörünün ekonomik büyüme yani GSYİH arasındaki ilişki ele alınmıştır. Ekonomik büyüme bağımlı değişken olarak belirlenirken, kargo devir hızı bağımsız değişken olarak kullanılmıştır. 1990-2009 yılları arasındaki veri seti kullanılmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde bağımlı değişken olan GSYİH ile lojistik sektörü faaliyetleri arasında çift yönlü pozitif ilişkinin olduğu belirtilmiştir.
2011	Sandberg - Abrahamsson	Nitel	Lojistik sektörünün gelişimi ve rekabet gücü ve etkileyen unsurları sürdürülebilir bir yapıda nasıl ekonomik büyümeye yarar sağlayacağı ele alınmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde lojistik sektörünün rekabetçi avantajının sürdürülebilirliği bilişim teknolojisinde yaşanan gelişmeler ile doğru orantılı ve her geçen gün artan teknolojik yenilikler ile desteklenmesi sonucunda değer kazanacağı vurgulanmıştır.
2011	Çekerol- Kumaz	Zaman Serisi	Küresel krizin lojistik sektörü üzerindeki etkilerini incelemiştir. Krizin yaşandığı yıllarda lojistik sektörünün rekabetçi avantajı üzerinde değerlendirmede bulunmuşlardır.	Elde edilen bulgular neticesinde 2001 ve 2008 yıllarda lojistik rekabet gücü yaşanan kriz yıllarını takip eden yıllarda düşüş yaşamıştır. Kriz dönemlerinde firmaların sağ duyulu bir seyir izleyerek bilgi altyapısı ve istihdam kalitesini arttırmaları lojistik performansının artırılması ve yenilenmesinde yardımcı olacağı belirtilmiştir.
2011	Keser	Zaman Serisi	Türkiye lojistik sektörünü Porter Modeli çerçevesinde değerlendirmiştir.	Elde edilen bulgular neticesinde lojistik sektörünün rekabet gücüne etkisini yıllar itibari ile ele almış GSYİH değişkenine dış ticaret ve petrol fiyatlarının etkisinin anlamlı olduğu sonucu tespit edilmiştir.
2011	Roy	Korelasyon analizi	Lojistik performans ve iş gücü verimliliği arasındaki ilişki analiz edilmiş ve Kanada ekonomisi üzerinde etkisi değerlendirilmiştir.	Elde edilen bulgular neticesinde Kanada'nın lojistik performansı ve işgücü verimliliği arasında anlamlı yönde bir ilişki olduğu ve tedarik zinciri açısından önemli olduğu vurgulanmıştır.
2012	Burmaoğlu	Korelasyon analizi	Avrupa birliği ülkelerinde lojistik performans ve inovasyon arasındaki ilişki 2009 yılını kapsayan dönem için ele alınmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde lojistik performansı üzerinde insan kaynakları ve inovasyona konu olan entelektüel varlıkların etkisi pozitif yönlü etkiye sahip olduğu tespit edilmiştir.
2013	Koban- Keser	Zaman Serisi	Türkiye lojistik sektörünü Porter modeli çerçevesinde değerlendirmiştir.	Elde edilen bulgular neticesinde lojistik sektörünün rekabetçi avantajı özellikle istihdam açısından ele alınmıştır. Türkiye'de yıllar itibari ile ele alınan çalışmada kriz dönemlerinden etkilendiği tespit edilmiştir.
2013	Gümüş	Anket- SPSS	İstanbul da yer alan yüz işletmeye anket çalışması uygulanarak işletmelerin lojistik faaliyet alanları, sermayeleri, bilgi ve deneyimleri, taşımacılık altyapıları ile analiz çalışması uygulanmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde üretim merkezlerinin değişmesi lojistik merkezlerini de etkilemiştir. İşletmelerin çoğu uluslararası pazarlarda faaliyette bulunması lojistik açıdan önem teşkil etmesi, aynı zamanda Ortadoğu ve Rusya pazarlarında deneyimlerin geçiş

**Türkoğlu, M. & Duran, G. / Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Yönüyle Değerlendirilmesi:
Antalya Serbest Bölge Örneği**

Yıl	Yazar	Yöntem	Konu	Sonuç
				yıllara göre gelişim gösterdiği vurgulanmıştır.
2013	Mohan	Meta Analiz	Hindistan için lojistik sektörü ve rekabet gücü arasındaki ilişkiyi ve lojistik yönetimi unsurlarını araştırmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde lojistik yönetiminin dikkat edilmesi gereken en önemli unsurun ulaştırma altyapısını yenilemesi ve depolama alanlarında yaşanan sıkıntıların giderilmesi öngörülmüştür.
2014	Erkan	Regresyon	133 ülkenin lojistik performans endeksi ve alt bileşenlerini baz alarak GSYİH ile arasındaki ilişkiyi 2014 yılı verilerine göre ilişkilendirerek analiz çalışması uygulamıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde GSYİH verileri ile teknolojik alt yapılarını geliştiren ülkelerin lojistik performansını arttırdığını öngörmüştür.
2016	Karahan	Nitel	Lojistik sektörünün özel sektör ve kamu sektörü arasındaki ilişkisini ve farklılıklarını aynı zamanda rekabet avantajını sağlamada elde edilen avantajları ele almıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde rekabet ve rekabet gücü elde etme aşamasında özel sektörün ve kamu sektörünün farklılıkları büyük oranda değişmekte olduğu öngörülmüştür. Ulaştırma sektöründe sürdürülebilirliğin artırılması noktasında kamu yatırımlarının iyileştirilmesi özel sektör için avantajı arttırdığı belirtilmiştir.
2016	Akiş	Nitel	Türkiye'nin lojistik sektörü ve lojistik performans endeksindeki yeri ve küresel rekabet gücü ile birlikte değerlendirmesi yapılmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde uluslararası ticaretin yaygınlaşması, emek ve sermaye hareketliliğinin artmasına ve teknolojiye hızlı değişim ile lojistik sektörünün önemini arttırdığını savunmuşlardır.
2019	Askarbek ova-Güzel	SPSS	Üretim firmalarının lojistik stratejileri ve lojistik entegrasyonun firma rekabetçiliği üzerinde olan etkileri ele alınmıştır. Çalışma Türkiye'nin Erzurum şehri ile Kırgızistan'ın Bişkek şehirleri temel alınarak gerçekleştirilmiştir.	Elde edilen bulgular neticesinde seçili bölgelerde 127 firmaya anket çalışması uygulanmış veriler hipotezler çerçevesinde değerlendirilmiştir. Erzurum'da ve Bişkek'te firmaların rekabet gücüne lojistik entegrasyonun etkisi anlamlı çıkmıştır. Lojistik strateji ve firma rekabet gücünün ülkeler arasında farklılık göstermediği tespit edilmiştir.
2020	Koban-İşçioğlu	SPSS	Lojistik hizmet sunan firmaların örgütsel kaynaklarının firma rekabet avantajı sağlama noktasında katkıları ve performanslarına katkıları ele alınmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde 42 firmanın katılı ile gerçekleştirilen anket çalışmasında firma performanslarına örgütsel kaynakların hizmet ettiği ve lojistik firmalarına rekabetçi avantaj sunduğu tespit edilmiştir.
2020	Arabacı-Yücel	Nitel	Lojistik faaliyetlerin, ekonomik kalkınma ve büyüme arasındaki ilişkisi ele alınmıştır.	Elde edilen bulgular neticesinde lojistik sektörünün ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin değerlendirildiği çalışmada ekonominin büyümesi lojistik sektörünün gelişmesine neden olduğu belirtilmiştir.
2020	Uğurlu-Keser	Zaman Serisi	Türkiye açısından lojistik sektörü alt bileşenleri ve dış ticaret hacmi arasındaki ilişki ele alınmıştır. Dış ticaret üzerinde lojistik sektörünün rekabet gücü değerlendirilmiştir.	Elde edilen bulgular neticesinde 2009-2017 yıllarını kapsayan dönemde dış ticaret üzerinde pozitif yönlü etkinin varlığı vurgulanmıştır.
2021	Acar	Zaman Serisi	Lojistik performans endeksi ve dış ticaret etkisi ilişkilendirilmiştir. OECD ve düşük – orta gelirli ülkeler dâhil edilmiştir.	Elde edilen bulgular neticesinde 2007-2018 dönemlerini kapsayan dönemde OECD ve düşük-orta gelirli ülkelerde ihracatı olumlu etkilediği fakat ithalatı etkilemediği belirtilmiştir.

Araştırmacıların önemli bir kesimi ekonomik büyüme ve lojistik sektörü ilişkisi üzerinde değerlendirmede bulunmaktadır. Araştırmaların bir bölümü lojistik sektörünün ekonomiye

etkisi ve rekabet gücüne katkılarına ilişkin araştırmaları kapsarken araştırmaya konu olan çalışmaların özellikle Çin ve uzak doğu ülkelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Lojistik sektörü ve rekabet gücü konusunun ilişkilendirilmesi noktasında yapılan çalışmalar değerlendirildiğinde, konu alan çalışmalarının taşımacılık alt sektörleri ve lojistik performans endeksi ile büyüme, dış ticaret, ihracat ve ithalat gibi değişkenlerin verilerinin ele alındığı görülmektedir. Lojistik sektörünün konu alan çalışmalarında uzun dönemli bir geçmişe sahip olmaması ve verilerinin yetersiz olması firmaların lojistik altyapılarının firmalar açısından önemi, rekabet avantajı yaratması ilişkisi araştırmacılar tarafından ele alınmıştır. Çalışmanın lojistik sektörü ve üretici firmaları açısından yapılan ve yapılacak olan çalışmalar için bir çıkış noktası olması hedeflenmektedir.

3. Lojistik Sektörü Rekabet Gücü Düzeyi Metodolojisi

Antalya serbest bölgesinin örneklem olarak seçildiği bu bölümde, bölgenin lojistik sektörü görünümü ve araştırma kapsamında uygulanan model, yöntem ve tekniklerine yer verilmektedir.

3.1. Antalya Serbest Bölgesi Görünümü

Antalya Limanı'nın bitişiğinde havalimanına 25 km mesafe uzaklıktadır. 14.11.1987 tarihinde faaliyete geçmiş ve toplam 625.490 metrekarelik bir alanda yer almaktadır. Bölge, Türkiye'de ilk kurulan iki serbest bölgeden biri olma özelliğini taşımaktadır (Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş., 2021: 44). Bakanlık kurulu kararı ile Antalya Serbest Bölgesi'nin işletimi özel sektöre devredilerek, hisselerin %56'sı özel sektör işleticisi, %44'ü de kamuya hibe edilmektedir (Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş., 2021: 24). Bölge içerisinde hizmet ve kalitenin artırılması ve sürdürülebilmesi adına Serbest Bölge Müdürlüğü ve Serbest Bölge Gümrük Müdürlüğü birimleri faaliyetleri yürütmektedir. Yıllara göre dağılımı aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Alım- satım konularında ruhsat sahiplerinin yıllar itibari ile azaldığı görülmektedir. Fakat üretim alanında artışlar bölgenin tedarikçi konumundan üretim sahasına geçtiğinin bir göstergesidir.



Şekil 1.

Antalya Serbest Bölge Firma Faaliyet Konuları Dağılımı 2020

Kaynak: Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş., 2020.

Antalya Serbest Bölge’de yer alan firmaların faaliyet konularının dağılımı incelendiğinde %50 den fazlası yat işletmeleri olduğu görülmektedir. 2000’li yıllarda artış gösteren yat sektörünün de bu alanın rağbet görmesinde büyük etkiye sahiptir. 2020 yılında toplam 81 firmanın yer aldığı ve faaliyet konularının verildiği tabloda ağırlıklı olarak yat, makine, elektronik ve hizmet sektörü alanlarında olduğu görülmektedir. 2020 yılı sonunda yaklaşık 840 milyon dolara ulaşan ticaret hacmi ile yaşanan salgın, turizm sektörü kadar ticaret sektörüne bir yansıması olmadığı düşünülmektedir.

Tablo 2.

Antalya Serbest Bölge Yıllara Göre Ticaret Hacmi (\$)

Yıllar	Yurtiçinden Bölgeye	Bölgeden Yurtiçiye	Yurtdışından Bölgeye	Bölgeden Yurtdışına	Toplam
2016	41.874.912	83.357.622	198.733.884	337.631.055	661.597.474
2017	37.633.316	64.420.703	220.310.676	400.426.300	722.790.996
2018	51.106.310	55.140.850	220.568.586	341.769.676	668.585.423
2019	88.899.223	55.479.745	253.189.924	380.085.987	777.654.879
2020	89.822.837	58.827.726	276.873.736	370.673.876	840.763.876

Kaynak: Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş., 2020.

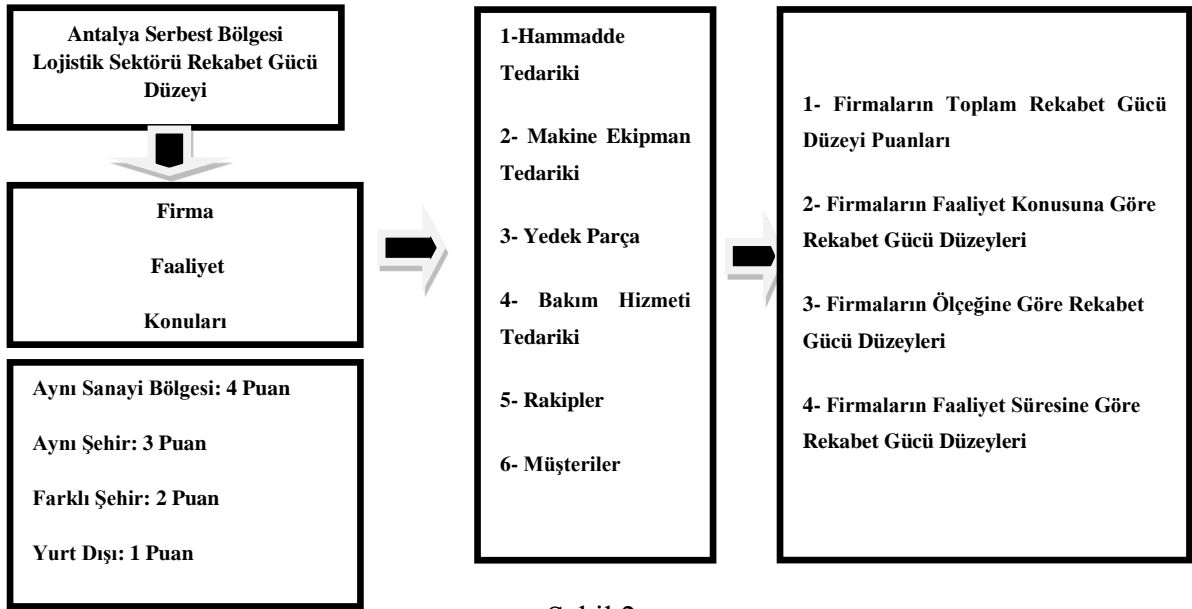
Bölgenin ticaret hacminin mal grupları dağılımı incelendiğinde imalat sektörü başı çekmektedir. Antalya Serbest Bölge’de özellikle yat firmalarının oluşturduğu iş birliği ağı ve imalat tersanesi bu açıdan olumlu sonuçlar yaşanmaktadır. Bölgede maden ve taş ocakçılığının ticaret hacmi 2016-2020 yılları arasında artış gösterdiği görülmektedir. Fakat tarım sektörü yıllar itibari ile azalış gösterdiği görülmektedir.

3.2. Araştırmanın Örneklemi

Antalya Serbest Bölgesinde yer alan firmalar araştırmanın örneklemini oluşturmaktadır. İşletme bilgileri Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisinden temin edilmiştir. Çalışmada yararlanılan model ve anket formu bilimsel alanda etik kurul raporu onaylıdır. Antalya Serbest Bölgesinde yer alan 78 firmaya ait anket verileri istatistiksel yöntemlerle değerlendirilmektedir.

3.3. Araştırmanın Modeli ve Yöntemi

Çalışmada mülakat tekniklerinden yüz yüze anket metodu kullanılırken, modelin anket formunda yer alan soruların genel yapısı Topal (2013) ve Sarıtaş (2012) çalışmalarından yararlanılarak oluşturulmaktadır. Modelin uygulama aşamaları elde edilen bulgular çerçevesinde açıklanmaktadır. Lojistik sektörü açısından firmalara ait mevcut yapı ve rekabet gücü düzeylerinin belirlenmesi açısından oluşturulan model kapsamında elde edilen veriler istatistiksel olarak değerlendirilmektedir. Uygulamada kullanılan yöntemler tablolar içerisinde aktarılmaktadır. Antalya Serbest bölgesinde faaliyette bulunan firmalara “*Makine ve Ekipman Satın Alınan İşletmeler, Yedek Parça Temin Edilen İşletmeler, Bakım Onarım Hizmeti Alınan İşletmeler, Hammadde Tedarik Edilen İşletmeler, Müşteriler ve Rakipler*” açısından istatistiksel olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 2.
Araştırmanın Modeli

Araştırmaya katılan firmaların lojistik rekabet düzeylerini incelemek için, cevaplara ilişkin puanlama sistemi oluşturulmaktadır. Şekil (2)'de ayrıntılı olarak yer alan sistemde puanlar 100 üzerinden değerlendirilerek yüksek derecede (70-100), orta derecede (40-70) ve düşük derecede (10-40) sınıflandırılarak değerlendirilmektedir.

3.4. Araştırmanın Bulguları

Araştırmanın bu bölümünde temel model çerçevesinde uygulanan istatistiksel hipotezler ve değerlendirme sonuçlarının yer almaktadır. Modelde yer alan Antalya Serbest Bölge'de yer alan firmaların faaliyet konuları ve temel tanımlayıcı istatistiksel sonuçları ve firmaların rekabet gücü düzeylerinin belirlenmesine yönelik analizler ayrı ayrı ele alınmaktadır.

3.4.1. Firmaların Genel Profili ile İlgili Tanımlayıcı İstatistikler

Temel analiz verileri olarak nitelendirilen firmaların genel görünümü ile ilgili verilerinin istatistiksel değerlendirmesi tabloda yer almaktadır.

Tablo 3.

Firmaların Genel Profili

Faaliyet Konusu (%)	
Tekstil	4,1
Yat	53,1
Tıbbi Tedarikçi	5,8
Elektirik-Elektronik	14,8
Tarım	4,1
Makine-Metal-İnşaat	5,8
Hizmet	6,2
Kimya	2,0
Maden	4,1
Çalışan Ölçeği (%)	
10'dan az (Küçük)	14,6
10'dan fazla – 249 (Orta)	83,3
250 + (Büyük)	2,1
Faaliyet Süresi (%)	
1 – 5 Yıl	12,1
6 – 10 Yıl	19,2
11 – 15 Yıl	33,9
16 – 20 Yıl	28,5
21 – 25 Yıl	4,2
25 ve Üzeri	2,1

Tabloya göre, firmaların faaliyet konuları dağılımları yat firmaları haricinde birbirine yakın oranlardadır. Bu oranların birbirine yakın olması çalışmanın hem amacına uygunluğu açısından ve hem de çalışmanın geçerliliği açısından önemlidir. Faaliyet konuları içinde en fazla orana yat firmaları ve elektrik-elektronik firmaları sahiptir. Antalya Serbest Bölgesi kurulum amacı ve lojistik sektörü açısından yat üretim ve dağıtım alanını genişletmesi açısından önemli girişimlerde bulunmaktadır. Bu durumdan dolayı elektrik-elektronik sektörü ile iş birliği içerisinde bir çalışma yürüttüğü söylenebilir. Bu durumun firmalar açısından rekabet edebilirliği ve iş birliği ilişkilerinde bağlantılı hareket etme noktasında önem arz etmektedir.

3.4.2. Firmaların Rekabet Gücü Düzeylerine İlişkin Temel İstatistikler

Çalışmada hipotezler birbirinden bağımsız aynı ana kütlede gelip gelmediğini bağımlı ve bağımsız değişkenler yardımıyla belirlenmesi için ki-kare homojenlik testi kullanılmaktadır (Kalaycı, 200: 94). Antalya Serbest Bölgesi firmalarının lojistik sektörü altyapılarının rekabet gücü düzeylerini belirlemeye yönelik hipotezler ve sonuçları tabloda yer almaktadır.

Tablo 4.

Firmaların Lojistik Sektörü Rekabet Gücü Düzeylerine İlişkin Temel Tanımlayıcı Hipotezler ve Sonuçları

Hipotezler	Tablo	Sonuç
H ₁ : Lojistik Sektörü için Hammadde Alınan Yerler Benzerdir.	Ki-Kare: 17,150 ^a df: 9	Ret

H ₂ : Lojistik Sektörü için Makine Ekipman Tedarik Ettikleri Yerler Benzerdir.	Pçift: ,001 P=0,001< α =0,05 Ki-Kare: 17,150 ^a df:9 Pçift: ,681 P=0,681> α =0,05	Kabul
H ₃ : Lojistik Sektörü için Yedek Parça Tedarikçileri Benzerdir	Ki-Kare: 17,150 ^a df:9 Pçift: ,521 P=0,521> α =0,05	Kabul
H ₄ : Lojistik Sektörü için Bakım Hizmeti Aldıkları Yerler Benzerdir.	Ki-Kare: 17,150 ^a df:9 Pçift: ,001 P=0,001< α =0,05	Ret
H ₅ : Lojistik Sektörü için Rakiplerin Bulunduğu Yerler Benzerdir.	Ki-Kare: 17,150 ^a df:9 Pçift: ,608 P=0,608> α =0,05	Kabul
H ₆ : Lojistik Sektörü için Müşterilerinin bulunduğu yerler benzerdir.	Ki-Kare: 17,150 ^a df:9 Pçift: ,871 P=0,871> α =0,05	Kabul

Elde edilen bulgulara göre; firmaların lojistik sektörü alanında hammadde temin ettikleri yerlerin benzer olmadığı anlaşılmaktadır. Buna göre sektördeki firmaların lojistik altyapıları için hammadde tedarikçileri benzer değildir. Firmaların lojistik sektörü alanında makine-ekipman temin ettikleri yerlerin benzer olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre sektördeki firmaların lojistik altyapıları için makine-ekipman tedarikçileri benzerdir. Sonuçlara göre firmaların lojistik sektörü alanında yedek parça temin edildiği yerlerin benzer olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre sektördeki firmaların lojistik altyapıları için yedek parça tedarikçileri benzerdir. Sonuçlara göre firmaların lojistik sektörü alanında bakım hizmeti temin ettikleri yerlerin benzer olmadığı anlaşılmaktadır. Buna göre sektördeki firmaların lojistik altyapıları için bakım hizmeti tedarikçileri benzer değildir. Sonuçlara göre firmaların lojistik sektörü alanında rakiplerinin bulunduğu yerler benzer olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre sektördeki firmaların lojistik altyapıları için lojistik rakiplerinin bulunduğu yerler benzerdir. Sonuçlara göre lojistik sektörü alanında firmaların müşterilerinin bulunduğu yerler benzer olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre sektördeki firmaların lojistik altyapıları için lojistik müşterilerinin bulunduğu yerler benzerdir.

3.4.3. Araştırmaya Katılan Firmaların Rekabet Gücü Düzeylerinin İncelenmesi

Araştırma kapsamında tanımlayıcı hipotezlerin verilerinin analize uygun olup olmadığını belirlemek için normallik dağılıma uygun olup olmadığına bakılmaktadır. Bundan dolayı Kolmogorov-Smirnov testi ilk basamak olarak verilerin tanımlanması çalışmasında yararlanılmaktadır. Kolmogorov-Smirnov testi tanım olarak, önceden belirlenmiş sınırları çizilmiş ana kütlede gelip gelmediğini teorik olarak belirlemek için uygulanmaktadır (İslamoğlu, 2003: 237). Uygulamanın sonuçları $p: 0.05 </> \alpha$ anlamlılık düzeyinde değerlendirilmektedir. Çalışma modeline uygun olarak belirlenen tüm değişkenler normal dağılıma uygunluğu test edilmektedir. Firmaların toplam lojistik rekabet puanlarında elde edilen sonuçlar ise; araştırmaya katılan 58 firmanın yüksek derecede rekabet derecesine sahip olduğu, firmaların 14 tanesinin orta düzeyde ve 6 firmanın da düşük düzeyde rekabet düzeyine sahip olduğu tespit edilmektedir.

Tablo 5.

Normallik Testi Sonuçları

	Toplam	Müş.	Rak.	Ham.	Bak.	Yed.	Mak.
Kol. – Smi. Z	1,096	1,698	1,854	1,538	2,186	1,553	1,490
(2-tailed)	,180	,001	,001	,017	,001	,014	,024

Araştırma kapsamında belirlenen ölçekte ikiden fazla grupların karşılaştırılarak anlamlılık düzeylerini belirlemek amacıyla Tablo 5’de yer alan test kullanılmaktadır. Testin tanımı, gruplar arasında tek yönlü anova analizlerinin yerine, ikiden fazla grup karşılaştırmalarında uygulanmaktadır (Sipahi vd., 2008: 66). Çalışmada; firmaların faaliyet konusu, firma ölçeği ve firma faaliyet süresi açısından test uygulanmaktadır.

Tablo 6.

Firmaların Rekabet Gücü Puanları Sonuçları

Hipotezler	Tablo	Sonuç
H ₁ : Firmaların Faaliyet Konusuna Göre Lojistik Rekabet Düzeyi Toplam Puanları arasında anlamlı farklılık vardır.	Ki-Kare: 10,410 df: 3 Pçift: ,053 P=0,053> α =0,05	Kabul
H ₂ : Firmaların Ölçeğine Göre Lojistik Rekabet Düzeyi Toplam Puanları arasında anlamlı farklılık vardır.	Ki-Kare: 1,260 df: 3 Pçift: ,732 P=0,732> α =0,05	Kabul
H ₃ : Firmaların Faaliyet Süreleri Lojistik Rekabet Düzeyi Toplam Puanları arasında anlamlı farklılık vardır.	Ki-Kare: 2,235 df: 3 Pçift: ,002 P=0,002< α =0,05	Ret

Son olarak temel değişkenler ile rekabet düzeyi puanları arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığı Kruskal Wallis H Testi ile değerlendirilmektedir. Firmaların faaliyet konuları lojistik rekabet yapısına etkisi olduğu görülmektedir ve H₁ hipotezi reddedilmektedir. Firmaların ölçek yapılarının lojistik rekabet yapısına etkisi olduğu görülmektedir ve H₂ hipotezi reddedilmektedir. Firmaların faaliyet süreleri açısından değerlendirildiğinde rekabet yapısında etkisinin olmadığı görülmektedir ve H₃ hipotezi kabul edilmektedir.

4. Sonuç

Lojistik sektörü, son dönemlerde sıklıkla ele alınan hizmet sektörü kolları içerisinde önemli bir paya sahiptir. Son yıllarda sıklıkla tercih edilen bir model olan Elmas/Karo Modeli tercih edilmektedir. Rekabet gücü sektör analizlerinde pek çok faktörü dâhil ederek önem kazandığı söylenebilir. Çalışmanın genel amacı, lojistik sektörünün firmalar üzerinde yarattığı rekabet gücü düzeyinin belirlenmesidir. Elmas/Karo Model’inin esas alındığı çalışmada rekabetçi üstünlük yaklaşımı çerçevesinde lojistik sektörünün birçok açıdan ele alınmasını ve

bölge ekonomisinin gelişmesinde lojistik sektörünün katkılarının incelenmesine imkân vermektedir.

Antalya Serbest Bölgesi'nde faaliyet gösteren firmalar lojistik sektörü için "Makine ve Ekipman Satın Alınan İşletmeler, Yedek Parça Temin Edilen İşletmeler, Bakım Onarım Hizmeti Alınan İşletmeler, Hammadde Tedarik Edilen İşletmeler, Rakipler, Müşteriler ve Rekabet Tutumları" açısından rekabet düzeylerinin tespitine ilişkin analizler yapılmıştır. Çalışma sonuçlarından hareketle, Antalya Serbest Bölgesi'nde faaliyet gösteren firmaların rekabet düzeyleri için yapılan istatistikî analiz sonuçları incelendiğinde;

- (1) Antalya Serbest Bölgesi kurulum amacı ve lojistik sektörü açısından yat üretim ve dağıtım alanını genişletmesi için önemli girişimlerde bulunmaktadır. Bu durumdan dolayı elektrik-elektronik sektörü ile iş birliği içerisinde bir çalışma yürüttüğü söylenebilir. Bu durumun firmalar açısından rekabet edebilirliği ve iş birliği ilişkilerinde bağlantılı hareket etme noktasında önem arz etmektedir.
- (2) Araştırmaya konu olan firmaların büyük çoğunluğunun orta ölçekli bir yapıda olması lojistik alt yapılarının benzer olduğunu göstermekte ve normallik testlerinde değişken olarak ilişkilendirilmektedir.
- (3) Firmaların sektörel deneyimleri Antalya Serbest Bölge alanının faaliyete geçmesinden önceki dönemleri de kapsamaktadır. Firmaların faaliyet süreleri bundan dolayı ortaklı yapılar ve iş birliği ilişkisi ile yürütülmekte ve bazı firmaların üretim tesisleri aynı bölge içerisinde yer almamaktadır. Bölgede depolama ve antrepo hizmetleri yürüterek varlıklarını sürdürmektedir. Firmaların sıklıkla 11 ve 15 yıllık deneyime sahip olduğu görülmektedir.
- (4) Firmaların toplam lojistik rekabet puanlarında elde edilen sonuçlar ise; araştırmaya katılan 58 firmanın yüksek derecede rekabet derecesine sahip olduğu, 14 firmanın orta düzeyde ve 6 firmanın da düşük düzeyde rekabet düzeyine sahip olduğu tespit edildiği görülmektedir.
- (5) Firmaların toplam lojistik rekabet düzeyleri değerlendirmesinde; firmaların lojistik altyapıları için makine-ekipman tedarikçileri, yedek parça tedarikçileri, rakipler ve müşterilerinin bulunduğu yerler benzerdir. Firmaların lojistik altyapıları için hammadde tedarikçileri ve lojistik altyapıları için bakım hizmeti tedarikçileri benzer değildir. Firmaların farklı faaliyet alanlarına sahip olmaları farklı görüşlere sahip olmalarında en önemli etken olarak görülmektedir. Firmaların kendi bünyelerinde kullandıkları lojistik hizmetler ve yabancı ortaklı firmaların uyguladığı sistemsel farklılıkların olduğu da görülmektedir.

(6) Firmaların faaliyet konuları ve ölçek yapılarının lojistik rekabet yapısına etkisi olduğu görülmektedir. Firmaların faaliyet süreleri açısından değerlendirildiğinde rekabet yapısında etkisinin olmadığı görülmektedir.

Çalışma sonuçlarından hareketle, bölgede rekabet yapısı ve potansiyelinin dinamik olduğu öngörülmektedir. Çalışma lojistik sektörü ve rekabet gücü ilişkisine istatistiksel bir veri seti ve modeli sunarak alanda sunulan çalışmalara katkı sağladığı düşünülmektedir. Bu alanda yapılacak yeni çalışmalar için veri seti niteliğinde değerlendirilebilir.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Katkı Oranı Beyanı: Yazarlar çalışmaya eşit oranda katkı sağlamıştır.

Çatışma Beyanı: Çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması söz konusu değildir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Contribution Rate Statement: Corresponding author: 50% Other author: 50%

Conflicts of Interest: There is no potential conflict of interest in this study.

KAYNAKÇA

- Acar, D.Ö. (2021). *Lojistik Sektörü Performansı ve Dış Ticaret İlişkisi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bilecik.
- Akiş, E. (2016). *Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücüne Etkisi*. 2. Üretim Ekonomisi Kongresi. (ss.1-8). İstanbul: Kültür Üniversitesi,
- Aktan, C.C. & Vural, Y. İ. (2004). *Yeni Ekonomi ve Yeni Rekabet*. Ankara TİSK Yayınları. Rekabet Dizisi 1, N. 253.
- Andersson, R. & Nylander, H. (2000). *Creating a competitive advantage in southeast Asia and Australia*, (Masters Thesis). Göteborg University School of Business Economics and Law. Göteborg. Erişim Tarihi (06.04.2021). http://www.handels.gu.se/epc/archive/00001468/01/Andersson_1999_26.pdf.
- Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş. (2020). *Antalya Sanayi ve Ticaret Odası Ekonomi Bülteni*. Antalya: Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş. Yayınları.
- Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş. (2021). *Antalya Sanayi ve Ticaret Odası Ekonomi Bülteni*. Antalya: Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş. Yayınları.
- Arabacı, H. & Yücel, D. (2020). Lojistik Sektörünün Ekonomik Büyümeye Etkisi, Balkan ve Yakın Doğu. *Sosyal Bilimler Dergisi*, Erişim Tarihi (09.09.2022). www.ibaness.org.
- Askarbekova, M. & Güzel, D. (2019). Lojistik Strateji, Lojistik Entegrasyon ve Örgütsel Çevrenin Firma Rekabetçiliği Üzerindeki Etkisi: Türkiye ve Kırgızistan Örneği. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Dergisi*, 33(4), 1299-1317.
- Ateş, İ. & Işık, E. (2010). Türkiye'de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracattaki Büyümeye Etkileri. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 99-106.
- Burmaoğlu, S. (2012). Ulusal İnovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki: AB Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma. *Ege Akademik Bakış*, 12(2), 193-208.
- Çekerol, G.S. & Kurnaz, N., (2011), Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25(1), 87-110.
- Çiftçi, H. (2004). *İktisadi Gelişmede Uluslararası Rekabet ve Ulusal Kurumlar Dinamiği*. Ankara Seçkin Yayıncılık.
- Erkan, B. (2014). Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü. *Assam Uluslararası Hakemli Dergi*, 1(2), 44-65.
- Founou, R. (2002). *The Role of IT in Logistics Competitive Advantage or Strategic Necessity?*. 2nd Swiss Transport Research Conference. (pp. 1-21).
- Gümüş, S. (2013). Lojistik Sektörünün Türk Ekonomisine Katkıları ve Bir Araştırma. *Business & Management Studies: An International, Uluslararası İşletme ve Yönetim Dergisi*, 1(3), 302-324.
- İslamoğlu, A. H. (2003). *Bilimsel Araştırma Yöntemler*. İstanbul Literatür Yayıncılık.
- İstanbul Ticaret Odası (İTO). (2006). *Türkiye'de Antrepolar*. İstanbul Ticaret Odası Dış Ticaret Şubesi. Erişim Tarihi (01.04.2020).http://www.ito.org.tr/ito/docs/portal_docs/Antrepolar.pdf,
- Kalaycı, Ş. (2008). *SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri*. Ankara Asil Yayın Dağıtım.
- Karahan, A. (2016). Ulaştırma Sektöründe Kamu İşletmelerinin Rekabet Gücü Analizi. *Maliye Finans Yazıları*, 102(11), 24-41. Erişim Tarihi (09.09.2022).www.dspace.yasar.edu.tr.

**Türkoğlu, M. & Duran, G. / Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Yönüyle Değerlendirilmesi:
Antalya Serbest Bölge Örneği**

- Kayabaşı, A. (2007). *İşletmelerin Rekabet Gücünün Geliştirilmesinde Lojistik Faaliyetlerin Performansının Arttırılması: Üretim İşletmeleri Üzerine Bir Uygulama*. (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Keser, H.Y. (2011). *Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Yönüyle Analizi: Türkiye Lojistik Sektörü İçin Bir Çalışma*. (Doktora Tezi). Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Koban, E. & Keser, H.Y. (2013). Rekabet Edebilirlikte Türk Lojistik Sektörünün İstihdam Yapısının Analizi ve İstihdama Yönelik Devlet Destekleri. *Çalışma İlişkileri Dergisi*, 2(4), 32-43.
- Koban, E. & İşcioglu, T. E. (2020). Lojistik İşletmelerinin Pazarlama Yeteneklerinin Rekabet Avantajı ve İşletme Performansına Etkisi. *Uuiid-Ijeas*, 26(1307-9832), 35-52.
- Li, A., Zhao, P. & Zhao, Y. (2010). *Empirical Analysis on the Relationship Between Logistics Industry and Economic Growth in Xuzhou, Logistics and Supply Chain Research in China*. China: Proceedings of The 3rd International Conference on Logistics and Supply Chain Management Hunan. Erişim Tarihi (08.04.2021). <http://www.seiofbluemoountain.com>.
- Li, Z. & Zhou, Z. (2003). *Relationship Between The Development Of Logistic Industry And The Improvement Of National Economy In China*, *Zhongguo Jixie Gongcheng/China Mechanical Engineering*, 14(10), 884-887.
- Liu, L. & Huang, L. (2006). *Analysis of the Dynamic Relation Between Logistics Development and GDP Growth in China, Service Operations and Logistics, and Informatics*. China, SOLI '06. IEEE International Conference On, 21-23 June 2006. Erişim Tarihi (08.04.2021). <http://ieeexplore.ieee.org>.
- Liu, S. (2009). A Research on the Relationship of Logistics Industry Development and Economic Growth of China. *International Business Research*, 2(3), 87-110. Erişim Tarihi (08.04.2021). <http://www.ccsenet.org/journal.html>.
- Mohan, C.J.B. (2013). The Impact of Logistic Management on Global Competitiveness. *International Journal of Business and Management Invention*, 2/3, 39-42.
- Roy, J. (2011). *Logistics and the competitiveness of Canadian Supply Chains*. *Design Studies*, Erişim Tarihi (01.04.2021) <https://www.google.com.tr/#q=Logistics+and+the+Competitiveness+of+Canadian+Supply+Chains>.
- Sandberg, E. & Abrahamsson, M. (2011). Logistics Capabilities For Sustainable Competitive Advantage. *International Journal of Logistics*, 14/1, 61-75.
- Sartaş, A. (2012). *Batı Akdeniz Bölgesi İmalat KOBİ'lerinin Kümelene Düzeylerinin Analizi*. (Doktora Tezi). Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- Sipahi, B., Yurtkoru, E.S. & Çinko, M. (2008). *Sosyal Bilimlerde SPSS'le Veri Analizi*. İstanbul Beta Yayınları.
- Topal, Y.K. (2013). *Lojistik Yönetiminde E-Lojistik Kullanımının Önemi, Değişen Pazar Şartlarında E-Lojistik Kullanan Şirketler Üzerine Bir İnceleme*. (Yüksek Lisans Tezi). Deniz Harp Okulu Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tutar, E., Tutar, F. & Yetişen, H. (2009). Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) ile Karşılaştırmalı Analizi. *KMU İİBF Dergisi*, 11(7), 190-216.
- Uğurlu, S. & Keser, E. (2020). Dış Ticaretin Gelişiminde Lojistik Sektörünün Rolü: Ekonometrik Bir Analiz. *Sosyal Mentalite ve Araştırmacı Düşünürler Dergisi*, 6(37), 2061-2069.
- Wang, A. (2010), Research of Logistics and Regional Economic Growth. *Scientific Research İbusiness*, 2(1), 395-400. Erişim Tarihi (08.04.2021). <http://www.scirp.org/journal/ib>.
- Wang, Y. & Wang, L. (2010). The Economic Growth Effect of Logistics Industry FDI Analysis. *Scientific Research, İbusiness*, 2(1), 377-381. Erişim Tarihi (08.04.2021). Doi:10.4236/ib.2010.24049. Published Online December 2010, <http://www.scirp.org/journal/ib>.

Webb, M. (2006). Supply Chain and Logistics The Key to Economic Growth. *Engineering News*, 26(3), 377-381. Erişim Tarihi (23.01.2021). Doi:10.4236/ib.2010.24048. <http://www.engineeringnews.co.za/article/supply-chain-and-logistics-the-key-to-economic-growth-2006-02-03>.