



CUMHURİYET ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü

İktisat Ana Bilim Dalı

**ÇOK ULUSLU ŞİRKETLERDE LOJİSTİK ANLAYIŞI
SİVAS ÜZERİNE BİR UYGULAMA**

Yüksek Lisans Tezi

Emine Rabia ERSOY

Sivas

Kasım 2016

CUMHURİYET ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü

İktisat Ana Bilim Dalı

**ÇOK ULUSLU ŞİRKETLERDE LOJİSTİK ANLAYIŞI; SİVAS
ÜZERİNE BİR UYGULAMA**

Yüksek Lisans Tezi

Emine Rabia ERSOY

Tez Danışmanı

Yrd. Doç. Dr. Çağatay KARAKÖY

Sivas

Kasım 2016

KABUL VE ONAY

Üniversite: : Cumhuriyet Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Ana Bilim Dalı : İktisat Ana Bilim Dalı
Bilim Dalı :
Tezin Başlığı : Çok Uluslu Şirketlerde Lojistik Anlayışı; Sivas Üzerine
Bir Uygulama
Savunma Tarihi : 18.11.2016
Danışmanı : YRD. DOÇ. DR.ÇAĞATAY KARAKÖY

Unvanı - Adı Soyadı

İmza

Jüri Başkanı : PROF. DR. ÖMER SELÇUK EMSEN

Üye : PROF. DR. ADEM DOĞAN

Üye : YRD. DOÇ. DR. ÇAĞATAY KARAKÖY

Oy Birliği

Oy Çokluğu

Emine Rabia Ersoy tarafından hazırlanan Çok Uluslu Şirketlerde Lojistik Anlayışı; Sivas Üzerine Bir Uygulama başlıklı tez, kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Ahmet ŞENGÖNÜL
Enstitü Müdürü

ETİK İLKELERE UYGUNLUK BEYANI

Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü bünyesinde hazırladığım bu Yüksek Lisans/Doktora/Sanatta Yeterlik tezinin bizzat tarafımdan ve kendi sözcüklerimle yazılmış orijinal bir çalışma olduğunu ve bu tezde;

- 1- Çeşitli yazarların çalışmalarından faydalandığımda bu çalışmaların ilgili bölümlerini doğru ve net biçimde göstererek yazarlara açık biçimde atıfta bulunduğumu;
- 2- Yazdığım metinlerin tamamı ya da sadece bir kısmı, daha önce herhangi bir yerde yayımlanmışsa bunu da açıkça ifade ederek gösterdiğimi;
- 3- Başkalarına ait alıntılanan tüm verileri (tablo, grafik, şekil vb. de dâhil olmak üzere) atıflarla belirttiğimi;
- 4- Başka yazarların kendi kelimeleriyle alıntıladığım metinlerini, tırnak içerisinde veya farklı dizerek verdiğim yine başka yazarlara ait olup fakat kendi sözcüklerimle ifade ettiğim hususları da istisnasız olarak kaynak göstererek belirttiğimi,

Beyan ve bu etik ilkeleri ihlal etmiş olmam halinde bütün sonuçlarına katlanacağımı kabul ederim.


İmza
Emine Rabia ERSOY

ÖNSÖZ

Ulusal ve uluslararası geçişlerde taşıma, lojistik ve dağıtımla alâkalı tüm faaliyetlerin yürütüldüğü özel bölgeler olan lojistik merkezlerin önemi Türkiye’de de son dönemlerde daha anlaşılır bir hâl almaya başlamıştır. Artık birçok faaliyette ön planda tutulan lojistik ve buna bağlı olarak oluşturulan yük merkezleri ekonomik açıdan avantaj sağlamalarının yanı sıra büyük ölçekli birçok şirket için özellikle rekabet avantajı sağlamak konusunda büyük önem taşımaktadır. Geçmişten günümüze kadar olan dönem içerisinde çeşitlenerek yalnızca taşıma hizmeti olma algısını aşan lojistik hizmetler özellikle büyük şirketlerin gözdesi durumuna gelmiştir. Lojistik hizmetin her kalemi önemli kabul edilmiş, tedarikten müşteri memnuniyeti aşamasına kadar gerçekleşen birçok hizmet geliştirilmeye çalışılmış ve hatta son dönemlerde önemi daha belirgin bir hâl almaya başlayan geri dönüşüm süreci de hizmet içerisinde önemli bir aşama olmuştur. Uluslararası alanda faaliyet gösteren şirketlerin dış ticarete başarılı olmalarını sağlayan temel faktörlerden biri olan lojistik sektörüne verilen önem Türkiye’de de son dönemlerde artmaya başlamış olup bu yönde hem sektörün gelişimi açısından hem de hizmet alan şirketlerin durumlarının geliştirilmesine yönelik çalışmalar devam etmektedir. Bu kapsamda çalışmada yer alan ve ulaşım açısından önemli bir güzergâhta bulunan Sivas’taki lojistik hizmet anlayışı incelenmiş olup firmaların bu yöndeki sıkıntıları tespit edilerek çözüm önerileri oluşturulmuştur. Ayrıca kurulum aşamasında olan lojistik köy ile ilgili olarak firma yetkilileri/bölüm sorumlularının fikirleri belirlenmeye çalışılmıştır.

Çalışmada desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen danışmanım Yrd. Doç. Dr. Çağatay KARAKÖY’e, çalışmamın uygulama kısmında desteği bulunan Doç. Dr. Necati Alp ERİLLİ hocama teşekkürlerimi bir borç bilirim. Ayrıca bu çalışmayı oluşturmam konusunda destek sağlayan arkadaşlarım Uluslararası Ticaret ve Lojistik bölümü öğrencilerinden Büşra YAŞAR, Fethiye ASAN, Kübra YILDIRIM, Maide TAŞ ve Mahad Hussein Isse’ye çok teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR	iii
TABLO LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	ix
ÖZET	xi
ABSTRACT AND KEYWORDS	xiii
1. GİRİŞ	1
2. LOJİSTİK GENEL KAVRAMLARI VE TANIMLAR	3
2.1. Lojistik Kavramı	3
2.2. Temel Lojistik Faaliyetler	4
2.2.1. Taşımacılık.....	4
2.2.1.1. Karayolu Taşımacılığı.....	4
2.2.1.2. Havayolu Taşımacılığı	5
2.2.1.3. Demiryolu Taşımacılığı	5
2.2.1.4. Su Taşımacılığı	5
2.2.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı.....	6
2.2.2. Depolama	7
2.2.3. Envanter Yönetimi ve Kontrolü.....	7
3. LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ VE TÜRKİYE’DEKİ UYGULAMALARI	9
3.1. Lojistiğin Ortaya Çıkışı	9
3.2. Lojistiğin Günümüzdeki Uygulamaları	10
3.3. Türkiye Ulaştırma Politikalarının Tarihsel Gelişimi İçerisinde Lojistiğin Yeri	11
3.3.1. Türkiye’de Lojistik Uygulamaları	18

3.3.1.1. Türkiye Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü	20
3.3.1.2. Türkiye Lojistik Sektörünün Üstünlükleri	23
3.3.1.3. Türkiye Lojistik Sektörünün Eksiklikleri	24
4. ÇOK ULUSLU ŞİRKETLER VE SİVAS EKONOMİSİ.....	27
4.1. Çok Uluslu Şirket Kavramı	27
4.1.1. Çok uluslu Şirketlerin Tanımı	27
4.1.2. Çok uluslu Şirketlerin Yapıları ve Faaliyetleri	28
4.1.3. Çok Uluslu Şirketlerin Dünya Ekonomisindeki Yeri.....	31
4.1.4. Çok uluslu Şirketlerin Lojistik Anlayışları	35
4.2. Sivas Ekonomisi	36
4.2.1. Sivas'ın Konumu ve Sektör Yapısı	36
4.2.1.1. Sivas'ın Türkiye İçerisindeki Konumu	36
4.2.1.2. Sivas'ın Dış Ticaret Hacmi	37
4.2.1.3. Sivas Lojistik Sektörü Yapısı ve Yoğunluğu	40
4.3. Sivas Ekonomisinde Çok Uluslu Şirketlerin Lojistik Anlayışı	43
4.4. Çok Uluslu Şirketlerin Sivas Ekonomisine Katkıları	44
5. SİVAS'TA FAALİYET GÖSTEREN ÇUŞ'LAR ÜZERİNE ANKET UYGULAMASI.....	49
5.1. Materyal ve Yöntem	49
5.2. Ana Kütle Seçimi	49
5.3. Anket Sorularının Test Edilmesi.....	49
5.4. Verilerin Değerlendirilmesi	50
5.5. Analiz ve Sonuçlar	94
6. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	101
KAYNAKLAR.....	103
EKLER.....	109
ÖZGEÇMİŞ.....	118

KISALTMALAR

- ADNKS** : Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
- ÇUŞ** : Çok Uluslu Şirket
- DYY** : Doğrudan Yabancı Yatırımlar
- FED** : Federal Rezerv Sistemi
- GSYİH** : Gayri Safı Yurt İçi Hâsıla
- IATA** : Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
- IMF** : Uluslararası Para Fonu
- LPI** : Lojistik Performans Endeksi
- NAFTA** : Avrupa Birliği ve Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması
- OECD** : Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
- TDK** : Türk Dil Kurumu
- THY** : Türk Hava Yolları
- TIR** : Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1. Taşıma Modları Özellikleri	6
Tablo 3.1. Karayolu Uzunlukları (km)	14
Tablo 3.2. Demiryolu Uzunluğu (km).....	14
Tablo 3.3. Demiryolu İle Yük Taşımaları (Milyon Ton)	15
Tablo 3.4. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri	16
Tablo 3.5. Hava Limanları Yük Trafiği (Kargo+Posta+ Bagaj) (Milyon Ton)	17
Tablo 3.6. Dünya Ticaret Hacmi	21
Tablo 4.1. Dünyanın En Büyük Otuz Çok Uluslu Şirketi	32
Tablo 4.2. Dünyada En Çok UDY Çeken Ekonomiler ve Türkiye	34
Tablo 4.3. Sivas Ekonomik Faaliyetlere Göre İhracat (Bin dolar).....	38
Tablo 4.4. Sivas Ekonomik Faaliyetlere İthalat (bin dolar)	39
Tablo 4.5. Karayolu ve Demiryolundaki Gelişmeler	41
Tablo 4.6. Motorlu Kara Taşıtları Sayısı.....	42
Tablo 4.7. İhracatçı Firmaların Kanuni Merkezleri Bazında Sektör İhracat Performansı(1000 dolar)	46
Tablo 5.1. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi(lojistik, sevkiyat, dağıtım) Varlığı.....	51
Tablo 5.2. Firmada Lojistik Faaliyet Verilerinin Kaydının Tutula bilirliliğinin Sorgulanması.....	51
Tablo 5.3. Dışarıdan Anket/Danışmanlarla Şirket Performansı Ölçme	52
Tablo 5.4. Yurtiçi ve Yurtdışı Fuarlara Katılım	52
Tablo 5.5. Sivas'ta Ortak Kullanılan Depo veya Araçların Göstergesi	53
Tablo 5.6. Firmaların Ürün Depolama Kapasitesi	53
Tablo 5.7. Ürün Depolama Kapasitesi Kullanım Oranı	54
Tablo 5.8. Tercih Edilen Havayolu Taşıma Türü.....	55
Tablo 5.9. Tercih Edilen Karayolu Taşıma Türü	55
Tablo 5.10. Tercih Edilen Demiryolu Taşıma Türü	56

Tablo 5.11. Tercih Edilen Denizyolu Taşıma Türü.....	57
Tablo 5.12. Tercih Edilen Boru Hattı Taşıma Türü	57
Tablo 5.13. İşletmenin Nakliyyeyi Yaptırma Biçimi	58
Tablo 5.14. Maliyet Önemine Göre Lojistik Faaliyetler	59
Tablo 5.15. Lojistik Hizmet Alma Düşüncesi	61
Tablo 5.16. Kullanılan İletişim Araçları.....	61
Tablo 5.17. Firmanın Sıklıkla Karşılaştığı Problemler.....	62
Tablo 5.18. Sorunların Lojistik Performansı Etkileme Düzeyi	64
Tablo 5.19. İşletmelerin Sorunları Tespit Edebilme Durumları	65
Tablo 5.20. Şirket İçi En Çok Ortaya Çıkan Lojistik Sorunlar	69
Tablo 5.21. Şirketlerin Lojistik Anlayışı	71
Tablo 5.22. Lojistik Altyapıyla İlgili Temel Sorunlar.....	71
Tablo 5.23. Devlet Teşvik Politikaları Yeterliliği	72
Tablo 5.24. Firmada “Lojistik” Kelimesi İçeren Bir Bölümden Mezun Çalışan Sayısı	73
Tablo 5.25. Lojistik Köy İle İlgili Yetkililerin Bilgileri.....	73
Tablo 5.26. Muhtemel Lojistik Köy Projesinin Getirileri	74
Tablo 5.27. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Lojistik Faaliyet Verilerinin Tutula bilirliliğini Gösteren Çapraz Tablo.....	74
Tablo 5.28. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Dışarıdan Anket veya Danışman Yoluyla Performans Ölçümünü Gösteren Çapraz Tablo	75
Tablo 5.29. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Sivas’taki Firmalarla Ortak Kullanılan Depo/Araçları Gösteren Çapraz Tablo	76
Tablo 5.30. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Depolama Kapasitesini Gösteren Çapraz Tablo	77
Tablo 5.31. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Depolama Kapasitesi Kullanımı Gösteren Çapraz Tablo.....	77
Tablo 5.32. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Maliyetleri Lojistik Kullanarak Düşürmeyi Planlıyor Musunuz Gösteren Çapraz Tablo.....	78

Tablo 5.33. Yurtiçi ve Yurtdışı Fuarlara Katılım ve Lojistik Faaliyetlerinin Tutula bilirliliğine İlişkin Çapraz Tablo.....	78
Tablo 5.34. Fuarlara Katılım ve Dışarıdan Bağımsız Anket/Danışman Yoluyla Lojistik Performans Ölçmeyi Gösteren Çapraz Tablo	79
Tablo 5.35. Yurtiçi/Yurtdışı Fuarlara Katılım ve Sivas'taki Firmalarla Ortak Kullanılan Depo/Araçları Gösteren Çapraz Tablo	79
Tablo 5.36. Yurtiçi ve Yurtdışı Fuarlara Katılım ve Firma Ürün Depolama Kapasitesini Gösteren Çapraz Tablo	80
Tablo 5.37. Fuarlara Katılım ve Mevcut Depolama Kapasitesi Kullanım Oranını Gösteren Çapraz Tablo.....	80
Tablo 5.38. Fuarlara Katılım ve Lojistik Hizmet Alarak Maliyetleri Azaltmayı Planlama Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	81
Tablo 5.39. Zamanında Teslimat Yapılamaması ve Firmada Lojistik Birimi Olup Olmadığının Sorgulanması Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	81
Tablo 5.40. Hasarlı/Eksik Teslimat Yapılması ve Bağımsız Lojistik Birimi Olup Olmaması Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	82
Tablo 5.41. Nakliye Maliyetleri Yüksekliği ve Lojistik Birim Olması/Olmaması Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	82
Tablo 5.42. Depo/Antrepo Maliyetleri Yüksekliği ve Bağımsız Lojistik Biriminin Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	83
Tablo 5.43. Gerçek Zamanlı Bilgi Entegrasyonunun Sağlanamaması ve Bağımsız Lojistik Biriminin Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	83
Tablo 5.44. Bilgili ve Deneyimli Personel Eksikliği ve Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Varlığı İlişkisini Gösteren Çapraz Tablo.....	84
Tablo 5.45. Kent İçi Trafik Sorunları ve Bağımsız Lojistik Birimi Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	84
Tablo 5.46. Demiryolu Eksikliği ve Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Varlığının Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	85
Tablo 5.47. Metro Eksikliği ve Firmada Lojistik Biriminin Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	85

Tablo 5.48. Karayolu Taşımacılık Altyapısı ve Bağımsız Lojistik Birimi Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	86
Tablo 5.49. Lojistik Köy/Merkez Eksikliği ve Bağımsız Lojistik Birimi Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	86
Tablo 5.50. Denizyolu Taşımacılık Altyapısı ve Bağımsız Lojistik Birimi Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	87
Tablo 5.51. Zamanında Teslimat Yapılamaması ve Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	87
Tablo 5.52. Hasarlı/Eksik Teslimat Yapılması ve Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	88
Tablo 5.53. Nakliye Maliyetlerinin Yüksekliği ve Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Sağlama Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	88
Tablo 5.54. Depo/Antrepo Maliyetleri ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	89
Tablo 5.55. Gerçek Zamanlı Bilgi Entegrasyonunun Sağlanamaması ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	89
Tablo 5.56. Bilgili ve Deneyimli Personel Eksikliği ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	90
Tablo 5.57. Kent İçi Trafik Sorunları ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	90
Tablo 5.58. Demiryolu Olmaması ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	91
Tablo 5.59. Metro Eksikliği ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo	91
Tablo 5.60. Karayolu Taşımacılık Altyapısı ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	92
Tablo 5.61. Lojistik Köy/Merkez Eksikliği ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	93
Tablo 5.62. Denizyolu Taşımacılık Altyapısı ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo.....	94

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3.1. Başlıca Limanlar	15
Şekil 4.1. İç Anadolu Bölgesi Uluslararası Sermayeli Şirketlerin Sektör Payları	45
Şekil: 5.1. Ankete Katılan Firmaların Sektör el Dağılımı	50

ÖZET

Küreselleşme sürecinde dünya ekonomilerinin giderek birbirlerine yakınlaşmaları teknoloji, ticaret ve telekomünikasyon açısından büyük gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. Bununla birlikte ülkelerin birbirlerine bağımlılıkları da kaçınılmaz derecede artmış, üretimin ve pazarlamanın da uluslararası boyut kazanması, firmaların piyasaya bakış açılarını değiştirmiş ve piyasa artık tüm dünya olarak kabul edilmiştir. Üretim faktörlerinin ve ticari malların güvenli bir şekilde taşınması gerekliliği de bilinen bir gerçek haline gelmiştir. Firmalar maliyet minimizasyonu çerçevesinde lojistik hizmeti üreten firmaları kullanmaya başlamışlardır. Lojistik, firmalara sadece taşıma hizmeti üretmeyip tedarikten müşteriye ve müşteriden doğaya dönüşümü de kapsayan bir süreç haline gelmiştir. Bu bağlamda Sivas ilinin lojistik potansiyeli ve gelişim süreci incelenerek, lojistiğin Anadolu'ya yayılmasının gerekliliği üzerinde neler yapılabilirliği tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: küreselleşme, maliyet minimizasyonu, üretim faktörleri, lojistik hizmeti, piyasa, tedarikçi, ekonomi.

ABSTRACT

The process of globalization of the world economy is becoming increasing close ties in terms of technology, trade and telecommunications brought about major developments. However countries can also have dependencies on each other inevitably as increased production and marketing to win the international dimension, the companies change their perspectives on the market and the market has been regarded as the whole world now. Safely transport the necessity of production factors and goods has become a well known fact; companies have begun to use the company the produces logistics services within the cost minimization. Logistics company they don't make only transport service from supplier to customer and from customer to nature, nature transformation has become process including. In this context, examining the logistics potential and development of Sivas province on the necessity of spread to Anatolia's logistics will be discussed.

Keywords: globalization, cost minimization, production factors, logistic services, market, supplier, economy.

1. GİRİŞ

Lojistik günümüze kadar farklı işlevler içerisinde yer almış olup daha genç ve dinamik bir yapıdadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde lojistiğin taşıma ve ticaretin kolaylaştırılması amacını aşarak hizmetlerin, ulaşımın ve altyapının geliştirilmesi ve hatta daha da ileri seviyede geri dönüşüm hizmetlerini kapsayan geniş bir alanı ifade etmekte olduğu görülmektedir. Sektörün gelişiminde hız sağlayan ana faktör ise bu faaliyetlere olan talebin artmasıdır. Diğer taraftan çok uluslu şirketler üretim faaliyetlerini küreselleştirmiş olan dev kuruluşlardır. Büyük bir teknoloji ve sermaye gücünü temsil etmektedirler. Bu konuda sahip oldukları avantaj ile diğer ülkeler tarafından tercih edilmektedirler. Çok uluslu şirketlerin birçok konuda uzmanlaşmış olmaları hem faaliyet gösterdikleri ülke açısından fayda sağlamakta hem de faaliyette buldukları işletmeler için yeni bir bakış açısı oluşturmaktadır. Bu firmalar kendi üretimlerine odaklanarak lojistik hizmetlerini uzmanlaşmış işletmelere devretmişlerdir.

Özellikle uluslararası alanda faaliyet gösteren firmalar rekabet avantajı sağlayabilmek amacıyla üretim ve pazarlama faaliyetlerini geliştirmenin yanı sıra lojistik faaliyetlere de önem vermektedir. Çünkü bu firmalar iyi bir lojistik yönetiminin kaliteyi arttıran ve firmalara iç/dış pazarda rekabet gücü kazandıran bir etkiye sahip olduğu bilincindedirler.

Bir işletmenin faaliyetlerinin sonucunda ulaşmak istediği nihai amaç, kâr oranlarını artırmak ve müşteri memnuniyetini sağlamaktır. Bu nedenle lojistikte başarı sağlamanın yolu işletme performansına katkı sağlayacak olan bilgi ve teknolojik gelişimin sağlanması yanında müşteri memnuniyeti konusundaki araştırmaların artırılmasına bağlıdır. Lojistik faaliyetler iktisadi açıdan ekonominin tüm alanlarında maliyet avantajı sağlamaktadır. Lojistik maliyetleri fazla olan ülkelerde gelişmişlik seviyesinin düşük olduğu bilinen bir gerçektir. Bir ülkede ticaretin, sanayinin gelişmesi ve sürdürülebilir ve rekabetçi bir ekonomiye sahip olunması o ülkenin mevcut yeteneklerinin bir göstergesidir. Türkiye potansiyelinde de dinamik ticaret ve yatırım ortamı varlığını sürdürmektedir. Aynı zamanda Türkiye lojistik sektörüne yatırım için pek çok fırsat barındırmaktadır. 10. Kalkınma planı

kapsamında da yer aldığı gibi Türkiye lojistik sektöründeki temel amaç Türkiye'nin bölgesel bir üst olabilmesidir. Buna bağlı olarak lojistik maliyetlerin düşürülmesi, ticaretin geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması hedeflenmektedir. Bu kapsamda şehirlerde lojistik altyapının iyileştirilmesi için bu sektörde faaliyet gösteren firmaların rekabet gücünün artırılmasına yönelik eylem planları yapılmaktadır. Sektörün gelişim gösterebilmesi açısından Türkiye'de lojistik hizmetlerin merkezileştirilmesi gerekmektedir, bu konuda avantajlı olan illerimizde lojistik köy çalışmalarına başlanmıştır. TCDD öncülüğünde başlatılmış olan lojistik köy çalışmalarından biri de kurulmasına karar verilen tarihi İpek Yolu güzergâhında bulunan önemli bir ticaret, kültür ve sanat şehri olan Sivas ili lojistik köyüdür. Bu çalışmanın amacı lojistik köylere, bilhassa da Sivas'ta kurulmasına karar verilmiş olan lojistik köyün şehre, bölgeye ve ülkemize yapacağı ekonomik katkıların ortaya konmasıdır.

Çalışma anket araştırması yoluyla yapılmıştır. Sivas il merkezinde uluslararası alanda faaliyette bulunan firmaların taşıma, depolama kapasiteleri, ulaştırma ve sevkiyatlarını izleyebilme yetenekleri belirlenmeye çalışılmıştır. Ayrıca firmaların sahip oldukları teknolojik altyapının lojistik açısından değerlendirilmesi, depolama süresince veya ulaşım sırasında ortaya çıkabilecek olumsuz durumların firma üzerinde bıraktığı etki ve bu durumla nasıl başa çıktığı araştırma içerisinde yer almaktadır. Bunun yanında kurulması planlanmış olan Sivas lojistik köy ile alakalı üst düzey yöneticilerin konu hakkındaki fikirleri alınmaya çalışılmıştır. Anket çalışması üst düzey firma yetkilileri ve lojistik bölüm sorumluları ile gerçekleştirilmiş olup ankete katılan firma sayısı 50'dir. Bu çalışmayla genelde lojistik köylere özeldir ise Sivas lojistik köyüne yönelik yapılacak olan çalışmalara ilham vermesi, araştırmacılar için ise bir kaynak niteliğinde olması hedeflenmiştir.

Çalışmanın ilk bölümünde lojistik temel kavramlar ve tanımlamalar yapılmıştır. İkinci bölüm lojistiğin tarihsel gelişimi ve Türkiye'deki uygulamaları üzerine açıklamalar içermektedir. Üçüncü bölümde çok uluslu şirket kavramı tanımlanarak şirketlerin faaliyetlerinden bahsedilmiş ve Sivas'ta faaliyet gösteren ihracat şirketlerinin lojistik anlayışlarına değinilmiştir. Son bölüm ise Sivas'taki firmaların lojistik performansları hakkında bilgi sahibi olmak amacıyla yapılmış olan anket çalışmasını içermektedir.

2. LOJİSTİK GENEL KAVRAMLARI VE TANIMLAR

2.1. Lojistik Kavramı

Kelime kökeni; Fransızca *logistique* “askeri birliklerin iaşe ve barındırılması” sözcüğünden alıntıdır. Fransızca *loger* “geçici olarak barındırmak fiilinden +*ikos* son ekiyle türemiştir. Bu sözcük Fransızca *loge* “barınak, yazlık kulübe, loca” sözcüğünden türetilmiştir (TDK, 1945).

Ayrıca mal ve hizmetlerin sağlanmasına yönelik etkinliklerin yönetimi, örgütlenmesi ve planlanması bilimidir (TDK, 2004).

Askeri anlamda lojistik; bir askeri birliğin hareket yeteneğini destekleyen tüm unsurların tasarımı ve uygulaması, ilgili donanım ve malzemenin sağlanarak barışta ve savaşta hazırlığın ve etkinliğin garantilenmesi olarak tanımlanabilir (www.utikad.org).

Tanımlamalardan da görüleceği gibi bu terimin farklı şekillerde tarifi yapılmıştır. Sanayi devrimine kadar yalnızca askeri alanla sınırlı kalan lojistik, yaşanan devrimin bir sonucu olarak uluslararası alanda uzmanlaşmanın başlaması ve bunun bir sonucu olarak rekabet artışının oluşmasıyla birlikte farklı bir boyut kazanmıştır. Yaşanan gelişmeler ışığında bu kavramın bugün de geçerli olan en geniş tanımlaması Lojistik Yönetim Konseyi tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre lojistik;

Müşteri isteklerini karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının planlanması, uygulaması ve kontrol edilmesidir (Işık, 2009: 11).

2.2. Temel Lojistik Faaliyetler

Lojistik esas itibariyle ürünleri ihtiyaç duyulduğu yere ulaştırma işlemidir. Bu kapsamda üretim, sipariş, taşımacılık, depolama, paketleme, elleçleme, konsolidasyon, gümrükleme, ihracat ve ithalat işlemleri, transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık gibi birçok faaliyet lojistiğin ilgi alanına girmektedir. Fakat temel olarak lojistik faaliyetleri üç bölümde incelenebilir. Bunlar taşımacılık, depolama ile envanter yönetimi ve kontrolüdür.

2.2.1. Taşımacılık

Taşıma TDK İktisat Terimleri sözlüğünde; kara, deniz ve havayolu ile her türlü mal, hayvan ve insanın bir yerden başka bir yere götürülmesi olarak tanımlanmıştır. Lojistik açıdan bakıldığında taşımacılık işlemi genel olarak ürünlerin hareketini sağlamak ve bunun yanında depolama işlemine de yardımcı olmaktadır. Bu işlem maliyetli olmakla birlikte çevresel, finansal ve zaman faktörlerini de etkilemekte; hatta bu faktörlerin fazla kullanılmasına neden olmaktadır. Taşıma işlemi lojistikte en karmaşık yapıya sahip olan işlemdir ve dolayısıyla bu işlem lojistik maliyetler içerisinde önemli bir yer tutmakla birlikte firmalar açısından da rekabetin temelini oluşturan bir unsurdur. Ağırlıklı olarak kara, hava, deniz ve demiryolu ile yapılmakta olup iç su ve boru hattı taşımacılık türleri de mevcuttur (Acar ve Köseoğlu 2014:233-241).

2.2.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Yaygın olarak kullanılan bir taşıma türüdür. Karayolu taşımacılık türü diğer taşıma şekillerine oranla daha fazla alternatifte sahiptir. Oldukça esnek olan bu taşımacılık türü yükleme ve boşaltma işlemlerinin kolaylıkla yapılabilmesi, kapıdan kapıya hizmet verme yönü ve kısa sevk süreleri gibi sebeplerden dolayı sıkça tercih edilir. Bunun yanında trafik ve çevresel faktörlerden etkilenmesi ve bu faktörleri etkilemesi, lojistik maliyetleri içerisinde önemli bir paya sahip olması ve kötü hava şartlarından hemen etkilenebilmesi gibi olumsuz yönleri de bulunmaktadır (Küçük, 2012:180-186).

2.2.1.2. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı genel olarak diğer ulaşım türlerinde bir sorun çıktığı zaman veya üst seviye servis olarak kullanılmaktadır. Tercih edilmesinin en temel nedeni diğer taşıma türlerine oranla daha hızlı olmasıdır. En pahalı taşımacılık aracı olan havayolu taşımacılığı lojistik yöneticilerine zamanında teslimat ve hızlı servis imkânları sunmaktadır. Bu taşımacılık türünde hacmi ve ağırlığı düşük fakat değeri yüksek ürünler taşınmaktadır (Dauglas, 2016:200-2015).

2.2.1.3. Demiryolu Taşımacılığı

Yatırım ve bakım maliyetleri yüksek olmasına rağmen uzun vadede işletim maliyetleri diğer ulaşım türlerine oranla daha düşük olan bir taşımacılık türüdür. Genellikle devlet tarafından işletilmektedir. Demiryolları lojistik açısından maliyet ve enerji verimliliği sağlayan bir taşımacılık şeklidir. Bu taşıma yoluyla uzun mesafelere çok miktarda malın taşınması mümkündür. Bu nedenle genellikle değeri düşük, hacmi ve ağırlığı yüksek olan mallar taşınmaktadır. Diğer taşıma türlerine oranla daha fazla tercih edilmesinin sebepleri arasında karayollarındaki trafik yükünü azaltması, düşük maliyetli ve çevreye daha duyarlı bir taşıma yöntemi olması gibi nedenler de yer almaktadır (Tanyaş ve Arıkan 2013: 61).

2.2.1.4. Su Taşımacılığı

Tarihsel açıdan bakıldığında dünyanın 3\4'ünün sularla kaplı olması nedeniyle ilk yerleşimlerin su kenarlarında oluşmasıyla beraber taşıma faaliyetleri de ilk olarak denizyoluyla yapılmaya başlanmıştır. Sadece deniz yoluyla değil okyanus, göl, nehir veya kanallar vasıtasıyla da yapılmaktadır. Su taşımacılığı diğer taşıma türleriyle kıyaslandığında daha yavaş bir sistemdir. Fakat bu taşımacılığın tercih edilme sebebi daha az maliyetli olmasıdır. Uluslararası taşımacılığın en yaygın kullanılan türüdür. Özellikle denizyoluyla çok büyük miktardaki ürünler (hammadde, gaz, kuru yük) ile konteynerlenebilen ürünler taşınabilmektedir. Bugün dünya çapında taşımacılığın yüzde 90'dan fazlası denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir (<http://www.denizticaretodasi.org.tr>).

2.2.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığında olduğu gibi bu taşımacılık türünün de ilk yatırım maliyeti oldukça yüksektir. Ayrıca uzmanlık gerektirmekte ve bakımının düzenli olarak sağlanması gerekmektedir. Boru hattı taşımacılığı genellikle petrol, doğal gaz ve kimyasal maddeleri taşımada kullanılmaktadır. Bu taşıma yönteminde taşınan ürünün kaybolması veya zarar görmesi gibi riskler söz konusu değildir. Bu taşıma türünün büyük miktarda sevkiyat yapılabilmesine olanak vermesi ve diğer taşıma türlerine göre daha ekonomik ve güvenilir olması en büyük avantajıdır. Ayrıca olumsuz hava koşullarından etkilenmemesi, işletim maliyetinin düşük olmasının yanı sıra çevresel etkilerden de korunduğu için tercih edilmektedir (Yardımcıoğlu vd. , 2012:251). Fakat boru hattıyla özellikli ürünler taşındığından kısıtlı bir taşıma yelpazesine sahiptir.

Tablo 2.1. Taşıma Modları Özellikleri

Özellik	Demiryolu Taşımacılığı	Karayolu Taşımacılığı	Su Taşımacılığı	Hava Taşımacılığı	Boru Hattı Taşımacılığı
Ücret	Düşük	Yüksek	Çok Düşük	Çok Yüksek	Çok Düşük
Hız	Yavaş	Hızlı	Çok Yavaş	Çok Hızlı	Yavaş
Güvenilirlik	Orta	Orta	Düşük	Çok Yüksek	Çok Yüksek
Paketleme İhtiyaçları	Yüksek	Orta	Yüksek	Düşük	-
Kayıp veya Zarar Riski	Yüksek	Orta	Orta	Düşük	Çok Düşük
Esneklik	Düşük	Yüksek	Düşük	Çok Düşük	Çok Yüksek
Çevreye Etkisi	Az düzeyde hava ve gürültü kirliliği	Hava ve gürültü kirliliği	Orta düzeyde hava ve gürültü kirliliği	Hava ve gürültü kirliliği	Az, ama boru hattı çökmeleri çok ciddi çevre kirliliğine yol açabilir.
Enerji kullanımı (birim başına)	Az enerji tüketimi	Yüksek enerji kullanımı	Az enerji kullanımı	Çok yüksek enerji kullanımı	-

Kaynak: GENÇ, 2009: 255.

Tablo 2.1’de görüldüğü gibi beş temel taşımacılık türünün farklı ekonomik özellikleri ve imkânları bulunmaktadır. Bu türler arasında maliyet yönünden bir sıralama yapıldığında en az maliyete sahip ulaştırma türü su taşımacılığında denizyolu ve en yüksek maliyete sahip taşıma türü ise havayolu olmaktadır.

2.2.2. Depolama

Depolama; Malın tüketici veya bir başka üreticiye ulaşmasına kadar üretici firmada bulundurulması, depoya yerleştirilmesi ve korunma süreci (TDK, 2004). Depolama işlemi tarih öncesinde ilk olarak Mezopotamya ve Eski Mısır'da kullanılmıştır. Buradaki kullanım amacı rezerv olmasının yanında herhangi bir savaş, kıtlık veya sel baskınına karşı da önlem almaktır. Ayrıca o dönemde depolar bir zenginlik göstergesi ve ticaret aracıydı. Fakat bugünkü işlevi daha farklıdır. Depo bugünkü anlamıyla dağıtım veya toplama merkezi olarak kullanılmaktadır. Depolamanın temel görevi ürünlere zaman faydası ve ekonomik güvenilirlik sağlamaktır. Bu sayede taşınması gereken eşya ve ürünler belirli merkezlerde toplanır ve bu da lojistik faaliyetlerin etkinliğine ve verimliliğine katkı sağlar (Er ve Nalçakan 2012: 12-13).

2.2.3. Envanter Yönetimi ve Kontrolü

Stok, firmanın gelecekte kullanmak amacıyla elinde bulundurduğu hammadde, yarı mamûl, mamûl ya da varlıklarıdır. Başka bir ifadeyle iç ve dış müşteri talebini karşılamak amaçlı işletmenin elinde bulundurduğu her türlü malzemedir. Stoklar finansal yatırım gerektirmektedir. Stok maliyeti; tedarik etme, ulaştırma, depolama ve elde bulundurma süresi gibi nedenlerle yüksek olabilir. Üretimin aksamaması ve darboğazların önlenmesi nedeniyle de stok bulundurulabilir. Bu çatışan durumlar arasında işletme tarafından dengenin sağlanması gerekir. Envanter (stok) yönetiminin önemi stoklara yapılan yatırımın büyüklüğüne bağlıdır ve bu durum da işletmeden işletmeye farklılık göstermektedir. Özellikle yüksek miktarlarda stok yapan firmaların stok yönetimini sağlıklı bir şekilde yapması verimlilik ve maliyet açısından önemlidir (Er ve Nalçakan 2012: 11).

Lojistik, karmaşık ve bütünsel bir süreç olup yukarıda belirtildiği şekilde gerçekleştirdiği faaliyetler kapsamında en az maliyetle en yüksek müşteri memnuniyetini sağlamayı temel amaç edinmiştir. Bu bütünsel faaliyetler tedarik zinciri denilen bir süreci oluşturmaktadır. Bu süreç satış tahminiyle başlayıp, sipariş, imalât, taşımacılık, depolama ve dağıtım ile devam etmekte olup müşteriye satışla sonlanmaktadır. Örneğin; kâğıt üretimini gerçekleştirmek amacıyla kâğıdın oluşması

için gerekli olan hammaddenin kereste şirketinden temin edilmesi, üretilen kâğıdın satılarak kitap haline getirilmesi maksadıyla bir matbaa şirketine gönderilmesi ve bu işlemlerin sonunda üretimin tamamlanarak kitap haline getirilmesi ve piyasada tüketicinin arzına sunulması. Bu sürecin iyi planlanıp etkili bir şekilde organize edilmesi faaliyette bulunan firmanın stoklarını, ürünlerine bağlamış olduğu sermayeyi önemli derecede azaltabilir. Bu da buradan edinilen tasarrufların kâr hanesini doğrudan etkilemesine neden olacaktır. Ayrıca bazı firmalar şirket gelenekleri, gizlilik veya yönetimden kaynaklanan sorunlar sebebiyle bu tür lojistik faaliyetleri firma bünyesinde yürütülmesi gereken işlemler olarak görmektedir. Aksine bazı firmalar da bu faaliyetlerde dışarıdan hizmet alma yoluna gitmektedirler. Bu hizmetler şu şekillerde olabilir;

1. Parti Lojistik: Lojistik hizmet alan taraftır. Bu bir üretici, toptancı, perakendeci ya da herhangi bir gönderici olabilmektedir.

2. Parti Lojistik: Birinci taraf olarak tanımlanan firmaların doğrudan müşterisi olan firmalardır.

3. Parti Lojistik: Lojistik servis sağlayıcılarıdır. Bu firmalar hizmeti kendi sağladıkları gibi, aracı firmalar ve freight forwarderler da olabilmektedir.

4. Parti Lojistik: Aracı olmak ya da servis sağlamanın yanında çözüm üreten, birden fazla 3.parti lojistik firmasını koordine edebilen, bilgi akışını sağlayan firmalardır. 4.parti lojistik kavramı, lojistikte dış kaynak kullanımının en gelişmiş örneğidir. Lojistik süreci baştan tasarlama, dönüştürme ve bu süreci yürürlüğe koyma gibi aşamaları içermektedir.

Bu faaliyet ve yöntemler incelendiğinde, lojistiğin ilk zihnimizde canlandırıldığı şekliyle taşımacılığın da ötesinde daha geniş ve kapsamlı bir süreci ifade ettiği görülmektedir (Aker, 2011: 18-29).

3. LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ VE TÜRKİYE’DEKİ UYGULAMALARI

3.1. Lojistiğin Ortaya Çıkışı

Avrupa’da hem merkantilist devrimin hem de sonrasında yaşanan sanayi devriminin oluşmasının temel dayanağı ulaşım teknolojisindeki gelişmeler ve buna bağlı olarak dağıtım ve taşımacılık alanındaki yatırımların artırılması olmuştur. 1900’lü yılların ilk yarısı kapitalizmin egemen olduğu, iktisadi dengesizlik sorunlarının yaşandığı ve bu sorunların giderek büyüdüğü bir dönemdir. Bunun sonucunda yeni hammadde ve sömürge kaynaklarına ihtiyaç duyulmuş ve bu da güvenli ticari yolların keşfini gerekli kılmıştır. Aynı dönemin savaşları ve ekonomik buhranın da etkisiyle ikiye ayrılan iktisadi yapı sonucu bir tarafta planlı ekonominin benimsendiği kesim olan batı piyasası, diğer yanda otoriter bir yapıyı benimseyen doğu bloğu ortaya çıkmıştır. Bu dönemlerde yaşanan soğuk savaşın da etkisiyle gümrük duvarlarının aşağı çekilmesi yoluyla dış ticaretin artırılması ve bu yolla da verimlilik ve uzmanlaşma konularında değişim ve gelişmeler meydana gelmiştir. Dış ticaretteki bu gelişmeler lojistiği besleyerek yapılanma aşamasının oluşumuna katkı sağlamıştır. 1940 ve 1960 yılları lojistiğin yeni kurulmaya başladığı tarihler olmuştur. Bu dönemlerde taşıma, stoklama, depolama faaliyetlerinin önemi anlaşılmaya başlanmış, daha hızlı taşıma yapılması, istenen malzemenin depoda hazır bulundurulması, gerektiği oranda depolama yapılması ve malzemenin korunmasına yönelik temel lojistik ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır (Akiş, 2016).

1970’li yıllarda ortaya çıkan “Petrol Krizi” ile beraber “Fordist Üretim Anlayışı” da denilen kitle üretiminin yerini esnek üretim sistemi almıştır. Benimsenen yeni sistem toplumlar arasında daha önce görülmedik bir düzeyde etkileşim oluşturmuş ve bu da rekabetle birlikte bilgi teknolojili üretimi artırmıştır. Hatta Japonya’da tüm parçalarını kendisi üreten Ford, General Motors ve Chrysler gibi dev otomotiv şirketleri hiçbir parçasını kendi üretmeyen ve binlerce küçük işletmeden oluşan Toyota’nın gerisinde kalmışlardır. Post Fordist üretimin yaygınlaşmasıyla birlikte firmaların üretim zincirleri farklı ülkelere yayılmış ve üretim aşamasında ihtiyaç duyulan mal ve ara malında bir artış meydana gelmiştir.

Endüstrileşmiş firmaların yatırımlarını ucuz emek pazarlarına yönlendirmeleri, hammadde ve ara mal temin etme noktasındaki problemler, yerel pazarlara yakın olma politikaları bu dönemde üretim, dağıtım ve pazarlama gibi faaliyetlerin belirli ve sistemli bir organizasyon içerisinde yürütülmesini zorunlu kılmıştır. 1960'ların başında çok uluslu şirketlerin ortaya çıkmasıyla birlikte lojistik yönetiminin de ufku genişlemeye başlamış, bu dönemde müşteri hizmet anlayışına odaklanılmıştır. Bu dönemde birçok lojistik anlaşması yapılmış ve bu anlaşmalar temelinde üretim ve pazarlamanın desteklenmesi amacını barındırmıştır. 1960 ve 1970'li yıllar kısaca lojistik fikrinin yerleşmeye başladığı ve itibar kazandığı yıllar olmuştur. 1970 ve 1980'li yıllar lojistikte yeni modellerin uygulanması ve önceliklerin değişim çağı olarak bilinmektedir. Özellikle 1980 başlarında taşımacılık alanında verim artırıcı çalışmalar yapılmış, geleneksel olan fiziksel dağıtım faaliyetleri ve tedarik ile ilgili gelişmeler yaşanmıştır. Örneğin 1950'li yıllarda geliştirilen denizyolu konteynır taşımacılığı 1980'lerde dünya çapında yaygın hale gelmiştir. Böylece yüklerin rıhtım yanındaki TIR'lara yükleme zorunluluğu olmadan başka bir kısma taşınabilmesi sağlanmıştır. Tüm bu gelişmeler firma maliyetlerinde özellikle taşıma giderlerinde önemli derecede bir azalmaya yol açmış ve bu da firmaların kârlılıklarını olumlu yönde etkilemiştir (Acar ve Gürol, 2013:291).

1980 sonrası bilgi teknolojilerindeki gelişimle birlikte firmalar için sipariş verilmesi, depolama ve taşıma gibi faaliyetlerin takibi kolaylaşmıştır. Ayrıca 1980'li yıllar sonrası dönem, üretim ve üretimin artırılması, iç piyasaların desteklenmesi ve ihracatın artırılmasına yönelik mali düzenlemelerin yapıldığı bir dönem olmuştur. 20. yüzyılın sonu ve 21. yüzyılın başı itibarıyla de lojistik kavramı, küreselleşme, tedarik zinciri yönetimi, kaynak yönetimi gibi kavramlar ile birlikte anılır olmuştur.

3.2. Lojistiğin Günümüzdeki Uygulamaları

Küreselleşmeyle birlikte mesafeler kısalmış ve dünya ekonomileri arasındaki duvarlar yıkılmıştır. Buna bağlı olarak uluslararası ticaret hacmindeki artış, bilgi teknolojisindeki gelişmeler, müşteri odaklı hizmet anlayışının gelişimi, yeni teknolojilerin sağladığı imkânlar lojistik sektörünün yeniden yapılanmasına neden olmuştur. Bu değişimle birlikte işletmeler için lojistik yalnızca taşımacılık faaliyeti

olmaktan çıkmış ve rekabet avantajı sağlayabilmek için lojistik desteğe ihtiyaç duyan bir yapı oluşmuştur. Özellikle lojistik kavramın gelişiminde rol oynayan başlıca ülke Amerika Birleşik Devletleri'dir. Ülkede 20. yüzyıldan itibaren pazarlama ve üretim anlayışında değişimler olmuştur. Bu değişimlerin tüm dünyada etkisini göstermesiyle birlikte üretim ağırlıklı olan pazar yapısı kendini mamûl, satış, pazar ve müşteri odaklı bir yapıya dönüştürmüştür. Ayrıca işletmelerin müşteri memnuniyeti odaklı yaklaşım sergilemesi ve maliyetlerini hızlı bir şekilde aşağıya çekerek rekabet avantajı sağlamak amacıyla faaliyette bulunmaları da lojistiğin önemini artırmış ve gelişimini hızlandırmıştır (Baykara vd.,2013: 22). Gün geçtikçe hizmetlerine yenilerini ekleyen lojistik sektörü, artık işletme stratejilerinin önemli bir bileşeni ve rekabet avantajı sağlamanın genel bir gerekliliği halini almıştır. Sektör özellikle son kırk yıl içerisinde gelişim gösteren genç ve dinamik bir yapıya sahiptir.

3.3. Türkiye Ulaştırma Politikalarının Tarihsel Gelişimi İçerisinde Lojistiğin Yeri

Anadolu üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımadadır. Bu özelliği ona hem kara kütleleri arasında yer almasını hem de denizlerle çevrili olmasını sağlamıştır. Atlas Okyanusu'nun bir kolu olan Akdeniz eski dünya karaları içerisine derin bir şekilde sokulmakta ve Anadolu'yu üç koldan kuşatmaktadır. Anadolu oldukça yüksek bir ülkedir. Bu özelliği ile hemen hemen yarısını engebeler oluşturmakta; plato ve ova gibi düzlükler ise sahip olduğu alanın 1/3'ünü kaplamaktadır. Eski çağ tarihi bakımından Orta Toroslar bölgesi önem taşımaktadır. Çünkü Orta Anadolu'yu Kilikya (Çukurova civarı) ovasına bağlayan tek yol Gülek Boğazı'ndan geçmektedir. Anadolu önemli geçiş yolları üzerinde yer almaktadır. Bunlardan biri başlıca medeniyet merkezleri olan Akdeniz'i Hindistan ve Çin'e bağlayan yoldur. İkincisi ise Karadeniz kıyılarına ve bu kıyıların ötesine uzanmaktadır. Bu sayede Batı-Doğu ve Kuzey-Güney doğrultulu yolları ile ürünler ve kültürler arasında ticaret ve mübadele sağlamaktadır. Bugün Türkiye konumu itibarıyla Avrupa, Ortadoğu ve Türk Cumhuriyetleri arasında bir aktarma merkezi olma hususunda çoğu otorite tarafından lojistik üssü olarak kabul edilmektedir (Şahin, 2014:352-354).

Ulaşımının tarihi gelişimi genel olarak üç bölüme ayrılmıştır; Cumhuriyet öncesi dönem (1856-1922), demiryollarının ağırlıklı olduğu dönem (1923-1950) ve 1950'den günümüze kadar olan dönem.

Türkiye'de ilk olarak demiryolu gelişimi 19. yüzyılın son dönemlerine rastlamaktadır. Farklı devletler tarafından gerçekleştirilen yapım çalışmalarını ilk olarak İngilizler üstlenmiş ve böylece 1856 yılında İzmir-Aydın yöresine ilk inşa gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet öncesi çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolunun 4000 km'lik bölümü Cumhuriyet'in ilanından sonra çizilen milli sınırlar içerisinde kalmıştır. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı devletinden yine bugün ulusal sınırlar içerisinde kalan 18350 km'lik bir karayolu ağı devralmıştır. Bu yolun 4000 km'si iyi durumda olmakla birlikte 13900 km'si stabilize yol ve geri kalan kısmı da toprak yoldur. Ayrıca deniz ticaret filosunun motorla çalışan kesimi 11,024 grostondan ibaretti (Bulut, 2007). Sağlıklı liman ve çağdaş anlamda gemi üretimi yok denecek kadar azdı.

Cumhuriyet'in kurulmasıyla birlikte sanayileşme ve kalkınma politikasının ana unsurlarından bir tanesi olan ulaştırma altyapısının geliştirilmesine önem verilmiş ve bu hassasiyet özellikle demiryolu yapımında gösterilmiştir. 1923 öncesi demiryollarının büyük bir bölümü Konya-Ankara doğrultusunun batısında yer alırken, Cumhuriyet döneminde bu alanda yapılan yatırımların büyük bir bölümü doğuya kaydırılmıştır. 1925 yılında ilk demiryolu kongresiyle ülkedeki demiryolu ulaşımının önemi ortaya konulmuş ve 1929 yılına gelindiğinde 1000 km uzunluğunda demiryolu yapımı tamamlanarak işletilmeye açılmıştır. Demiryolu kongresiyle birlikte alınan kararlar doğrultusunda doğal kaynak, üretim merkezleri ve pazar alanlarına yayılan bir ulaşım planlamasıyla ekonominin canlanması sağlanmıştır. 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planları demir-çelik, kömür ve ağır sanayi ürünlerine ağırlık verdiği için bu dönemde demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. 1940-1950 yıllarında bu gelişim İkinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle durgunluğa girmiştir. Bu dönem, Marshall yardımları ile karayolu projelerinin geliştirildiği bir dönem olmuş ve traktör, biçerdöverin ülkeye girişi sağlanmıştır. Ayrıca aynı dönemler içerisinde asfaltlama çalışmaları da yapılmıştır. Deniz taşımacılığı yine bu dönemlerde özel sektör ağırlıklı olarak hızlı bir gelişim

göstermiş ve deniz ticaret filosunun en çok gelişim gösterdiği yıllar 1940-1950'ler olmuştur (Acar ve Gürol, 2013:290-302).

1950'den sonraki yıllar karayolunun artık demiryoluna karşı ezici üstünlüğünü kabul ettirdiği yıllardır. Demiryolu taşımacılığına yapılan %100 zam, ülke içerisinde otomotiv sanayinin montaj yoluyla kurulması, köy yolları yapımı için Köy İşleri Bakanlığına bağlı olarak Yol-Su-Elektrik (Y.S.E.) Genel Müdürlüğünün kurulması, yol inşaatında kullanılmak üzere makine ve teçhizat için dış kredi olanaklarının sağlanması, kamyon ithalatının serbest bırakılması gibi birçok faktör, karayolu taşımacılığının beklenenin çok üzerinde gelişmesini sağladı. Bu durum bugün ulaştırma sistemleri arasında karayoluyla yapılan yük taşımacılığında yüzde 93 ve yolcu taşımacılığında da yüzde 95 gibi dengesiz bir dağılımın oluşmasına zemin hazırlamıştır (Bulut, 2007). 1960 sonrası, beşer yıllık kalkınma planlarının hazırlandığı dönemlerdir. 1. ve 2. Kalkınma Planlarında karayollarının standartlarının yükseltilmesiyle alâkalı projeler yer alırken, demiryolları hem belirli bir standardizasyona ulaşamadığı için hem de gerekli onarımı yıllık olarak yapılmadığından dolayı sürekli güç kaybetmiştir. Aynı dönemlerde havayolu ve denizyolu taşımacılığını geliştirmek için uygulamalar başlatılmış ve bu uygulamalar sonucunda havayolu taşımacılığı denizyolu taşımacılığına göre daha fazla gelişme göstermiştir. Bunun sebebi olarak da Türk deniz ticaret filosunu oluşturan gemilerin ekonomik ömürlerini doldurmuş olmaları görülmektedir. Hemen her planda havayolu işletilme modernizasyonu konusu üzerinde durulmuş fakat yeterli verim alınamamıştır. Beşinci plan dahilinde limanlardaki konteynır trafiğinde artış yaşanmış ve bu artış gümrük mevzuatındaki değişim sağlanamadığı için altıncı plan döneminde sektöre uğramış, yedinci plan döneminde ise yeniden konteynır terminaleri için yatırımların yapılması çalışmaları başlatılmıştır (Oda, 2008: 9-10).

Boru hattı taşımacılığı, özellikle altıncı, yedinci ve sekizinci plan içerisinde yer almıştır. Hem planlı dönem hem de daha öncesi ve sonrasını içeren çalışmalarda ulaşım yatırımları arasında bir denge sağlanamamıştır. Bu dönemlerde ortalama yapılan yatırımların $\frac{3}{4}$ 'ünü karayolu yatırımları oluşturmaktadır. Benzer şekilde 1980 ihtilali sonrası yıllar otoyol yapımının hız kazandığı ve diğer ulaşım yatırımlarının onun gerisinde kaldığı yıllar olmuştur. 1980 ve 1990 yılları arasında Türkiye lojistik sektörü için gerekli olan kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alt

yapısını oluşturmuş ve 1990'lı yıllardan itibaren sektörde atılıma geçmiştir. 2000'li yılların başında emekleme devresi sona ermiş ve hem yerli hem de yabancı uluslararası şirketlerle işbirliği yapan ülkemiz hizmet kalitesinde sürekli iyileştirmeler yaparak dinamizmini kazanmıştır. Günümüzde de sektörün gelişimi açısından ulaşım yatırımları gerçekleştirilmektedir.

Tablo 3.1. Karayolu Uzunlukları (km)

Karayolu Uzunluğu	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Devlet Yolu	31271	31395	31372	31375	31341	31280
İl Yolu	30948	31390	31558	31880	32155	32474
Köy Yolu	298405	302398	305227	320366	323043	170762
Otoyol	2036	2080	2119	2127	2127	2155

Kaynak: TÜİK, Karayolu Uzunlukları (1991-2014)

Tablo 3.1. 2009-2014 yılları Türkiye'deki karayolları uzunluklarını göstermektedir. Tabloya göre bu dönemler arasında devlet yollarında ciddi bir değişim olmamışken, köy yollarında özellikle son dönemde bir azalış meydana gelmiştir. Otoyol ve il yollarında ise sürekli bir artış olmuştur. Karayolları taşımacılığı Türkiye'de yük ve yolcu konusunda en çok tercih edilen taşıma yöntemidir. Günümüzde yolcuların yaklaşık yüzde 95'i ve ürünlerin yüzde 90'ı bu yöntem ile taşınmaktadır. Özellikle son dönemlerde otoyolların iyileştirilmesine önem verilmektedir. Karayolu taşımacılığı 1950'lerden sonra yıllık ortalama yüzde 7.6 bir büyüme gerçekleştirmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre 2000 ve 2014 yılları arasında karayollarından geçen taşıt miktarı yüzde 85, yük miktarı ise yüzde 45 civarında artış göstermiştir.

Tablo 3.2. Demiryolu Uzunluğu (km)

Yıllar	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Demiryolu Hat Uzunluğu	9080	9594	9642	9642	9718	10087

Kaynak: TÜİK, Demiryolu Uzunluğu (1977-2014)

Tablo 3.2. 2009-2014 yılları demiryolu hat uzunluğunu göstermektedir. Belirlenen dönemler arasında ekonomik büyüme ve nüfus artışı yaşanmasına rağmen demiryolu uzunluğu bu gelişmenin gerisinde kalmıştır. Suriye ve Irak demiryolu hatlarının kapalı olması sebebiyle 2013 yılında 420 km olarak gerçekleşen taşıma mesafesi 2014 yılında 417 km'ye düşmüştür. Demiryolu taşımacılığı maliyet avantajı sağladığından dolayı işletmeler tarafından daha çok tercih edilen bir ulaşım türüdür. Fakat günümüzde mevcut demiryolu hatlarından bazılarının sistem dışı kaldığı hatta bu bölgelerde demiryolu ağının geriye gittiğini söylemek mümkündür (TCDD, Demiryolu Sektör Raporu, 2014: 12-13).

Tablo 3.3. Demiryolu İle Yük Taşımaları (Milyon Ton)

	2010	2011	2012	2013	2014
Yurtiçi	21.124	22.198	22.764	23.341	25.085
Uluslararası	2.692	2.555	2.123	1.712	1.679
İdari	539	668	779	1.544	1.983
Toplam	24.355	25.424	25.666	26.597	28.747

Sahibine Ait Vagonlar	4.250	5.669	6.049	7.058	8.310
------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Kaynak: TÜİK, Demiryolu İle Yük Taşımaları (2010-2014)

Tablo 3.3'de demiryolu ile taşınan yük miktarları milyon ton cinsinden gösterilmiştir. Yıllar itibariyle yurtiçi, yurtdışı ve toplam yük taşıma miktarlarında artış olduğu görülmektedir.



Şekil 3.1. Başlıca Limanlar

Türkiye mevcut konumu itibariyle deniz ve boğazlarda denizyolu taşımacılığında önemli bir üstünlüğe sahiptir. Türkiye'nin denizlere olan boğaz bağlantıları, bu bağlantılarla okyanuslara açılması ve çok sayıda doğal limana sahip olması büyük avantajlarıdır. Ayrıca günümüzde uluslararası ticaretin önemli bir kısmı da denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Türkiye'nin ticari mallarının yüzde 80'i denizyoluyla taşınmaktadır (<http://www.denizticareti.gov.tr>). Fakat gemilerimizin yük taşıma kapasiteleri yeterli olmadığından çoğu ticari mal yabancı gemilerle taşınmaktadır. 8333 kilometre kıyı şeridine sahip Türkiye'de 172 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından 2 tanesi de Türkiye Devlet Demiryolları tarafından işletilmektedir (<http://www.denizticaretodasi.org.tr>).

Tablo 3.4. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

Yıllar	İthalat-İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam
2003	2.284.686	97.838	110.226	2.492.750
2004	2.899.860	37.708	176.288	3.113.856
2005	3.119.465	18.322	174.421	3.312.208
2006	3.650.082	23.050	184.921	3.858.053
2007	4.375.112	61.417	145.739	4.582.268
2008	4.813.107	162.908	115.606	5.091.621
2009	4.249.875	142.025	12.542	4.404.442
2010	4.660.891	208.325	874.239	5.743.455
2011	5.461.078	305.256	757.171	6.523.505
2012	5.821.683	472.345	898.368	7.192.396
2013	6.365.622	544.496	989.815	7.899.933
2014	7.069.819	527.065	754.238	8.351.122

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme (2003-2014)

Limanlar ticarete konu olan malların ekonomiye giriş ve çıkış yaptığı üsler olarak ifade edilmektedir. Tablo 3.4.'de 2003-2014 yılları arasında limanlarımızda yapılan toplam yükleme ve boşaltma faaliyetlerini göstermektedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2014 yılında dış ticaretimizin yüzde 86'sı denizyoluyla yapılmış olup, ülkemiz liman ve iskelelerinde yine aynı yıl toplam 383.091.368 ton yük elleçlenmiştir. Toplam yükün

yüzde 23. 1'i olan 88.536.814 tonu ihracat, yüzde 50. 8'i olan 194.713.786 tonu ithalat, yüzde 13. 3'ü olan 50.729.208 tonu kabotaj, yüzde 12. 8'i olan 49.111.560 tonu ise transit olarak gerçekleşmiştir. Kasım 2015 rakamlarıyla 132.437.371 bin dolar ihracat gerçekleştirilmiş olup bunun 71.002.778 bin dolarlık kısmı denizyolu vasıtasıyla taşınmıştır. İthalatta ise 189.203.902 bin dolar olup bunun 114.686.524 bin dolarlık kısmı denizyoluyla taşınmıştır.

Tablo 3.5. Hava Limanları Yük Trafığı (Kargo+Posta+ Bagaj) (Milyon Ton)

HAT	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
İç Hat	0.32	0.39	0.41	0.42	0.48	0.55	0.62	0.63	0.74	0.81
Dış Hat	0.98	0.97	1.13	1.22	1.24	1.47	1.63	1.62	1.85	2.08
Toplam	1.30	1.36	1.54	1.64	1.72	2.02	2.25	2.25	2.59	2.89

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İstatistiklerle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme (2003-2014)

Tablo 3.5.'te de havayolu ile yük taşıma oranları hem iç hem de dış hatlarda sürekli bir artış göstermiştir. Bu dönemler arasında yük taşıma artışı yanında hava taşıma işletmelerinin sayılarının da bir artış olmuş ve 2014 yılı itibariyle havayolu sektörü cirosu 26 milyar dolara ulaşmıştır. Uluslararası Hava taşımacılığı birliği (IATA) verilerine göre Türkiye'de hava taşımacılığı 2002-2014 yılları arasında yüzde 346 oranında büyüme gerçekleştirmiş olup 2015 Mayıs sonu itibariyle önceki yıla göre yüzde 8'lik bir büyüme gerçekleştirmiştir. Yük taşımacılığındaki aylık değişim ise 2015 Eylül itibariyle yüzde 10.8 oranında bir artış ile 328.243 ton olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'de mevcut hava alanı sayısı bugün itibariyle 55 adet olup THY tarafından yeni açılan kargo ambarı ile yük hacmi artırılarak artan iş için kapasite yaratılmaya çalışılmaktadır.

Boru hattı taşımacılığı daha önce de bahsedildiği gibi, genellikle hampetrol, doğalgaz gibi akışkan ya da gaz halinde olan ürünlerin bir yerden başka bir yere yer altından borularla aktarılması yöntemiyle yapılan bir taşımacılık türüdür. Bu taşıma türünün uluslararası taşımacılıkta önemli bir yeri vardır. Boru hattı taşımacılığı kendi alanında karayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığına göre daha hızlı, güvenli ve ekonomik üstünlüklere sahiptir. Türkiye'nin mevcut boru hatları;

- Bakü-Tiflis-Ceyhan hampetrol boru hattı
- Irak-Türkiye hampetrol boru hattı
- Türkiye-Yunanistan doğalgaz boru hattı
- Rusya-Türkiye doğalgaz boru hattı (Batı hattı)
- İran-Türkiye doğalgaz boru hattı
- Rusya-Türkiye doğalgaz boru hattı(Mavi akım)
- Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı

Bugün dünya petrol ve doğalgaz rezervinin yaklaşık olarak yüzde 75'i Orta Doğu, Avrupa, Rusya ve Orta Asya ülkelerinde bulunmaktadır. Özellikle Orta Asya'daki rezervler dünya enerji talebini karşılamada önemli bir kaynak olarak görülmektedir. Buna bağlı olarak Türkiye'nin gerek coğrafi konumu gerekse jeopolitik önemi ile Orta Doğu ve Orta Asya'nın üretiminin dünya pazarlarına ulaşımı konusunda hem köprü hem de terminal olma özelliği vardır. Dolayısıyla hem ekonomik hem de siyasi güç kazandıracak olan bu taşımacılık türünde hali hazırda bulunan projelere gerekli özen gösterilmelidir (<http://www.enerji.gov.tr>). Bu kapsamda geliştirilen projeler şu şekildedir;

- Trans Anadolu doğalgaz boru hattı projesi
- Türkiye-Bulgaristan enterkonektörü projesi
- Rusya-Türkiye-Avrupa doğalgaz boru hattı projesi (Türk akımı)

Belirtilen projelerle ilgili görüşmeler muhatap ülkelerle gerçekleştirilmiştir ve yürütülen projeler kapsamında fizibilite çalışmaları devam etmektedir. Ayrıca bazı projelerin ülkeler arasındaki siyasi gelişmelere paralel olarak müzakerelerin başlatılması planlanmaktadır. Bu projeler dışında da hükümet programında yer alan doğalgaz ve petrol boru hattı projeleri mevcuttur (<http://www.enerji.gov.tr>).

3.3.1. Türkiye'de Lojistik Uygulamaları

Türkiye'de lojistik önce ihracat ve ithalat, daha sonra da büyük ölçekli perakendecilik ile ortaya çıkmıştır. Türkiye'de birçok şirket lojistik hizmetini şirket ana faaliyeti olarak görmekte ve kendi bünyesinde yürütmektedir. Bu hizmetler daha

çok depolama ve dağıtım kanalı aktif olarak yürütülmektedir. Bununla birlikte genel olarak şirketlerin enformasyon alt yapısında eksiklikler bulunmaktadır. Ayrıca lojistik hizmet veren şirketlerin gerek finansal, gerekse operasyon el açısından giderek artmakta olan lojistik hizmet talebini karşılamaya yönelik eksiklikleri bulunmaktadır. Tüm bu eksikliklere rağmen lojistik sektörü hızlı bir değişim ve dönüşüm yaşamakta olup dünya standartları üzerinde hizmet sunabilen şirketler de bulunmaktadır. Sektörde faaliyet gösteren firmalar hem yurt içi hem de yurt dışındaki firmalarla rekabet halindedir. Stratejik konumu itibarıyla Türkiye pazarı aynı zamanda ucuz işgücü ve sahip olduğu arsa olanakları bakımından da avantaja sahiptir. Özellikle sabit yatırımlar; bilgisayar teknolojileri, filo yenileme alanlarında yapılmaktadır. Kalifiye eleman yetiştirmek amacıyla yapılan eğitim alanındaki yatırımlar da devam etmektedir. Bu kapsamda üniversite-sektör işbirliği ile Türkiye önemli gelişmeler kaydetmiştir.

Türkiye’de lojistik sektörü heterojen bir yapıya sahip olup sermaye, kârlılık ve ciro büyüklüğü, anlayış, çalışma prensipleri, değerleri ve örgüt kültürleri açısından birbirinden farklı yapıda olan firmalar dikkat çekmektedir (Babacan, 2005: 10-11). Bunlar;

- Daha çok spot işler yapan küçük firmalar, geleneksel biçimde çalışmakta ve modern iş anlayışından uzak, anlık ve günlük işlerle varlıklarını sürdürmektedir. Bu firmaların ilk amacı ciro ve kârlılıktır. Kalıcı politikaları, ilkeleri ve pazarlama stratejileri yoktur.
- Yerli sermayeyle kurulmuş, kökeni taşımacılık sektörüne dayanan, piyasa koşullarını bilen, bir yandan geleneksel, bir yandan küresel olmaya çalışan KOBİ’lerdir. Bu firmalarda örgütsel anlayış geleneksel ve ticari anlayış ise büyümeye yöneliktir. Köklü deneyimleri vardır ve pazarın büyümesi için çalışan firmalardır.
- Bir holding bünyesinde olan, büyüme ve gelişme şansına sahip, uluslararası boyutta iş yapabilme yeteneğinde olan ve küresel olan veya olmayan büyük firmalardır. Bu firmalar örgütsel yapı olarak daha modern ilkelerle çalışan, sektörde marka olmaya gayret gösteren, iş etiğine ve yaratacakları katma değere önem veren firmalardır.

- Yabancı firmaların Türkiye şubeleri; uluslararası marka olma avantajını kullanarak güven sağlayan ve kendi standartlarında hizmet verecek pazarın hizmet düzeyine katkı sağlayacağına inanan, aynı zamanda yerel avantajlardan yararlanmayı amaçlayan firmalardır.
- Kuruluşu kargo şirketi statüsünde olan ve daha sonra aynı isimle bir lojistik firması kuran ve daha önce var olan kargo taşıma ağından yararlanan firmalardır. Sektörde lider olmak, yeni projelerle pazar payını büyütmek, yeni ürün ve hizmetlerle pazarda ilgi çekmek, yeni yatırımlar ve eğitimleri sürekli kılarak fark yaratmak gibi gelişme hedefleri bulunan firmalar içinde ilk kez alanında kalite ödülü alanlar da vardır (Babacan, 2005: 10).

Sektörde faaliyette bulunan firmalar son zamanlarda dış kaynak konusuna yönelmişler ve bunun sonucunda dış kaynak kullanımı giderek daha da yaygın hale gelmeye başlamıştır. Bu kapsamda özellikle 3. parti lojistik ve 4. parti lojistik şirketlerin uluslararası operasyonlarının hızlanmasıyla birlikte büyümesi beklenen alanlar olmuştur.

3.3.1.1. Türkiye Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü

Rekabet edebilirlik, bir ekonominin serbest ticaret ve piyasa koşullarında yerel ve uluslararası piyasaların taleplerini karşılayan mal ve hizmetleri üretebilme gücüne ne derece sahip olduğunu anlatan bir kavramdır. Ekonomilerin rekabet edebilirliği, üretim faktörlerinin etkin ve verimli bir şekilde kullanılmasıyla belirlenebilir. Bunun yanında ekonomide ilgili ve destekleyici sektörler olması, ülke rekabet edebilirliğini olumlu yönde etkilemektedir. Dünya Ekonomik Forumu tarafından rekabet edebilirlik, bir ülkenin üretkenlik seviyesini gösteren politikaların ve faktörlerin bir bileşimi olarak tanımlanmaktadır. Küresel Rekabetçilik Endeksi 2014-2015 raporuna göre Türkiye 4.46 puan ile 45. sırada yer almıştır (Küresel Rekabetçilik Raporu, 2014-2015: 25).

Türkiye bugün doğu-batı arasında yaklaşık 600 milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında bulunmaktadır. Sahip olduğu karayolu, demir ve denizyolu bağlantılarıyla hava alanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin

kalbi durumunda olan Türkiye; Avrupa, Balkanlar, Orta Asya, Kafkasya, Karadeniz, Kuzey Afrika ve Orta Doğu arasında bir aktarma merkezidir. Özellikle son dönemlerde ithalat ve ihracattaki gelişmeler Türk lojistik sektörüne de yansımıştır.

Dünya ekonomisi ise 2014 yılında yüzde 2.6 oranında bir büyüme ile 77 trilyon dolara ulaşmış ve yüksek gelir grubundaki ülkelerin farklı hızlarda toparlanmaya başladığı, gelişmekte olan ülkelerin ise büyüme hızlarının yavaşladığı görülmüştür. Gelişmekte olan ülkelerin küresel ekonomideki payı da yüzde 32.9'a yükselmiştir.

OECD kayıtlarına göre dünya ticaret hacminde meydana gelen gelişme 2010-2014 yılları arasında şu şekilde gerçekleşmiştir;

Tablo 3.6. Dünya Ticaret Hacmi

Toplam Mal Ticareti Milyon ABD Doları	Dünya Ticaret Hacmi				
	2010	2011	2012	2013	2014
İhracat	15.152,112	18.074,317	18.121,894	18.405,296	18.609,905
İthalat	15.099,379	18.025.336	18.076,241	18.460,736	18.809,670

Kaynak: MUSİAD, Lojistik Sektör Raporu (2015)

Tablo 3.6'da 2010 ve 2011 yılları arasında yaklaşık yüzde 20 oranında ticaret hacmi artmıştır. 2012, 2013 ve 2014 yıllarında ise dünya ekonomisinde bir durgunluk yaşanmıştır. Bununla birlikte 2015 yılında petrol fiyatlarında yaşanan düşüşler, FED'in faiz artırma politikaları, dünyanın 2. büyük ekonomisi olan Çin'de yapılan devalüasyonlar (bir ülkenin resmi parasının diğer ülke resmi paraları karşısında değer kaybetmesi), yine Çin ekonomisinde beklenen büyüme oranlarının aşağı doğru revize edilmesi, Rusya ekonomisinde meydana gelen daralmalar, Yunanistan sorununun devam etmesi, İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden ayrılma konusundaki fikri ve halâ etkisini sürdüren Suriye sorunu ülkeleri ekonomik büyüme açısından olumsuz etkilemiştir.

Uluslararası Para Fonuna (IMF) göre lojistik hizmetlerin dünya GSYH'sinden aldığı pay yüzde 29'dur. Türkiye'de bu oran yüzde 20 olarak ölçülmektedir. ABD'de

yapılan bir çalışmaya göre yalnızca taşıma sektörünün 2016 yılında 4 trilyon dolar gelir yaratması beklenmektedir. 2011 yılından itibaren taşımacılık sektörü çok hızlı gelişmekte ve her yıl ortalama yüzde 7 oranında büyüme kaydetmektedir (MUSİAD, Lojistik Sektör Raporu, 2015: 63).

2007'den beri Dünya Bankası tarafından belirli ölçütler temel alınarak hazırlanan Lojistik Performans Endeksi'ne göre Türkiye 2007 yılında 3,15 puan ile 34. sırada yer almıştır. 2010 yılında 39. sıraya düşmüş, 2012 yılında 27. sıraya yükselmiş fakat 2014 yılında tekrar düşüş yaşayarak 30. sırada yer almıştır. Bu endekse göre ülke sıralamaları şu şekilde yapılmaktadır;

- Lojistikte kötü olan ülkeler; en az gelişmiş ülkelerdeki gibi ciddi lojistik kısıtları olan ülkeleri kapsamaktadır.(Alt LPI grubu)
- Kısmen iyi performans gösteren ülkeler; genellikle düşük ve orta gelirli ülkelerdeki gibi belirli düzeyde lojistik kısıtları olan ülkeleri kapsamaktadır. (3.ve 4. LPI grubu)
- İstikrarlı performans gösterenler; lojistik performansı bulunduğu gelir grubundaki ülkelerin çoğundan daha yüksek puanlanan ülkeleri kapsar. (2.LPI grubu).
- Lojistik dostu ülkeler; yüksek performanslı ve çoğu yüksek gelirli olan ülkeleri kapsar. (Üst LPI grubu).

Türkiye 2014 yılında almış olduğu 3,50 puanıyla bu kategoride Üst LPI grubuyla 2.LPI grubunun tam ortasında yer almaktadır (<http://www.und.org.tr>).

2014 yılında Türkiye'nin üretim yöntemiyle Gayri Safi Yurtiçi Hasılası, cari fiyatlarla 1.750 milyar lira olup bunun yüzde 12'si, yani 210 milyar TL'si "Lojistik (ulaştırma ve depolama)" sektörüdür. Lojistik sektörünün 1998-2014 yılları arasındaki GSYİH içindeki payı ise yüzde 13'tür. Ulaştırma ve depolama sektörü, "İmalat" ve "Toptan ve Perakende Ticaret" sektörlerinden sonra Türkiye'nin GSYH'si içerisindeki en büyük üçüncü paya sahip sektördür (MUSİAD, Lojistik Sektör Raporu, 2015: 91).

Lojistik sektöründeki büyüme Türkiye'nin GSYİH gelişimi ile paralellik göstermekte olup 1999-2008'de her ikisinde de azalan oranda büyümüş, 2008'de eksi

yönlü bir büyüme kaydetmiş, 2009 ve 2010 yıllarında hızlı bir büyüme gerçekleştirmiştir. 2011 yılından sonra azalan oranda bir büyüme kaydettiği görülmüştür. Türkiye 2015 yılı ilk yarısı için üretim yöntemi ile GSYH'si 926 milyar 022 milyon TL olup bu oranın yaklaşık olarak yüzde 12'si, yani 111 milyar 122 milyon TL'si lojistik sektörünün aldığı paydır.

Küresel ticarete, Türk ihracatçılarının rekabet edebilirliğini etkileyen faktörler arasında etkin ulaşım ve lojistik sistemi de yer almaktadır. Türkiye'nin 2015 yılı uluslararası taşımacılıkta tercih ettiği taşıma modlarına bakıldığında;

İhracatta denizyolu yüzde 59'luk bir dilimle ilk sırayı alırken, ikinci olarak yüzde 32 ile kara taşımacılığı ve yüzde 12 ile hava taşımacılığı yer almaktadır. En az tercih edilen taşıma yöntemi ise yüzde 0.6 ile demiryoludur. İthalatta da sıralama değişmemekle beraber en fazla ithalat Asya ile gerçekleştirildiğinden dolayı deniz taşımacılığı yüzde 65'lik bir oranda gerçekleşirken, karayolu ile yapılan ithalat yüzde 16'da kalmakta ve sonrasında da onu yüzde 10 ile havayolu takip etmektedir. İthalatta boru taşımacılığımızdaki artış sebebi doğalgazın yurt dışından temin edilmesinden kaynaklanmaktadır (MUSİAD, Lojistik Sektör Raporu, 2015: 84-92).

3.3.1.2. Türkiye Lojistik Sektörünün Üstünlükleri

- Coğrafi konumu itibariyle Avrupa-Asya arasında bir köprü vazifesine sahip olması
- Sahip olduğu pazar potansiyeli
- Lojistik sektörünün operasyonel gücü
- Stratejik ve coğrafi konumu
- Tüm Avrupa ve Türk Cumhuriyetleriyle aktif olarak faaliyette olması
- Ucuz ve genç işgücü
- Lojistik sektörünün genç ve dinamik bir yapıya sahip olması
- Artan yabancı sermaye yatırımları
- Lojistik sektöründe lise ve üniversitelerde kalifiye eleman yetiştiriliyor olması

- Dünyanın en önemli enerji kaynakları üzerinde bulunması
- Sürekli ve hızlı bir şekilde artış gösteren dış ticareti (Sarıdoğan, 2013: 76).

3.3.1.3. Türkiye Lojistik Sektörünün Eksiklikleri

- Mevcut işgücünün verimli ve gerektiği şekilde kullanılamaması
- Bilgi teknolojilerinin lojistik faaliyetlere etkili bir biçimde entegre edilememesi
- Türkiye’de faaliyet gösteren firmalar genellikle aile firmalarıdır (Kayseri örneği) ve lojistiği işletmenin bir parçası olarak görmektedirler. Bu bakış açısı bu firmaları maliyet avantajından yoksun bıraktığı için ölçeklerinin de büyümesini engellemektedir.
- Genel olarak firmaların üretim ölçekleri küçüktür ve lojistik faaliyetleri kendi bünyelerinde gerçekleştirmeleri verimlilik kaybına neden olmaktadır.
- 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nda eksikliklerin bulunması
- Karayollarında verimsiz ve eski araçların kullanılması
- Karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı yaklaşık yüzde 93 gibi çok yüksek bir orandır. Yapılan yatırımlarda diğer ulaşım sistemlerine oranla karayolu ağının geliştirilmesine daha çok önem verilmesi sonucu araç sayısı hızla artmış ve atıl kapasite oluşmuştur. Bu eğilim hem karayollarının vaktinden önce yıpranmasına hem de kazalara yol açmaktadır. Hem araç sayısı fazlalığı hem de aşırı yüklemeler karayolları üzerindeki trafik güvenliğini de olumsuz yönde etkilemektedir.
- Gümrük mevzuatında çok fazla madde olmasından kaynaklanan karışıklık
- Lojistik hizmeti alan şirketlerin bu duruma yalnızca taşıma amaçlı bakmalarından kaynaklanan kısa süreli kontratlar yapmaları lojistik hizmet veren şirketleri zor durumda bırakmaktadır.

- İthalat ve ihracattaki formaliteler işlemlerden anlayacak uzmanlık gerektirdiği için kalifiye eleman yetersizliği ve eğitimli personel sıkıntısı mevcuttur.
- Lojistik sektöründe yönetici konumunda çalışacak tecrübeli eleman eksikliği olmakla birlikte alt seviyedeki elemanların da kalifiye olmadıkları bir durum mevcuttur.
- Türkiye bugün birçok limana sahip olmasına rağmen uluslararası ölçekte bir limana sahip değildir.
- Özellikle Avrupa ve ABD’de yaygın olan “dış kaynak kullanımı”, henüz Türk firmaları tarafından yeterli ilgiyi görmemektedir.
- Demiryolları kullanımından etkin bir şekilde yararlanılmaması, vagon ve lokomotif sayısı ve kapasitelerinin yetersizliği
- Demiryolu ağlarının bakımsız olması nedeniyle istasyonlarda yükün depolanıp saklanacağı bir alan bulunmamaktadır.
- Demiryolu taşımacılığı yalnızca dökme yük ve büyük oranda devlet ürünleri taşımada kullanılmaktadır. Farklı tipte yükleri taşımaya uygun olmayan bir sisteme sahip olması.
- Demiryollarında yan sanayinin gelişmemiş olması ve elektrikli hatların yetersizliği
- Organize sanayi bölgeleri arasında hat bağlantıları olmaması
- Hava taşımacılığında milli yolumuz zayıftır. Genellikle yabancı kargo şirketleri hava yükünü taşımaktadır.
- Limanlar aynı bölgeye yapılmış, bitişik ve küçük kapasiteye sahiptirler. Bu durum liman hizmetlerinin pahalı olmasına yol açmıştır.
- Türkiye’deki denizcilik sektörünün mevcut potansiyeli ile bu potansiyelin ülke ekonomisine sağladığı katma değer arasında bir uyumsuzluk vardır. Türkiye 8000 km’yi aşkın kıyısı bulunmasına rağmen denizcilikten yeterince faydalanamamaktadır. Özellikle Doğu Karadeniz illeri başta olmak üzere göç vermektedir.

- Kombine taşımacılığın en ekonomik olanının denizyolu-demiryolu olduğu bilindiği halde halâ yeterince gelişmemiş olması
- İntermodal taşımacılığın yaygınlaştırılması gerekliliği
- Yasal düzenleme ve yapılan akademik araştırmaların yetersizliği (Erkan, 2014: 53).

4. ÇOK ULUSLU ŞİRKETLER VE SİVAS EKONOMİSİ

4.1. Çok Uluslu Şirket Kavramı

4.1.1. Çok uluslu Şirketlerin Tanımı

Çok uluslu şirketler bir ana merkezi bulunan ve bu merkeze bağlı olarak değişik ülkelerde üretim yapan şubelerden ve bağlı birimlerden oluşan işletmelerdir. Merkez, şubelerin yönetimini denetler ve sınır sisteminin beyni gibi görev yapar. Dış ülkelerdeki şubeler buna karşılık olarak, elde ettikleri kazançları (tamamını veya bir kısmını) ana merkeze transfer ederler (Seyidoğlu, 2013: 622).

Birleşmiş Milletlerin çok uluslu şirketlerin tanımına yaklaşımı onların yapı ve faaliyetlerinin açıklığa kavuşturularak uluslararası hukuki bir statü verme ve tabi olacakları uluslararası hukuk kurallarının düzenleme çalışmalarına yardımcı olma açısındandır. Buna göre çok uluslu şirket;

(a) Ekonomik işletme birimlerinin hukuki şekli ve uğraşı alanlarına bakılmaksızın iki ya da daha fazla ülkede faaliyet gösteren,

(b) İşletme birimleri arasında, evrensel stratejiyi oluşturmak üzere, uyumlu ve ortak politikaların saptanmasına yol açan, bir ya da birden fazla karar alma merkezlerinin efektif kontrolüne dayalı bir karar alma sistemi altında, nüfuzun sahiplik ya da birimler arasındaki diğer bağlar yoluyla kullanıldığı,

(c) Bilgi, kaynak ve sorumlulukların birimler arasında paylaşıldığı, ekonomik işletmelerden oluşan ticari bir teşebbüstür (Büyükuslu ve Kutal, 1996: 22).

Çok uluslu şirketlerin benzer şekilde tanımları yapılmıştır. Bunlardan bir diğeri ise şu şekildedir;

Ana ülkesinden başka en az bir ülkede fırsatlara ve diğer varlıklara sahip olan işbirliği. Bu tür şirketlerin farklı ülkelerde ofis ve şirketleri vardır ve genellikle dünya çapında yönetimi kontrol ettikleri merkezileşmiş bir baş ofisleri bulunmaktadır. Bu şirketlerin birçoğu küçük ülke sınırını aşmış olan bütçeye sahiptir. Bazıları “uluslararası işbirliği” olarak adlandırılmaktadır (<http://www.investopia.com>).

4.1.2. Çok uluslu Şirketlerin Yapıları ve Faaliyetleri

Küreselleşmenin ilk dalgası olan 19. yüzyıl ile Birinci Dünya Savaşı döneminde çok uluslu şirketler ticari ve finansal uyumun sağlanmasında çok önemli bir role sahip olmuştur. Finansal küreselleşme son 30-40 yıl içerisinde hızlı bir yükselme eğilimine girmiştir. Böylece uluslararası sermaye akımlarının toplamının dünya GSYH'sine oranı 2000'lerde yüzde 300'lere yükselmiştir. Finansal küreselleşme farklı üç boyuta sahiptir;

- Uluslararası portföy yatırımları
- Dış borçlar
- Doğrudan yabancı yatırımlar (DYY)

Doğrudan yabancı yatırımlar, yabancı kişi ya da firma tarafından hedef ülkede bir şirket satın alınarak ya da o ülkedeki mevcut iş operasyonlarını genişleterek en az yüzde 10 hisse elde ettiği yatırımlardır. Doğrudan yabancı yatırımlar vasıtasıyla birçok ülkede yatırım ve üretim yapan şirketlere de çok uluslu şirket denmektedir. Çok uluslu şirketler bazı yazarlar açısından emperyalizm ve sömürgecilik olarak görülmüş, bunun aksine bazı yazarlar için de yapılan doğrudan yabancı yatırımlardan hem bu şirketlerin hem de misafir ülkelerin fayda sağlayacağı görüşü oluşmuştur. Özellikle 1980'lerde başta otomotiv ve elektronik sektörü olmak üzere Japon devlerinin doğrudan yabancı yatırımlardaki atılımı bu ülkeyi bu alandaki lider ülkelerden biri haline getirmiştir. Avrupa Birliği ve Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA) gibi uluslararası birliklerin oluşması da doğrudan yabancı yatırımlar için yeni fırsat alanları oluşmasına yol açmıştır. 2001 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne katılması ve 2001-2008 yılları arasında dünyada likidite bolluğu yaşanması geliştirmekte olan ülkelere akan doğrudan yabancı yatırımların hızlanmasına neden olmuştur. 2008 yılında gerçekleşen Küresel Finansal Krizle doğrudan yabancı yatırımlarda bir düşüş meydana getirmiştir.

Çok uluslu şirketler bir ana merkezden oluşmaktadır ve bu merkeze bağlı olan şubeler vasıtasıyla yürütülen işlemlerin oluşturduğu bir bütündür. Kuruluşun karar merkezi olan ana şirket bu teşkilatın beyni durumundadır. Merkeze bağlı şube sayıları arttıkça, merkez şube arasındaki işlemlerde karmaşık bir yapı ortaya çıkmaya

başlar. Şirketlerin tamamına ilişkin hedef ve faaliyetler ana merkez tarafından belirlenir. Merkeze bağlı olan şirketlerin bazıları üretim ve pazarlama faaliyetlerini yürütürken, bazıları yalnızca pazarlama veya finansman faaliyetlerini yürütmekle sorumludur. Merkez şirket tarafından bağlı şirketlere sürekli denetim ve emir sağlanırken, şubelerden ise ana şirkete doğru mal, para veya bilgi transferi gerçekleşmektedir. Şubeler yalnızca merkezle ilişki içerisinde olmayıp birbirleriyle de ticari ilişkilerin gerektirdiği şekilde üretim, planlama, teknik hizmetler gibi konularda işbirliği yapmaktadır. Çok uluslu işletme sistemi ile üretim, pazarlama, finansman, araştırma-geliştirme ve yöneticilik gibi konularda aralarındaki işbirliği sayesinde tam bir bütünleşme sağlamış olmaktadır. Fakat uygulamada şubeler arasında büyüklük farklılıkları olabileceği gibi bunların bazılarının ana şirketle doğrudan bağlantısı da olmayabilir.

Çok uluslu şirketler tüm dünya üzerinde faaliyet göstermektedir ve amaçları maksimum kâr sağlamaktır. Bu şirketlerin dev üretim ve satış hacimleri, faaliyet gösterdikleri ülkelerde hükümetlerle olan ilişkilerinde ekonomik ve siyasi güç sağlamaktadır. Bu gücü sağlamlaştıran ise çoğu kez bu piyasalarda monopolcü veya oligopolcü bir yapıda bulunmaları olmuştur. Bunun sonucunda fiyat ve kârları, piyasalar kaldıracığı ölçüde yükseltmekte, öteki firmalarla anlaşarak pazarları bölüştürmekte ve yeni firmaların piyasaya girişlerini engelleyerek rekabeti kısıtlayabilmektedirler (Seyidoğlu, 2013: 623). Bu durum ev sahibi ülkelerle aralarında sık sık çıkar çatışmalarına neden olmaktadır. Çok uluslu şirketler öncelikle hammadde kaynaklarına ve ihracat yapabilecekleri bölgelere yakın olan ülkelerde yatırım yapmaktadır. Çok uluslu şirketlerin yaptıkları bu yatırımın karşılığını almak açısından misafir ülkenin sahip olduğu piyasa büyüklüğü ve ekonomik büyüme potansiyeli önemli bir faktördür. Yine bu ülkedeki vergi oranları ve vergi sistemindeki uluslararası standartlarla uyumluluk yatırım kararını etkileyen önemli faktörlerden biridir. Çok uluslu şirketlerin çoğunlukla yatırım yapmayı tercih ettiği ülkeler ücretlerin düşük ve işgücü piyasasındaki düzenlemelerin daha az kısıtlayıcı olduğu yerlerdir. Bunun yanında eğitim seviyesi de önemli bir belirleyici olup eğitim seviyesinin yüksek olduğu yerlere yatırım yapmak daha fazla potansiyel müşteri anlamına geldiğinden buraları tercih ederler. Daha önce de bahsedildiği gibi

doğrudan yabancı yatırımların misafir ülke açısından hem yararları hem de zararları vardır (Seyidoğlu, 2013: 624-628). Yararları;

- Ekonominin üretim kapasitesinde artış yaratma
- Üretim artışıyla beraber istihdam yaratma
- Yeni teknoloji ve yönetim bilgisi getirme
- Döviz girişi sağlama
- İhracatı artırma
- İç tekelleri kırma, rekabet ve dinamizm yaratma
- Ölçek ekonomisi yaratma
- Devlet hazinesine vergi geliri sağlama

Doğrudan Yabancı Yatırımların olumsuz yanları şu şekilde sıralanabilir;

- Ekonomi üzerinde yabancı denetiminin artması
- Yerli şirketler karşısında haksız rekabet üstünlüğü ve yerel ekonomide tekel kurma
- Dış ticaret kısıtlamalarının aşılması
- Yerli yatırımları azaltıcı etki
- Döviz giderlerini artırıcı etki
- Kur dalgalanmalarına neden olma ve mali kriz ortamı oluşturma
- İhracatı kısıtlama
- Teknolojik bağımlılık
- Ekonomik bütünlüğün bozulması ve işsizlik artışı
- Transfer fiyatlandırması

Çok uluslu şirketler hem bu olumlu hem de olumsuz yanlarına rağmen küresel ekonominin temel kuruluşlarıdır. Mal ve hizmetlerin tüm dünya çapında üretilmesini sağlarken faaliyetlerini küresel çapta planlar ve tüm dünyaya yeni fikir, model ve teknoloji yayarlar. Özellikle 1990'dan sonra bu yapıları kendi bünyelerine

çekebilmek için birçok gelişmekte olan ülke son derece özendirici politikalar uygulamıştır.

4.1.3.Çok Uluslu Şirketlerin Dünya Ekonomisindeki Yeri

İşletmelerin uluslararası faaliyetlerde bulunmaları dünya ülkelerini, farklı işletmeleri ve insanları birbirine yakınlaştırarak küreselleşme sürecinin oluşmasında önemli bir etken olmuştur. Bu süreç işletmeleri sınırlarının dışına çıkmaya zorlamış ve dünya çapında faaliyette bulunmaya başlamışlardır. Bugün de uluslararası ticaretin en önemli aktörleri çok uluslu şirketlerdir. Günümüzde Amerika, Avrupa Birliği ve Japonya'da kurulmuş dünyanın en büyük 500 çok uluslu şirketi dünya doğrudan yabancı yatırımının yüzde 80'inden fazlasını ve dünya ticaretinin yarısını elinde tutmaktadır. Bugün gelişmekte olan ülkeler içerisinde Çin en fazla yabancı sermaye yatırımı alan ülke konumundadır (Bağcı ve Serinkan, 2012: 94-96). Az gelişmiş ülkelerin de bu şirket yatırımlarından olabildiğince yararlanmak konusu başlıca politika amaçları olmuştur. Çok uluslu şirketler isminden de anlaşılacağı üzere faaliyet alanı tüm dünya olan kuruluşlardır. Fakat ülke tercihlerini daha çok altyapı koşulları dolayısıyla sanayileşmiş ülkelere yönelmektedirler. Yani bir sanayileşmiş ülkeden başka bir sanayileşmiş ülkeye yönelirler.

Tablo 4.1. Dünyanın En Büyük Otuz Çok Uluslu Şirketi

Sıra	Şirket	Merkez	Sektör
1	WALMART	ABD	Perakende
2	SİNOPEC GROUP	Çin	Petrol
3	ROYAL DUTCH SHALL	İngiltere/Hollanda	Petrol
4	CHİNA NATIONAL PETROLEUM	Çin	Petrol
5	EXXON MOBİL	ABD	Petrol
6	BP	İngiltere	Petrol
7	STATE GRİD	Çin	Elektrik&Elektronik
8	WOLKSWAGEN	Almanya	Motorlu Taşıt
9	TOYOTA MOTOR	Japonya	Motorlu taşıt
10	GLENCORE	İsviçre	Petrol
11	TOTAL	Fransa	Petrol
12	CHEVRON	ABD	Petrol
13	SAMSUNG ELECTRONİCS	Güney Kore	Elektronik
14	BERKSHİRE HATHAWAY	ABD	Yatırım&Pazarlama
15	APPLE	ABD	Bilgisayar ve ofis malzemeleri
16	MCKESSON	ABD	Sağlık
17	DAİMLER	Almanya/ABD	Motorlu taşıt
18	INDUSTRIAL&COMMER. BANK OF CHİNA	Çin	Bankacılık
19	EXOR GROUP	İtalya	Motorlu taşıt
20	AXA	Fransa	Sigortacılık
21	GENERAL MOTORS	ABD	Motorlu taşıt
22	E.ON	Almanya	Enerji
23	PHİLLİPS 66	ABD	Petrol
24	GENERAL ELECTRİC	ABD	Elektronik
25	ENI	İtalya	Petrol
26	GAZPROM	Rusya	Enerji
27	FORD MOTOR	ABD	Motorlu taşıt
28	PETROBRAS	Brezilya	Petrol
29	China Construction BANK	Çin	Bankacılık
30	CVS HEALTH	ABD	Sağlık

Kaynak: Fortune Global 500 (2015)

Tablo 4.1.'de yıllık satış gelirlerine göre sıralanan dünyanın en büyük 30 çok uluslu şirketi yer almaktadır. İlk sırada Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunan ve perakende alanında faaliyet gösteren WALMART almaktadır. İkinci sırada petrol çıkarma ve rafineri faaliyetinde bulunan SİNOPEC GROUP ve üçüncü sırayı da yine petrol rafineri ve çıkarma faaliyetinde bulunan İngiltere/Hollanda şirketi almıştır. Burada dikkat çeken taraf gelişmekte olan bir ülke olarak Çin'in daha önceki

sıralamalara oranla üst sıralara yerleşmiş olmasıdır. WallMart 'ın yıllık satış gelirleri toplamı örneğin Yunanistan, Finlandiya, Çek Cumhuriyeti, Arjantin ve Yeni Zelanda gibi ülkelerin gayri safi yurt içi hasıllarından oldukça yüksektir. Bulgaristan, Mozambik, Arnavutluk gibi ülkelerin gayri safi yurt içi hasıllarından onlarca kat büyüklüğe sahiptir. Buradaki ilginç husus çok uluslu şirketlerin yıllık satış toplamlarının yalnızca çoğu az gelişmiş ülkelerden değil, aynı zamanda birçok OECD ülkesinin ulusal gelirinden bile fazla olmasıdır. Bu durum da söz konusu işletmelerin dünya ekonomisindeki boyutlarını göstermek açısından oldukça önemlidir.

Küresel çapta 2012 yılında makroekonomik dalgalanmalardan olumsuz etkilenen uluslararası doğrudan yatırımlar, 2013 yılında toparlanarak yükselişe geçmiş ve 2014 yılı itibariyle tekrar bir düşüş göstermiştir. Bu düşüşte devam etmekte olan makroekonomik kırılmalıkların, ekonomi politikası belirsizliklerinin ve artış gösteren jeopolitik risklerin etkisi olmuştur.

Dünya Yatırım Raporu 2015'e göre gelişmekte olan ekonomilere yönelik uluslararası doğrudan yatırım girişleri 2014 yılında 681 milyar dolara ulaşmıştır. Küresel çapta gelişmekte olan ekonomiler böylelikle en fazla uluslararası doğrudan yatırım çeken grup olmuştur. Bu rapora göre gelişmekte olan ekonomilere yönelik uluslararası doğrudan yatırım girişlerinin 2015-2017 dönemlerinde sırasıyla yüzde 3, yüzde 4 ve yüzde 16 olacağı öngörülmektedir. Batı Asya Bölgesi'ne yönelik uluslararası doğrudan yatırım son altı yıl boyunca sürekli azalmış, 2014 itibariyle bu oran bölge toplamında 43 milyar dolara gerilemiştir. Bu bölgeye yönelik uluslararası doğrudan yatırım girişlerinde en yüksek paya sahip ülke Türkiye olmuştur. 2014 yılında Türkiye'ye 12.1 milyar dolar uluslararası doğrudan yatırım olmuştur. Bu oranla dünya içerisindeki payı yüzde 1'dir.

Tablo 4.2. Dünyada En Çok UDY Çeken Ekonomiler ve Türkiye

Ülke	Tutar(Milyon Dolar)	2014 sıralaması
Çin	128.500	1
Hong Kong, Çin	103.254	2
ABD	92.397	3
İngiltere	72.241	4
Singapur	67.523	5
Brezilya	62.495	6
Kanada	53.864	7
Avustralya	51.854	8
Hindistan	34.417	9
Hollanda	30.253	10
Şili	22.949	11
İspanya	22.904	12
Meksika	22.795	13
Endonezya	22.580	14
İsviçre	21.914	15
Rusya Federasyonu	20.958	16
Finlandiya	18.625	17
Kolombiya	16.054	18
Fransa	15.191	19
Polonya	13.883	20
Tayland	12.566	21
Türkiye	12.146	22
İtalya	11.451	23
Malezya	10.799	24
Birleşik Arap Emirlikleri	10.066	25

Kaynak: YASED, UNCTAD Dünya Yatırım Raporu (2015)

Tablo 4.2.'de görüldüğü gibi en çok yatırım çeken ilk 10 ülkenin yarısı gelişmekte olan ekonomilerden oluşmaktadır. En çok yatırım çeken ilk 25 ülkenin yarısından fazlası gelişmekte olan ekonomilerden ve geçiş ekonomilerinden oluşmuştur. 2014 yılında uluslararası doğrudan yatırım girişlerinin yüzde 55'i ilk 10 ülkeye olurken, yüzde 77'si ilk 25 ülkeye yönelmiştir. 2014 yılında Türkiye en çok uluslararası doğrudan yatırım çeken 22. ekonomi olmuştur. 2014 yılında en fazla yatırım yapan ekonomi 336.943 milyon dolar ile Amerika Birleşik Devletleri olmuştur. Türkiye ise 6.8 milyar dolar ile 32. sırada yer almaktadır.

4.1.4. Çok uluslu Şirketlerin Lojistik Anlayışları

Çok uluslu şirketler ulusal sınırlar arasında mal ve hizmet üretip, ürettiği mal ve hizmetleri pazarlar ve dağıtır; fikirleri, zevk ve teknolojileri dünyanın her tarafına yayar ve küresel ölçekte planlar yaparak küresel stratejilerini hayata geçirirler (Gedikli, 2011: 97-100). Uluslararası ölçekte faaliyet gösteren bu firmaların faaliyette buldukları bölgelere teknik bilgi, üretim, yönetim ve pazarlama stratejilerini taşımaları da kaçınılmazdır. Bu tür firmalar ölçekleri büyüdükçe, lojistik hizmetlerinin kalitesini yükseltip rekabet avantajı sağlamaya çalışırlar. Dağıtım, depolama, elleçleme, gümrükleme, stok kontrolü gibi birçok faaliyetin bir ya da daha fazlasını bu hizmeti sunan işletmelerden almaya başlarlar. Böylece örneğin; asıl işi üretim olan bir firma ürettiği malları yurt dışına ihraç ederken, asıl yapması gereken iş dışında olan faaliyetlerde uzmanlaşmaya çalışmaz ve sadece üretime yönelir. Faaliyetlerini bu konuda uzmanlaşmış lojistik firmalarına devretmesiyle hem içeride oluşabilecek lojistik maliyetlerini minimum düzeyde tutabilecek hem de asıl işine odaklanarak kalitesini ve kârlılığını artıracaktır. Outsourcing (dış kaynak) veya 3.parti lojistik denilen lojistik hizmetler, tedarik zinciri içerisinde yer alan en az üç farklı temel faaliyetin konusunda uzmanlaşmış firmalar tarafından üstlenilmesidir (<http://www.emreipekci.com>). Bu durum büyük ölçekli firmalara kendilerine seçtikleri hedef pazarda daha hızlı yayılma imkânı sağlar. İşletmeler böylelikle tedarikçilerinin depo ve dağıtım merkezlerini kullanarak müşteri ihtiyaçlarına daha hızlı cevap verme imkânı bulurlar. Taşıma, depolama, gümrükleme ve özellikle stok tutma maliyetleri bir işletme açısından büyük öneme sahiptir. Hizmet alan işletmeler lojistik firmalarına bu maliyetlerin yanı sıra ortaya çıkabilecek olan riskleri de yüklemiş olurlar ve hizmet veren firmanın her bir kalemde sağlamış olduğu bilgi birikimi ve uzmanlığından yararlanırlar. 1990'lardan itibaren 3.parti lojistik hizmet veren firmalar genellikle depolama ve taşıma alanlarında uzmanlaşmış olduklarından dolayı büyüyen işletmelerin daha da karmaşıklaşan lojistik ihtiyaçlarına cevap verememeye başlamış ve böylece 4.parti lojistik kavramı ortaya çıkmıştır. 4.parti lojistik hizmet yöntemi, tedarik zinciri kapsamında devam eden akışı daha uzman bir bakış açısıyla yürütmektedir. Böylece daha stratejik ve teknoloji destekli üretim anlayışı yerleşmiştir. İşletme ihtiyaçlarının artmasına paralel olarak 5.parti lojistik ve 6.parti lojistik, hatta daha da ötesinde hizmet kalitesi gelişmektedir. Özellikle son

dönemlerde büyük ölçekte üretim yapan firmaların önem verdiği başka bir konu da tersine lojistik maliyetleridir. Artık bu maliyetler de firmalar açısından tedarik zincirinin nihai aşamasında yer alır hale gelmiştir. Yeşil lojistik de denilen bu kavram genel olarak ürünlerin geri dönüşüm sürecini ifade etmektedir ve sürdürülebilir gelişme, çevreyle ilgili nedenler gibi birçok faktörün rolü ile çoğu işletme tarafından uygulanmaktadır.

4.2. Sivas Ekonomisi

4.2.1. Sivas'ın Konumu ve Sektör Yapısı

Bu bölümde Sivas'ın konumu ve ekonomik yapısından kısaca anlatılarak Sivas'taki lojistik faaliyet yapısı ve ilde faaliyet gösteren çok uluslu şirketlerin katkılarından bahsedilecektir.

4.2.1.1. Sivas'ın Türkiye İçerisindeki Konumu

Sivas ili topraklarının büyük bölümü Yukarı Kızılırmak, bir bölümü de Yeşilirmak ve Fırat'ta yer almaktadır. İl kuzeyden Giresun, Ordu ve Tokat, doğudan Erzincan, güneyden Malatya, Kahramanmaraş ve Kayseri, batıdan ise Yozgat ile komşudur. Sivas ili 28.619km²'lik yüzölçümüne sahiptir (TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Sivas 2013). Ekonomisi büyük oranda tarıma dayalı olan Sivas ilinin sahip olduğu bir diğer gelir kaynağı da hayvancılıktır. Tarım faaliyeti tarla tarımı şeklinde yürütülmekte olup bu sektör dışındaki en büyük geçim kaynağı işçilik ve ticarlık faaliyetleridir. Sivas nüfusu 2015 yılı itibariyle ADNKS sonuçlarına göre 618.617 kişidir. Genel olarak sürekli göç veren bir il olan Sivas'ın net göç hızı %-13,1'dir (TÜİK, İllerin Verdiği Net Göç Hızı). İlin istihdam oranı %44,7 iken toplam işsizlik oranı %10,0'dır (TÜİK, İl Bazında Temel İşgücü Göstergeleri 2013). İşsizlik oranı Türkiye'deki mevcut işsizlik oranına yakındır. Sivas'ın 2004 rakamları itibariyle kişi başına gayri safi yurt içi hasılası 1.694 TL olarak hesaplanmış olup bu rakam Türkiye ortalamasının altında kalmaktadır (TÜİK, Bölgesel İstatistikler).

Maden kenti olarak bilinen Sivas, yeraltı kaynakları bakımından Türkiye'nin en zengin illeri arasında yer almaktadır. Ayrıca jeotermal kaynakları, maden ve memba suları, doğal taş ve metalik madenlerden özellikle başta demir olmak üzere

son derece çeşitli bir yelpazeye sahip olmasının yanı sıra bu kaynaklar şehir ekonomisine yön veren zenginlikleridir (<http://www.oran.org.tr>). Ayrıca Sivas'ın bir hububat merkezi olması da hayvancılık sektöründe önemli bir değere sahip olmasını sağlamıştır. Zengin yeraltı kaynakları özellikle sahip olduğu maden yatakları ve bu maddelerin yüksek katma değerli ürünlere dönüştürülme potansiyeli açısından avantajlıdır. Linyit kaynakları ve linyit işletmesine sahiptir. Ayrıca Sivas'ta bulunan Kangal Termik Santrali ülkenin önemli enerji kaynaklarından (Ercelsan, 2009).

Celalli civarında petrol, Abdulvehhab Gazi Türbesi civarında zengin alçıtaşı yataklarına rastlanmıştır fakat belirli nedenlerden dolayı bu yataklar işletilememektedir (<http://www.sivaskulturenvanteri.com>). İlin sahip olduğu turizm değerleri, uluslararası kültür miras listesinde yer alan Divriği Ulu camii ve yanı sıra Selçuklu dönemine ışık tutan önemli eserleri de ön plandadır.

4.2.1.2. Sivas'ın Dış Ticaret Hacmi

Ekonomik açıdan Sivas'ın önemli sektörleri olan tarım ve sanayiye ticaret, ulaştırma ve haberleşme sektörleri izlemektedir. Son yıllarda gelişim gösteren sektörlerin başında sanayi sektörü yer almaktadır. Özellikle demir ve demircilik sanayisi ile ön plandadır. Mevcut yatırımlar açısından incelendiğinde, sanayi alanındaki sektörlerin çok çeşitli olduğu ve bu sektörlerden bazılarının ön plana çıktığı görülmektedir. Bu öncü sektörler gıda ürünleri imalatı, maden ve taş ocakçılığı, kauçuk ve plastik ürünleri imalatı, mineral ürün imalatı, mobilya imalatı, metal cevheri madenciliği, giyim eşyası imalatıdır (<http://www.oran.org.tr>). Sivas makine sanayisi için önemli çıktılar olan çok sayıda ara malı ve tüketim malları üretiminde bulunan önemli firmalara sahiptir. Örneğin; teşvik ile kurulmuş olan TÜDEMSAŞ demiryolu taşımacılığı için vagon üretimi gerçekleştirmektedir. Mobilya sektörü özellikle şehrin öncü sektörleri arasında yer alarak uluslararası düzeyde medikal ürün üretiminde bulunmaktadır. Tekstil sektörü de şehirde önemli derecede istihdam sağlayan sektörler arasındadır.

Tablo 4.3. Sivas Ekonomik Faaliyetlere Göre İhracat (Bin dolar)

Yıllar	Toplam	Tarım ve Ormancılık	Madencilik ve taş ocakçılığı	İmalat	Toptan ve perakende ticaret	Gayrimenkul kiralama ve iş faaliyetleri	Diğer sosyal, toplumsal ve kişisel faaliyetler
2009	37.394	148	9.770	27.476	-	-	-
2010	55.891	615	22.545	32.732	-	-	-
2011	72.953	356	30.886	41.709	2	-	-
2012	93.295	162	50.495	42.633	5	-	-
2013	88.847	325	45.996	42.522	-	1	3
2014	91.493	293	33.960	57.240	-	-	0

Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Sivas (2013)

2013 yılında Sivas ilinde faaliyette bulunan firmalar tarafından 88,8 milyon dolar ihracat gerçekleştirilmiştir. (TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Sivas 2013: 22). Sivas'tan yapılan ihracatın 2013 yılı ekonomik faaliyetlere göre dağılımına bakıldığında, %51,8 ile madencilik ve taş ocakçılığı sektörünün en yüksek payı aldığı görülmektedir. 2014 yılı itibariyle Sivas toplam ihracat rakamı 91.493 milyon dolar iken, takip eden yıl olan 2015'te bu rakam küresel ve bölgesel nitelikli olumsuzluklardan dolayı düşüş göstererek 77.147 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Özellikle siyasi istikrarsızlıklardan kaynaklanan bu durum sonucunda ihracatta %11,7'lik bir düşüş meydana gelmiştir. 2016 yılının ilk dört ayı için bu rakam toplam 20.532 milyon dolar'dır. (TÜİK, illere göre ihracat 2002-2016). Ayrıca otomotiv yan sanayisinde Sivas'ta faaliyet gösteren ve uluslararası firmalardan biri olan ESTAŞ 2015 yılında 22.144.443,59 dolar ihracatıyla Türkiye'nin en fazla ihracat yapan 1000 şirketi arasında 841. sırada yer almıştır (<http://www.tim.org.tr>). Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın yapmış olduğu bir çalışmaya göre Sivas ihraç malları sıradan ürünler olup çeşitliliği az olan mallardan oluşmaktadır. 2012 yılında ihracat yapan firma sayısının 60 olduğu ve bu rakamın 2013'te 56'ya düştüğü görülmektedir (<http://www.oaib.org.tr>). Ayrıca Sivas'ta

ihracat yapan firma sayısı 2015 yılında 54 iken, 2016’da Ocak-Mart ayları arasında bu oran 37 olarak gerçekleşmiştir. Firmaların 2015 yılında toplam yaptıkları ihracat 16.117 milyon dolar iken bu rakam 2016 yılının ilk üç ayı itibariyle 14.519 bin dolar olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, illere göre dış ticaret verileri).

Tablo 4.4. Sivas Ekonomik Faaliyetlere İthalat (bin dolar)

Yıllar	Toplam	Tarım ve ormancılık	Madencilik ve taş ocakçılığı	İmalat	Toptan ve perakende ticaret
2009	86.692	10.317	-	14.006	62.370
2010	84.137	2.301	-	38.255	43.581
2011	84.853	1.732	38	35.338	47.745
2012	89.808	2.339	75	38.387	49.007
2013	123.192	7.425	5	57.640	58.123
2014	53.542	11.956	8	41.578	-

Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Sivas (2013)

Sivas’tan yapılan ithalatın 2013 yılı ekonomik faaliyetlere göre dağılımına bakıldığında, en büyük payın %47,2 ile toptan ve perakende ticaret sektörüne ait olduğu görülmektedir (TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Sivas 2013). 2014 yılı rakamlarıyla Sivas ilinin ithalatı 53.542 milyon dolar iken, bu rakam 2015 yılı itibariyle 60.337 milyon dolar olmuştur. 2016 yılının ilk dört ayı boyunca ise 14.588 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, İllere Göre İthalat 2012-2016). 2012 itibariyle ithalat yapan firma sayısı 71 iken bu rakam 2013’te 67’ye düşmüştür (<http://www.oaib.org.tr>). Benzer şekilde, TÜİK verilerine göre 2015 yılında Sivas ili ithalatçı firma sayısı 27 iken, 2016 yılının ilk üç ayı itibariyle bu rakam 38 olarak gerçekleşmiştir. 2015 yılı firmaların gerçekleştirmiş oldukları ithalat toplam bedeli 8.573 milyon dolar iken, bu rakam 2016 yılı ilk üç ayı itibariyle 14.588 milyon dolar’dır (TÜİK, İllere Göre Dış Ticaret Verileri).

Sivas ilinin merkezde sahip olduğu birinci organize sanayi bölgesi 1989 yılında faaliyetlerine başlamış olup, şehir merkezine olan uzaklığı 7 km’dir ve Sivas-Erzincan karayolu üzerinde toplam 435,40 hektarlık bir alanı kapsamaktadır

(<http://www.sivasosb.org.tr>). OSB’de üretim halindeki firmalarda yaklaşık 6.700 kişi istihdam edilmektedir. Mevcut yatırımlar tamamlandığında bu oranın 10.000 kişi olması beklenmektedir. Bölgede toplam faaliyet gösteren firma sayısı 134’dur (<http://www.sivasosb.org.tr>). Üretim halinde olan firmalar yaklaşık 350.000.000.00-TL’lik katma değer üretmektedir. Sanayi bölgesi içerisindeki gerekli yatırımların tamamlanması halinde ise bu rakamın 620.000.000.00-TL olması beklenmektedir (<http://www.sivasosb.org.tr>). Ayrıca Ulaş yakınlarında kurulması planlanan 500.000 m²’lik alana sahip olacak lojistik merkez sayesinde yıllık 1 milyon ton ilave taşıma kapasitesinin sağlanması beklenmektedir (<http://www.oran.org.tr>). Her parselinden demiryolu hattı geçecek olan ve özellikle demiryolu sektörü için üretim yapacak firmaların ağırlıkta olması beklenen doğalgaz kullanımı alt yapılarına sahip Türkiye’nin ilk demiryolu konseptli organize sanayi bölgesinin de kurulmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.

4.2.1.3. Sivas Lojistik Sektörü Yapısı ve Yoğunluğu

Sivas ili lojistik sektör yapısı mevcut yeniliklere ayak uyduramamıştır. Lojistik algısının genel olarak taşımacılık şeklinde yerleştiği bir anlayış hâkimdir. Aslında bu eksiklik karşılıklı olup hem sektör içerisindeki firma yöneticilerinden kaynaklanan bakış açısı hem de sektörde faaliyet gösteren firma ve girişimci eksikliğinden oluşan sorunlardır. Yapılan araştırma kapsamında da yer aldığı gibi lojistik hizmet sektöründe bilgi ve deneyim eksikliği olmasının yanı sıra mal ve hizmet üretenlerin de lojistik faaliyetleri firma yan faaliyetleri olarak görmesi sonucunda hizmet alımı istenmemekte ve maliyetli olduğu düşüncesinin yaygın olduğu görülmektedir. Firmalar tarafından dış kaynak kullanımı mevcut olmamakla beraber lojistik hizmet almayan ve bu hizmeti ileride alma düşüncesi olmayan birçok firma bulunmaktadır. Hatta bu firmalar hizmeti firma içerisinde sağladıkları takdirde daha düşük maliyete yol açtığını, aksi hâlde ise firmanın maliyetlerinde büyük bir artış olacağını belirtmişlerdir. Ayrıca hizmet alan firmaların taşıma ve depolama kapsamında bazen sıkıntı yaşadıkları ve piyasadan gerekli araç/depo hizmeti temin edemedikleri de belirlenmiştir. Genel itibarıyla bakıldığında, hem lojistik sektöründe hizmet sunan firma olmaması hem de üretici firmaların birçok noktada eksikliğinin olması gibi nedenlerle beklenen verimin sağlanamadığı görülmektedir. Bilindiği gibi

bir ildeki, bölgedeki ve ülkedeki nüfus tüketicilerin satın alma gücü, kişi başına düşen milli gelir, gayri safi milli hâsıla, ödemeler dengesi vb. temel ekonomik göstergeler lojistik sektörü için anlamlıdır ve bu alanlardaki iyileşmeler sektör açısından birçok şey ifade etmektedir. Ekonomik istikrarın olduğu ve ticaret hacminin arttığı ülkelerde lojistik faaliyetler de gelişim göstermektedir. Bu bilgiler doğrultusunda Sivas'taki temel göstergeler incelendiğinde aşağıdaki sonuçlar görülmektedir.

Tablo 4.5. Karayolu ve Demiryolundaki Gelişmeler

Yıllar	İl ve Devlet Yolu(km)	Demir Yolu(km)
1995	1845	532
1996	1844	532
1997	1847	532
1998	1844	532
1999	1871	537
2000	1871	537
2001	1910	537
2002	1909	537
2003	1965	537
2004	2008	537
2005	2012	537
2006	2016	537
2007	2027	537
2008	2028	522
2009	2028	522
2010	2083	522
2011	2083	570
2012	2083	570
2013	2086	570
2014	2096	570

Kaynak: TÜİK, Bölgesel İstatistikler (1995-2014)

Tablo 4.5'te gösterilmekte olduğu gibi Sivas il ve devlet yollarında 1995-2014 yılları itibariyle çok büyük bir gelişimin sağlanamadığı açıktır. Bu artışın en fazla olduğu yıl 2002-2003 yıllarıdır. Bu yılları takiben 2009-2010 yılları izlemektedir. 2013-2014 yılları itibariyle bakıldığında ise il ve devlet yollarında yalnızca 10 km'lik bir artış olduğu görülmektedir. Demiryollarındaki gelişime

bakıldığında, ise neredeyse hiçbir gelişme yaşanmadığını söylenebilir. 2010 yılından itibaren 48 km'lik bir artış yaşandığı fakat bu durumun 2014 yılı da dâhil olmak üzere sabit kaldığı görülebilir.

Tablo 4.6. Motorlu Kara Taşıtları Sayısı

Yıllar	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon
1995	18183	1712	600	1383	2949
1996	18318	1772	585	1594	2806
1997	18606	1859	593	1943	2771
1998	19410	1982	605	2261	2926
1999	20689	2115	630	2480	2898
2000	22846	2296	643	2866	2900
2001	24930	2439	662	3159	2971
2002	26354	2530	671	3440	3042
2003	27481	2613	694	4052	3169
2004	29975	2780	620	5574	4282
2005	32651	2965	785	6708	4464
2006	35109	3017	919	7864	4672
2007	38308	3126	958	9242	4905
2008	41336	3167	1053	10735	4976
2009	44611	3172	1073	11922	4808
2010	48990	3193	1087	13522	4798
2011	53808	3176	1180	15394	4906
2012	58031	3223	1276	17094	5201
2013	62937	3310	1236	18580	5276
2014	67164	3339	1177	20034	5431

Kaynak: TÜİK, Bölgesel İstatistikler (1995-2014)

Tablo 4.6. 1995-2014 yılları itibariyle motorlu kara taşıtlarındaki artış-azalışı göstermektedir. Genel olarak bakıldığında otomobil, minibüs, kamyonet ve kamyon sayılarında devamlı bir artış söz konusudur. Yalnızca belirli aralıklarla otobüs sayılarında dalgalanmalar olduğu görülmektedir.

Sivas'ın ulaştırma alt yapısındaki eksiklikler mevcuttur. Daha önce bahsedildiği gibi gayri safi yurt içi hasılasının Türkiye içerisindeki payı çok düşük bir oranda kalmaktadır. İthalat ve ihracat rakamlarının ülke içindeki ağırlığının %1'in altında olması, yeterli istihdamı sağlayamadığı için sürekli göç veren bir il olması ve bu göçün her yıl artarak devam etmesi gibi birçok temel gösterge mevcuttur. Bu

duruma bağlı olarak lojistik sektörünün de gayri safi yurt içi hasıladan alması gereken pay azalmakta ve firmalar bu faaliyetleri firma yan faaliyeti olarak kendi imkânlarıyla gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Fakat bu durum da yüksek olan i maliyetlerini azaltamamalarına ve düşük verimlilik meydana gelmesine yol açmaktadır.

4.3. Sivas Ekonomisinde ok Uluslu Şirketlerin Lojistik Anlayışı

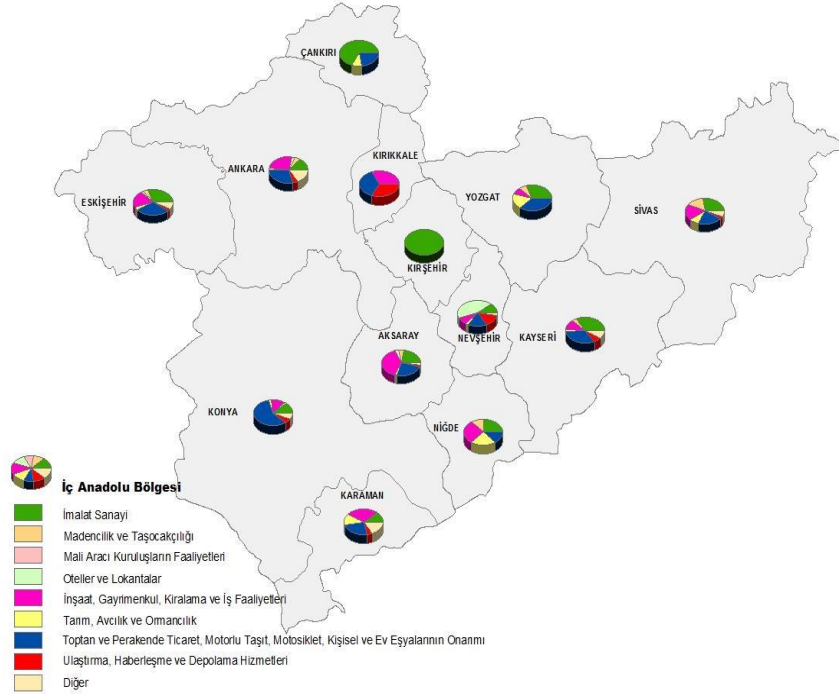
Sivas ilinde faaliyet gösteren büyük ölçekli firmalar genel olarak etkin bir lojistik anlayışına sahip değildir. Bazı firmalar bu faaliyetleri kendi bünyelerinde yürütmekte ve ihtiyaç durumunda bu hizmetleri piyasadan temin etmektedirler. Genel olarak Sivas'ta faaliyet gösteren çok uluslu işletmeler taşıma ve depolama gibi temel lojistik faaliyetleri nakliye Şirketlerinden temin etmektedir. Bunun dışında tedarik zinciri kapsamında yer alan diğer tüm faaliyetler ise işletme bünyesinde gerçekleştirilmektedir. Aslında bir firmanın leği büyüdükçe yalnızca kendi üretimine odaklanması ve bunun dışında kalan tüm faaliyetleri dışarıdan hizmet olarak sağlaması gerekmektedir. Firmanın her faaliyeti kendisinin üstlenmesi, bu konuların tamamında uzmanlaşma sağlayamayacağı için asıl üretimine odaklanmasını olumsuz yönde etkileyerek lojistik maliyetlerini artıracak ve krlılığında düşüş meydana gelecektir. Bu nedenle ihracatçı, ithalatçı firmalar veya uluslararası Şirketlerin bu faaliyetlerde uzmanlaşmış firmalar tarafından yardım alması gerekmektedir. Sivas'ta faaliyet gösteren firmalar, özellikle anket çalışmasına katılanların çoğunun ne yazık ki lojistik hizmet olarak maliyetlerini düşürme gibi bir düşüncelerinin olmadığı belirlenmiştir. Ancak, genel olarak düşük bir oranda da kalsa bu düşünceye sahip olan firmaların olduğu da açıktır. Taşıma yöntemlerinden olan karayolu, denizyolu, demiryolu, hava yolu ve boru hattı taşımacılığının tamamı firmalar tarafından kullanılmakta ve büyük bir bölümü karayolu yöntemini tercih etmektedir. Bu durum alt yapı eksikliklerinden kaynaklanmakta olup özellikle demiryolu taşımacılığının düşük oranlarda kalması hem bu konuda gelişme sağlanamaması hem de mevcut demiryolu bakımının düzenli olarak gerçekleştirilmemesi gibi çeşitli sebeplere bağlanabilmektedir.

Sivas'ta faaliyet gösteren firmaların lojistik açısından başka bir eksiklikleri de kalifiye eleman sıkıntılarınıdır. Özellikle ankete katılmış olan firmaların neredeyse tamamında lojistik bölümünde kalifiye eleman sıkıntısı mevcuttur. Vasıflı elemanı olan firmalarda ise bu elemanların kendi görevleri dışındaki işleri de yaptığı ifade edilmiştir. Ayrıca ankete katılanların %90'ı Sivas'ta faaliyet gösteren firmaların lojistik hizmet anlayışlarının geliştirilmesi gerektiğini düşündüklerini belirtmişlerdir.

4.4. Çok Uluslu Şirketlerin Sivas Ekonomisine Katkıları

Gelişmekte olan ülkelerin iktisadi kalkınmadaki en temel eksikliklerinden biri yetersiz yurtiçi sermaye birikimleridir. Bu açığı kapatabilmek için yabancı sermayeye ihtiyaç duyulmuş ve doğrudan yabancı yatırımlar aracılığıyla mevcut ülkelerde istihdam, ekonomik büyüme, ödemeler dengesi, ihracat, enflasyon gibi birçok kalemde farklı etkiler yaratılmıştır. Küreselleşme hareketinin en önemli aktörleri olan uluslararası alanda faaliyet gösteren bu şirketler günümüzde dünya ticaret ve sanayi faaliyetlerinin yarısından fazlasını gerçekleştirmektedir (Koçtürk ve Eker, 2012: 36-38). Çok uluslu şirketlerin bir ülkedeki yatırım karar sürecini etkileyen birçok faktör bulunmaktadır. Bu faktörlerin en önemlileri olarak ucuz işgücü sağlama, hammaddenin bol ve yakın olduğu yeri tercih etme, ticari engellerden dolayı başka bir ülkede pazara rahat ulaşabilme, ekonomik istikrar gözetme olarak sayılabilir. Bu şirketler faaliyette buldukları ülkelerin birçok kaynağından faydalandıkları gibi faaliyet gösterdikleri ülke/bölgelere de bir takım yarar sağlamaktadırlar. Özellikle bu yararları sebebiyle teşvik edilmektedirler. Bulduğu ülkeye sağladığı kalifiye eleman, teknolojik avantaj, yönetsel bilgi birikimi ve üretim için küçük ölçekli firmalardan temin ettiği ara girdiler açısından istenen kuruluşlardır. Türkiye'de de bu şirketlerin teşvikine yönelik çalışmalar özellikle son yıllar itibarıyla artış göstermeye başlamıştır. Türk ekonomisinde artan güvenin başında dinamik, istikrarlı ve cazip ikliminin yanı sıra ekonomik büyümenin de beraberinde getirdiği gayri safi yurt içi hasıladaki artış gelmektedir. Bu avantajıyla doğrudan yabancı yatırım güven endeksi sıralamasında 2012 itibarıyla ülkemizin 12. sırada yer aldığını görmekteyiz (<http://www.kdk.gov.tr>).

Aşağıdaki şekilde İç Anadolu bölgesinde faaliyet gösteren uluslararası sermayeli şirketlerin sektör paylarının gösterilmiştir.



Şekil 4.1. İç Anadolu Bölgesi Uluslararası Sermayeli Şirketlerin Sektör Payları

Şekilden de görülmekte olduğu gibi Sivas'ta faaliyet göstermekte olan uluslararası sermaye şirketlerinin büyük bir kısmı imalat sanayinde olup bu şirketleri inşaat, tarım, toptan ve perakende ticaret izlemektedir. Sivas'ta çeşitli faaliyetleri yürüten bu firmaların ihracata katkıları şu şekildedir;

Tablo 4.7. İhracatçı Firmaların Kanuni Merkezleri Bazında Sektör İhracat Performansı(1000 dolar)

Sektör	30 Nisan			1-30 Nisan			1-31 Mart	
	2015	2016	Değ.	2015	2016	Değ.	2016	Değ.
Çelik	0,00	0,00	-	74,63	326,85	337,97%	181,27	80,31%
Çimento Cam Seramik	0,00	0,00	-	25,96	29,01	11,72%	1,16	2401,21%
Demir ve demir dışı metaller	2,60	0,00	-100,00%	410,72	439,84	7,09%	481,18	-8,59%
Deri ve deri mamulleri	0,00	0,00	-	0,34	0,87	154,13%	0,00	-
Diğer sanayi ürünleri	0,00	0,00	-	0,00	0,95	-	0,00	-
Elektrik Elektronik ve hizmet	0,00	0,00	-	111,38	2,20	-98,02%	120,34	-98,17%
Halı	0,00	0,00	-	1,48	0,00	-100,00%	0,00	-
Hazır giyim ve konfeksiyon	33,89	0,00	-100,00%	194,65	46,56	-76,08%	62,08	-25,00%
Hububat, Bakliyat, yağlı tohumlar ve mamulleri	0,00	0,00	-	197,31	629,50	219,05%	631,90	-0,38%
İklimlendirme sanayi	73,24	0,00	-100,00%	113,32	182,99	61,48%	344,93	-46,95
Kimyevi maddeler ve mamulleri	0,14	0,00	-100,00%	312,96	5,86	-98,13%	34,24	-82,88%
Kuru meyve ve mamulleri	0,00	0,00	-	5,47	0,00	-100,00%	9,69	-100,00%
Madencilik ürünleri	35,55	0,00	-100,00%	1.535,96	2.129,56	38,65%	842,71	152,70%
Makine ve aksamları	0,00	0,00	-	1.795,81	1.528,81	-14,87%	2.006,00	-23,79%
Meyve sebze mamulleri	10,84	0,00	-100,00%	106,89	165,71	55,02%	25,56	548,33%
Mobilya, kâğıt ve orman ürünleri	0,00	0,00	-	75,70	149,64	97,67%	536,80	-72,12%
Mücevher	0,00	0,00	-	0,00	3,60	-	0,00	-
Otomotiv endüstrisi	0,00	0,00	-	2,37	3,79	60,08%	208,30	-98,18%
Su ürünleri ve hayvansal mamuller	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-	0,00	-
Tekstil ve hammaddeleri	0,00	0,00	-	8,49	0,36	-95,77%	5,34	-93,27%
Yaş meyve ve sebze	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-	0,00	-
Zeytin ve zeytinyağı	0,00	0,00	-	0,35	0,00	-100,00%	135,83	-100,00%
Toplam	156,26	0,00	-100,00%	4.973,79	5.646,09	13,52%	5.627,32	0,33%

Kaynak: TÜİK, Kanuni Merkez Bazında İhracatçı Firmalar (2016)

Tablo 4.7’de görüldüğü gibi çeşitli ihrac ürünleri bulunan firmalar Sivas ekonomisine büyük katkı sağlamakta olup bu durumun yanı sıra küçük ve orta ölçekli işletmelerin gelişimi üzerinde de büyük etkileri bulunmaktadır. Sivas’ın yıllık ihracat ve ithalat rakamlarına bakıldığında, 2015 yılı itibariyle ihracatının 77.147 bin dolar olduğu görülmektedir. Bu miktarın bir önceki yıla göre daha düşük oranda gerçekleşmiş olmasını dünya genelinde yaşanan siyasi ve ekonomik birçok sebebe bağlanabilir. Ancak genel olarak bakıldığında ihracat yapan firmaların istikrarlı bir şekilde üretim artışı sağladığı söylenebilir. Hatta Sivas sanayisine yön veren büyük firmalardan en çok ihracat yapan listesinde yer alanlar da bulunmaktadır. Benzer şekilde özellikle büyük ölçekli firmaların gerçekleştirdikleri ithalat 2015 yılı itibariyle 60.337 milyon dolar iken, daha önceki yıllarda bu rakam dalgalanmalar göstermiştir. Ancak, genel olarak bu rakamlar da artan oranda devam etmiştir. Bu artış büyük ölçekli firmaların ara mallarını iç piyasadan temin etmediklerinin göstergesi olabileceği gibi; faaliyet gösterdikleri sektörde üretim yapan küçük ölçekli firmaların ürettikleri girdilerin düşük teknolojiye sahip olabileceği ve bu nedenle tercih edilmediği anlamına da gelebilir. Ancak, yetersiz de olsa faaliyet gösteren şirketlerin hem ihracat hem de ithalatta genel anlamda büyüme kaydettiği ve bu şirketlerin başta Avrupa’nın tüm ülkeleri, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri, Orta Doğu, Afrika’nın içerisinde bulunduğu 75 ülkeye ihracat gerçekleştirildiği görülmektedir (<http://www.tim.org.tr>). Ayrıca 2009-2010 iller arası rekabetçilik endeksinde Sivas 20,51’lik endeks değeriyle 30. sırada yer almıştır (<http://www.oran.org.tr>). Özellikle ilde göze çarpan önemli bir husus özel sektör payının artan oranda devam etmesidir. Bu yönüyle birçok firmanın kendi alanlarında büyük başarılar imza attığını görmek de mümkündür.

5. SİVAS'TA FAALİYET GÖSTEREN ÇUŞ'LAR ÜZERİNE ANKET UYGULAMASI

5.1. Materyal ve Yöntem

Sivas ilinin ekonomik ve sosyal-ekonomik gelişiminin sürdürülebilir kalkınma düzeyinde devam edebilmesi için desteklenmesi gereken sektörler içerisinde lojistik sektörü de yer almaktadır. Çalışma anket yöntemiyle yapılmış olup Sivas'ta bulunan çok uluslu şirketlerin dış ticarete özellikle girdi/ hammadde kapsamındaki sıkıntılarının araştırılması hedeflenmiş, ayrıca faaliyet gösteren firmaların lojistik hizmeti konusundaki görüş ve beklentileri saptanmaya çalışılmıştır. Çalışmanın temelini ise Sivas'a kurulması planlanmış olan lojistik köy oluşturmuş ve firma üst düzey yöneticileri/lojistik bölüm sorumlularının bu konudaki fikirleri alınmıştır.

5.2. Ana Kütle Seçimi

Sivas sanayisi dağınık bir şekildedir. Eski sanayi çarşısı, Ata sanayi, 4 Eylül sanayi ve toptancılar sitesinden oluşan sanayi siteleri, depo amaçlı işyerleri, toptancılık ticareti yapan esnaf ayrı ayrı konumlanmıştır. Ayrıca Sivas-Erzincan karayolu üzerinde faaliyet gösteren bir organize sanayisi mevcuttur. Çalışmanın ana kütesinin bir kısmını Sivas merkezde faaliyette bulunan ihracat firmaları, büyük bir çoğunluğunu ise organize sanayi bölgesinde yer alan firmalar oluşturmuştur. Sivas'ta toplam 71 ihracat firması bulunmaktadır. Örneklem seçimi bu firmalar arasından yapılmış olup toplam 50 firma ile görüşme sağlanmıştır.

5.3. Anket Sorularının Test Edilmesi

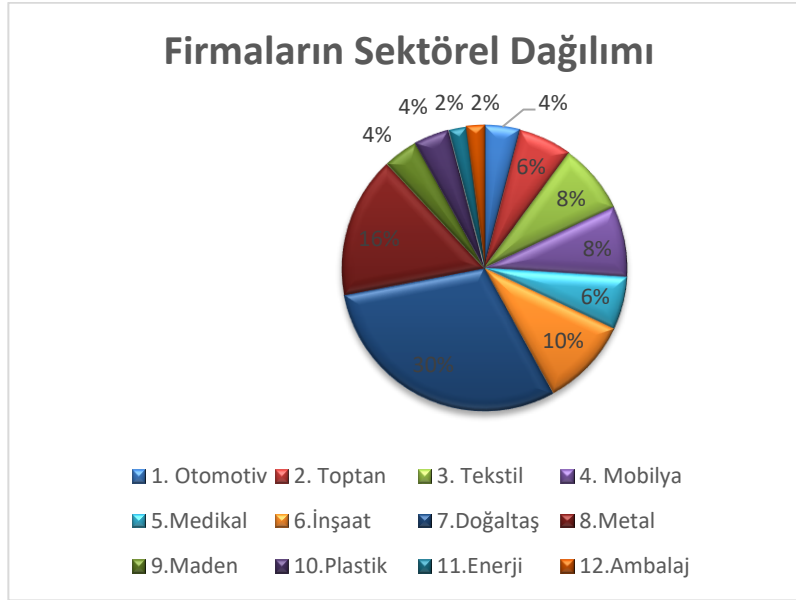
Sivas merkezde uluslararası alanda faaliyet gösteren 50 firmaya toplam 21 sorudan oluşan anket uygulaması yapılmıştır. Veriler SPSS 15 paket programında analiz edilmiştir. SPSS; Sosyal Bilimlere ilişkin araştırma sonuçlarının analizinde yaygın bir şekilde kullanılmakta olup kapsamlı istatistiksel analiz tekniklerini içermektedir. Çalışmanın güvenilirliği Cronbach Alfa katsayısı ile ölçülmüş ve 0,842

bulunmuştur. Cronbach Alfa katsayısı; Güvenilirlik analizi, daha önceden belirlenmiş bir ölçek türüne göre hazırlanmış ankete verilen yanıtların tutarlılığını ölçer (<http://www.ekonomikanaliz.com>). Oldukça yüksek olan bu değer anketin güvenilir olduğunu göstermektedir.

Reliability Statistics

Cronbach Alfa	Number of items
0,842	50

5.4. Verilerin Değerlendirilmesi



Şekil: 5.1. Ankete Katılan Firmaların Sektör el Dağılımı

Anket çalışması çeşitli sektörlerden firmalara yapılmış olup bu sektörler içerisindeki en büyük kısmı %30'luk oranla doğal taş firmaları oluşturmaktadır. Sırasıyla %4 ile otomotiv, %6 ile toptan, %8 ile tekstil, %8 ile mobilya, %6 ile medikal, %10 ile inşaat, %16 ile metal, %4 ile maden, %4 ile plastik, %2 ile enerji ve yine aynı oran ile ambalaj sektörleri de anket kapsamındaki diğer sektörlerin oranlarını göstermektedir.

Tablo 5.1. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi(lojistik, sevkiyat, dağıtım) Varlığı

Yanıt	Frekans	Yüzde
Evet	16	32,0
Hayır	34	68,0
Toplam	50	100,0

Tablo 5.1'e göre örnekleme katılanların %32'inin bağımsız bir lojistik birimi bulunurken, %68'sinde böyle bir birim olmadığı görülmektedir. İşletme başarısını etkileyen en önemli unsurlardan biri işletmenin faal birimleri arasındaki koordinasyonun sağlanmasıyla gerçekleşmektedir. Özellikle üretim ve pazarlama bölümleri arasında uyum sağlanması etkinliği sağlamak açısından önem arz etmektedir. Üretim ve pazarlama bölümleri arasındaki uyum ise iyi bir lojistik yönetimiyle mümkün olabilir. Bu açıdan bakıldığında ankete katılan firmaların büyük bir çoğunluğunun kendi bünyesinde ayrı bir lojistik birimi bulundurmadığı ve faaliyetlerin diğer işletme birimleri altında dağınık olarak yürütüldüğü görülmektedir.

Tablo 5.2. Firmada Lojistik Faaliyet Verilerinin Kaydının Tutula bilirliliğinin Sorgulanması

Yanıt	Frekans	Yüzde
Evet	38	76,0
Hayır	12	24,0
Toplam	50	100,0

Lojistik biriminin muhatapları dış ve iç müşteriler, dağıtıcılar ve tedarikçilerdir. Tüm malzeme hareketleri, depolanması, bölümlendirilmesi ve kayıtları, pazarlama kayıtlarının akışkanlığının sağlanması, siparişleri yerine getirmedeki maliyet etkilerinin minimize edilmesi ve dolayısıyla kârlılığın artırılması başlıca görevleri arasındadır. Lojistik biriminin performansı lojistik maliyet, müşteri memnuniyeti, ürünün pazarda bulunabilirliği, teslimat zamanlarına uygunluk, taşımada meydana gelebilecek hasarların oranı, tüm lojistik faaliyetlerde esnek

olabilme yeteneği, teslimatın tam ve eksiksiz olması, stoklama verimliliği ve benzeri konularda değerlendirilmektedir.

Ankete katılan firmaların %76'sının lojistik faaliyet verilerini tutabildikleri görülürken, %24'ünün bu verileri kendilerinin tutamadığı ve nakliye işlemi yaptırdıkları şirketler tarafından tutulduğu belirtilmiştir.

Tablo 5.3. Dışarıdan Anket/Danışmanlarla şirket Performansı lme

Yanıt	Frekans	Yüzde
Evet	7	14,0
Hayır	43	86,0
Toplam	50	100,0

Araştırmaya katılan firmalara yöneltilen “dışarıdan bağımsız anket veya danışmanlar yoluyla kendi performansınızı lyyor musunuz?” sorusuna yalnızca 50 firmadan 7 tanesi “EVET” yanıtını vermiştir. Geri kalan 43 firma ise böyle bir ölüm yapmadıklarını belirtmişlerdir. İşletmelerin performans ölümleri yapması iş sürecinin bozulmasına izin vermeksizin performans artırımını için gerekli ve önemli bir faktördür. Bu durumun öneminin firmalar açısından yeterince anlaşılmadığı açıktır.

Tablo 5.4. Yurtiçi ve Yurtdışı Fuarlara Katılım

Yanıt	Frekans	Yüzde
Evet	43	86,0
Hayır	7	14,0
Toplam	50	100,0

Firmaların %86'sını gerek yurtiçi, gerekse yurtdışı fuarlara katılmaya zen göstermekteyken, %14'ünün bu tür fuarlara katılım sağlamadıkları belirtilmiştir. Aslında fuarlara katılım sağlamayan firmalar da daha önce yurt içinde yapılan fuarlara katılmış olduklarını belirtmiş ve son 5-6 senedir bu durumun devam edemediğini söylemişlerdir.

Tablo 5.5. Sivas'ta Ortak Kullanılan Depo veya Araçların Göstergesi

Yanıt	Frekans	Yüzde
Evet	12	24,0
Hayır	38	76,0
Toplam	50	100,0

Sivas'ta araştırma kapsamında olan firmalardan yalnızca %24'ü kendi depo veya araçları dışında Sivas'tan araç veya depo kiralamaktadır. Bu durum 12 işletmenin yer seçimi konusunda etkinliği sağlayamadıklarını göstermektedir. Yer seçimi; fabrika, depo gibi alanların belirlenmesi olarak tanımlanabilmektedir. Lojistik faaliyetlerde yer seçimi konusunda etkinliğin sağlanması önemli bir faktör olup üretilen ürünlerin bir noktadan diğerine ulaştırılması daha düşük maliyetle sağlanarak verimlilik artışı elde edilebilmektedir. Bu durum firmaların %24'ü için yüksek maliyet ve düşük verimlilik anlamına gelmektedir. İşletmelerin kendi yetersizliklerinden kaynaklanan tesis ve donanım ihtiyacı duydukları görülmektedir. Bunun aksine işletmelerin %76'sı ise kendi depo veya araçlarını kullandığını belirtmiştir.

Tablo 5.6. Firmaların Ürün Depolama Kapasitesi

Depo Kapasitesi(ton)	Frekans	Yüzde
1000'den az	6	12,0
1001-10.000	7	14,0
10.001-20.000	9	18,0
20.001-30.000	2	4,0
30.001-40.000	4	8,0
40.001-üzeri	16	32,0
Sipariş Üzerine Üretim	6	12,0
Toplam	50	100,0

Tablo 5.6'da 5.4.6'da firmaların ürün depolama kapasiteleri ortalama bir rakamla belirlenmeye çalışılmıştır. Genel olarak bakıldığında 1000 ton altından başlayarak 40000 ton ve üzeri olan kapasite oranlarına çeşitli miktarlarda sahip olan firmalar bulunmaktadır. Araştırma kapsamındaki firmaların %32'si 40000 ton ve

üzeri depolamaya sahipken, bu firmalardan %12'sinin depolama kapasitesi 1000 ton ve altında kalmaktadır. Ayrıca firmalar içerisinde depolama yapmayan ve doğrudan sipariş üzerine üretimde bulunanlar da mevcut olup bu firmaların oranı %12'dir. Genel olarak depoların büyük ölçekte tercih edilmesi gerekmektedir. Fakat firma tarafından kullanılan depolar küçük ve az sayıda ise, bu da firmanın daha hızlı bir taşıma şekli tercih etmesine neden olacaktır. Bu durumu sağlayamadığı takdirde, firmanın depo kapasitesi yetersiz kalacak ve piyasadan temin etmeye çalışacaktır. Daha önceki tabloda bahsedilmiş olan firmaların %24'ünün yaptığı gibi ortak depo/araç kullanımı gerçekleşmektedir. Bu durum yürütülen lojistik faaliyetler üzerinde verimlilik kaybına sebep olmanın yanı sıra firmaya ek maliyet de yüklemektedir.

Tablo 5.7. Ürün Depolama Kapasitesi Kullanım Oranı

Aralık	Frekans	Yüzde
0-20	5	10,0
21-40	6	12,0
41-60	6	12,0
61-80	11	22,0
81-100	19	38,0
Toplam	47	94,0
Boş	3	6,0
Toplam(Genel)	50	100,0

Tablo 5.7'de firmaların ürün depolama kapasitelerinin kullanım oranları saptanmaya çalışılmıştır. Araştırma kapsamında yer alan firmalar içerisinde toplam kapasite kullanımı yapan firmalar tüm firmaların %38'ini oluştururken, geri kalan firmaların da çeşitli düzeylerde depolama yaptıkları görülmektedir. 11 firma 61-80 aralığında depolama yaparken, firmaların %12'si 41-60 düzeyinde depolama yapmaktadır. Ayrıca tabloda görüldüğü gibi yalnızca 5 firma depolama kapasitesinin çok altında olan 0-20 aralığını kullanmaktadır. Kapasitesinin altında depolama yapan işletmeler için bu durum maliyet artışına neden olmaktadır. Sipariş üzerine üretim yapan firmalar dışında sahip oldukları depoların tamamını kullanamayan işletmelerde etkin olmayan bir durum söz konusudur ve bu durum lojistik faaliyetlerin diğer kalemlerine de yansyarak işletmenin lojistik verimliliğinde düşüşe

neden olabilir. Tabloda yalnızca %6'lık bir kısım bu soruyu yanıtlamamış olup bu firmaların hiç depolama yapmadığı ve sipariş üzerine çalıştıkları belirtilmiştir.

Tablo 5.8. Tercih Edilen Havayolu Taşıma Türü

Yük (Ton)	Frekans	Yüzde
20,00	1	2,0
2000,00	1	2,0
Toplam	2	4,0
Boş	48	96,0
Toplam(Genel)	50	100,0

Tablo 5.8'de havayolu taşıma türü kullanan firmaların bu taşıma türüyle yılda yaklaşık kaç ton taşıma yaptığı gösterilmektedir. Toplam 50 firmanın yalnızca %22'sinin bu taşıma türünü tercih ettiğini ve toplam havayolu kullanan firmaların yıllık ortalama bir değerle 2020 ton taşıdığını söylenebilir. Bu taşıma yönteminin diğerlerine oranla daha az kullanılmasının sebebi pahalı olmasıdır. Bu nedenle hacim olarak küçük, fakat oldukça değerli olan malların taşınmasında hız faktörü sebebiyle tercih edilmektedir.

Tablo 5.9. Tercih Edilen Karayolu Taşıma Türü

Yük (ton)	Frekans	Yüzde
1,00	1	2,0
310,00	1	2,0
400,00	1	2,0
650,00	1	2,0
1000,00	2	4,0
1500,00	1	2,0
5000,00	1	2,0
15000,00	1	2,0
40000,00	2	4,0
70000,00	1	2,0
80000,00	2	4,0
100000,00	2	4,0
500000,00	1	2,0
1000000,00	1	2,0
2000000,00	1	2,0
Toplam	19	38,0
Boş	31	62,0
Toplam(Genel)	50	100,0

Tablo 5.9 da karayolu taşıma türü kullanan katılımcılar ve yılda ortalama taşıdıkları yük miktarları tonaj olarak görülmektedir. Katılımcıların toplam %98 karayolu taşıma türünü kullanmakta olup tüm taşıma türleri içerisindeki en fazla orana sahip bu taşıma türünün aynı zamanda en fazla taşınan yük miktarlarına da sahip olduğu görülmektedir. Karayolu taşımacılığı firmaların yoğun olarak gerçekleştirdiği faaliyet olarak ön plana çıkmaktadır. Taşıma türü seçiminde bazı faktörlerin öncelikleri arasında tercih yapılır. Maliyet, hız, esneklik, verimlilik, bakım-onarım kolaylığı vb. faktörler bu seçim yapılmasında büyük öneme sahiptir. Sivas'ta da Türkiye genelinde olduğu gibi karayolu taşımacılığının daha fazla kullanılmasının sebebi hızlı olması, daha fazla verimlilik sağlaması ve bakım-onarımının diğer taşıma yöntemlerine oranla daha kolay olmasıdır.

Tablo 5.10. Tercih Edilen Demiryolu Taşıma Türü

Yük (Ton)	Frekans	Yüzde
20000,00	2	4,0
100000,00	1	2,0
1000000,00	1	2,0
Toplam	4	8,0
Boş	46	92,0
Toplam(Genel)	50	100,0

Tablo 5.10'da demiryolu taşıma türünü kullanan firmalar ve taşıdıkları yıllık ortalama yük miktarları ton cinsinden gösterilmiş olup toplam firmaların %20'sinin demiryolu taşıma türü kullandığı görülmektedir. Bu oran demiryolu yatırımlarının istenilen düzeye ulaşmadığını göstermektedir. Özellikle şehrin konumu itibariyle bir demiryolu şehri olması avantajı kullanılamamaktadır. Bunun sonucu olarak üretici firmaların bu taşıma türünden yeterince faydalanamamasına neden olmakta ve demiryolu taşımacılığında yeni altyapı ve teknoloji yatırımları gerekli hâle gelmektedir.

Tablo 5.11. Tercih Edilen Denizyolu Taşıma Türü

Yük (ton)	Frekans	Yüzde
300,00	1	2,0
1000,00	1	2,0
8000,00	2	4,0
120000,00	1	2,0
750000,00	1	2,0
Toplam	6	12,0
Boş	44	88,0
Toplam(Genel)	50	100,0

Tablo 5.11’de ankete katılan firmaların toplam %56’sının denizyolu taşıma yöntemini tercih ettikleri tabloda görülmektedir. Genellikle ihracat yapan firmaların daha fazla kullandıkları bu taşıma türünün de toplam firma açısından bakıldığında düşük oranda kalmaktadır. Sivas’ta ihracat yapan firmaların genellikle kullandıkları limanın Mersin olduğu belirtilmiştir. Bu liman daha önce yapılmış olan çalışmalarda belirtildiği gibi uluslararası lojistik üs özelliklerine sahip olmasının yanı sıra dünya ölçeğindeki limanlarla kıyaslandığında çok geride kaldığı ve yerel ölçekte faaliyet gösterdiği şeklinde ifadeler mevcuttur.

Tablo 5.12. Tercih Edilen Boru Hattı Taşıma Türü

Yük (ton)	Frekans	Yüzde
2000000,00	1	2,0
Boş	49	98,0
Toplam	50	100,0

Tablo 5.12’de ankete katılan firmaların boru hattı taşıma türünü kullananları ve yılda yaklaşık kaç ton taşıdıklarını göstermektedir. Özellikle ithalatta kolaylık sağlayan ve daha ekonomik bir yöntem olan bu taşıma türünü Sivas’ta faaliyet gösteren ve anket yapılan firmaların yalnızca %2’si kullanmaktadır.

Tablo 5.13. İşletmenin Nakliyeyi Yaptırma Biçimi

Soru	Cevap	
	Frekans	Yüzde
Nakliye Yaptırma Biçimi		
Kendi eleman, taşıt ve ekipmanlarımız ile	14	22,6%
İhtiyaç durumunda kamyon ve gerekli araçları piyasadan temin ederek	13	21,0%
Sürekli çalıştığımız birkaç firma var, aralarından seçim yaparak	35	56,5%
Toplam	62	100%

Tablo 5.13’de ankete katılan firmaların nakliye işlemlerini yaptırma şekillerinin gösterilmiş olduğu tabloda %56. 5’inin ihtiyaç durumunda nakliyeyi sürekli çalıştıkları birkaç nakliye şirketi arasından seçim yaparak gerçekleştirdikleri görülmektedir. %21’i ihtiyaç durumunda piyasadaki kamyon ve gerekli araçları temin etmekte, %22. 6’sı ise nakliye işlemini kendi eleman, taşıt ve ekipmanları ile yaptırmaktadır. Firmalar mevcut seçenekler arasından yalnızca tek tercih yapmamış olup aynı zamanda seçeneklerin üçünü de tercih eden üç firma, 1. ve 3. seçeneği birlikte tercih eden dört firma, 2. ve 3. seçeneği birlikte tercih eden bir firma bulunmaktadır.

Tablo 5.14. Maliyet Önemine Göre Lojistik Faaliyetler

Maliyetler	Önem derecesi	Frekans	Yüzde
Depolama İçsel Maliyetler	1,00	9	18,0
	2,00	33	66,0
	3,00	2	4,0
	4,00	4	8,0
	5,00	2	4,0
	Toplam	50	100,0
Taşıma İçsel Maliyetler	1,00	21	42,0
	2,00	8	16,0
	3,00	18	36,0
	4,00	1	2,0
	5,00	2	4,0
	Toplam	50	100,0
Paketleme ve katma değerli işler içsel maliyetleri	1,00	14	28,0
	2,00	9	18,0
	3,00	17	34,0
	4,00	9	18,0
	5,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Hizmet(gümrük, sigorta vs.)içsel maliyetleri	1,00	5	10,0
	3,00	6	12,0
	4,00	33	66,0
	5,00	6	12,0
	Toplam	50	100,0
Tersine Lojistik Maliyetleri	1,00	1	2,0
	3,00	7	14,0
	4,00	3	6,0
	5,00	39	78,0
	Toplam	50	100,0

Tablo 5.14’te ankete katılan firmalardan maliyetlerini önemine göre sıralamaları istenmiştir. Ortalama önem derecesi 2,14 olan depolama içsel maliyetleri firmaların %18’i için birinci derecede öneme sahipken firmaların %66’sı bu maliyetin ikinci derece öneme sahip olduğunu belirtmişlerdir. Taşıma içsel maliyetlerinin firmaların %42’si tarafından birinci derecede öncelikli olduğu görülmektedir ve aynı zamanda en yüksek orana sahiptir. Ortalama önem derecesi 2,48 olan paketleme ve katma değerli işlemler içsel maliyetleri firmaların % 28’i tarafından birinci derece öneme sahiptir. Bu maliyet firmaların %34’ü için üçüncü derece önem düzeyinde görülmektedir. Maliyetlerin içerisinde yer alan ve 3,7’lik bir

önem derecesine sahip olan hizmet içsel maliyetleri firmaların %10'u için birincil derecede önem arz etmekteyken, firmaların %66'sı bu maliyeti dördüncü önem derecesinde görmektedir. Maliyetler içerisinde birincil derecede yer alan en düşük içsel maliyet tersine lojistik içsel maliyetleridir. Ortalama önem derecesi 4,58 olan tersine lojistik içsel maliyetleri firmaların yalnızca % 2'si tarafından birinci derecede önceliğe sahiptir. Aynı zamanda en yüksek beşinci öncelik olarak da yine %78'lik oranla tersine lojistik maliyetlerinin yer aldığını görmekteyiz. Sonuçlardan da görüldüğü gibi birinci derecede firmaların önemli buldukları maliyet türü taşıma maliyetleridir. Aslında bu durum tüm firmalarda ortaya çıkabilecek bir sorun olup taşıma yöntemlerinde çeşitliliğe gidilmediğinde, bilgi teknolojilerinden yeterli düzeyde faydalanılamaması sonucu ulaşım sırasında herhangi bir sebeple ortaya çıkabilecek bir sorunun firmaya oldukça fazla maliyet yükleyeceği bilinmektedir. Taşıma yöntemi konusunda çok fazla tercih şansına sahip olamayan firmaların da maliyetleri içerisinde büyük önceliği bu maliyete vermeleri doğal bir durumdur. İkinci derece öneme sahip en yüksek maliyet depolama içsel maliyetler olarak görülmektedir. Bu durum daha önceki tablolarda bahsedildiği gibi firmaların bir kısmının depolama kapasitesinin çok altında kullanım yapmaları ve yine önceki tablolarda açıklanmış olduğu şekilde firmaların bir kısmının depolarının yetersiz kalması ve bunu Sivas'ta bulunan ortak kullanılabilen depoları kiralayarak tamamlamaya çalışmaları ile açıklanabilir. Bu firmalar için lojistik maliyetlerini artırıcı bir durumdur ve bu nedenle de ikinci önem derecesine sahip maliyet olarak en fazla oranı almıştır. Paketleme ve katma değerli içsel maliyetler genel olarak firmaların % 34'ü için üçüncü derece öneme sahip olarak görülmektedir. Paketleme ve katma değerli işlemler ele alındığında, paketleme işleminin hem ürünün depolanması, taşınması hem de taşıma yönteminin belirlenmesi açısından önemli bir role sahip olduğu bilinmektedir. Bu işlemin doğru bir şekilde yürütülmemesi durumunda firma için lojistik maliyetlerde bir artış anlamına gelecektir. Lojistiğin destekleyici faaliyetleri olan paketleme ve ambalajlama gibi diğer katma değerli maliyetlere işletmelerin genel olarak %34'ünün orta düzeyde önem verdikleri görülmektedir. Bunun dışında hizmet içsel maliyetlerini işletmelerin %66'sı dördüncü derecede önemli görmekte ve tersine lojistik maliyetleri işletmelerin %78'i beşinci sırada öneme sahip olarak görmektedirler. Aslında ihracat yapan çoğu

firmanın gümrük işlemleri, sigorta vb. konuları daha alt derecede önemli olarak görmeleri daha öncelikli olan taşıma, depolama gibi temel faaliyetlere öncelik vermeleri, bu konularda daha fazla problem yaşadıkları durumu ile açıklanabilir. Bu durum da lojistiğin temel faaliyetleri olan öncelikli sorunların çözüme kavuşturulması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Tersine lojistik maliyetleri de aynı durumla açıklanabilir. Bundan dolayı bu maliyet kaleminin oranı tüm maliyetler içerisinde en düşük önceliğe sahiptir.

Tablo 5.15. Lojistik Hizmet Alma Düşüncesi

Yanıt	Frekans	Yüzde
Evet	16	32,0
Hayır	34	68,0
Toplam	50	100,0

Tablo 5.15’te firmalara lojistik hizmet olarak maliyetlerinde bir düşüş sağlamayı planlayıp planlamadıkları sorulmuş ve sonuç olarak %32’sinin böyle bir düşüncesinin olduğu buna karşılık %68’inin istemediği belirlenmiştir. “HAYIR” yanıtını veren firmalar genellikle lojistik hizmetleri firmanın bir faaliyeti olarak görmekte ve bu hizmeti dışarıdan sağlamaya başlaması halinde firmaya daha fazla maliyeti olacağı görüşündedir.

Tablo 5.16. Kullanılan İletişim Araçları

İletişim Aracı	Sıklık	Frekans	Yüzde
Sabit Telefon	Çoğu Zaman	12	24,0
	Her Zaman	38	76,0
	Toplam	50	100,0
Cep Telefonu	Çoğu Zaman	8	16,0
	Her Zaman	42	84,0
	Toplam	50	100,0
Fax	Ara Sıra	10	20,0
	Çoğu Zaman	18	36,0
	Her Zaman	22	44,0
	Toplam	50	100,0
Elektronik Posta	Ara Sıra	2	4,0
	Çoğu Zaman	9	18,0
	Her Zaman	39	78,0
	Toplam	50	100,0
Kişisel Görüşme	Ara Sıra	4	8,0
	Çoğu Zaman	11	22,0
	Her Zaman	35	70,0
	Toplam	50	100,0

Tablo 5.16’da hem sipariş alırken, hem de sipariş takibi yaparken, firmaların kullandığı iletişim araçları ve sıklıkları verilmiştir. Tüm iletişim araçları genel olarak tüm firmalarda kullanılmakla birlikte sıklık dereceleri değişiklik göstermektedir. Her zaman kullanılan iletişim araçlarından % 84’lük oranıyla birinci sırayı cep telefonu almaktayken, devamında % 78 ile elektronik posta, %76 ile sabit telefon ve son olarak % 70 ile yüz yüze görüşme yer almaktadır. Bunun yanı sıra % 2’lik oranıyla ara sıra kullanılan elektronik posta dikkat çekmektedir. İletişim araçlarının kullanımı lojistik faaliyetlerde büyük bir öneme sahiptir. Yavaş ve düzensiz iletişim müşteri kaybına neden olabileceği gibi yüksek envanter, depolama ve taşımacılık maliyetlerine de sebep olabilir.

Tablo 5.17. Firmanın Sıklıkla Karşılaştığı Problemler

Sorun Listesi	Bu sorunla ne sıklıkla karşılaşıyorsunuz?		
	Sıklık	Frekans	Yüzde
Zamanında Teslimat Yapılamaması	1,00	13	26,0
	2,00	12	24,0
	3,00	18	36,0
	4,00	5	10,0
	5,00	2	4,0
	Toplam	50	100,0
Nakliye Aracı Bulma Sorunu	1,00	14	28,0
	2,00	15	30,0
	3,00	16	32,0
	4,00	3	6,0
	5,00	2	4,0
	Toplam	50	100,0
Elleçleme, yükleme, boşaltmada yaşanan sıkıntılar	1,00	14	28,0
	2,00	14	28,0
	3,00	17	34,0
	4,00	2	4,0
	5,00	3	6,0
	Toplam	50	100,0
Kalifiye lojistikçi işgücü eksikliği	1,00	16	32,0
	2,00	10	20,0
	3,00	16	32,0
	4,00	5	10,0
	5,00	3	6,0
	Toplam	50	100,0

Firma İçinde Lojistik Birimi Olmaması	1,00	26	52,0
	2,00	15	30,0
	3,00	8	16,0
	4,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Nakliye sırasında ürünlerin zarar görmesi	1,00	21	42,0
	2,00	13	26,0
	3,00	11	22,0
	4,00	2	4,0
	5,00	3	6,0
	Toplam	50	100,0
evre kirliliği ve kent sorunları	1,00	41	82,0
	2,00	4	8,0
	3,00	2	4,0
	5,00	3	6,0
	Toplam	50	100,0
Stok oranları yüksekliliği ve yönetim zorluğu	1,00	39	78,0
	2,00	5	10,0
	3,00	2	4,0
	4,00	2	4,0
	5,00	2	4,0
	Toplam	50	100,0
Lojistik teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi	1,00	14	28,0
	2,00	13	26,0
	3,00	17	34,0
	4,00	5	10,0
	5,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Ulaştırma altyapısının yetersizliği	1,00	38	76,0
	2,00	11	22,0
	3,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0

Tablo 5.18. Sorunların Lojistik Performansı Etkileme Düzeyi

Sorun Listesi	Bu sorun lojistik performansınızı ne düzeyde etkiliyor?		
	Az-Çok	Frekans	Yüzde
Zamanında teslimat yapılamaması	1,00	10	20,0
	2,00	8	16,0
	3,00	19	38,0
	4,00	9	18,0
	5,00	4	8,0
	Toplam	50	100,0
Nakliye aracı bulma sorunu	1,00	14	28,0
	2,00	10	20,0
	3,00	19	38,0
	4,00	5	10,0
	5,00	2	4,0
	Toplam	50	100,0
Elleçleme, yükleme, boşaltmada yaşanan sıkıntılar	1,00	9	18,0
	2,00	21	42,0
	3,00	12	24,0
	4,00	5	10,0
	5,00	3	6,0
	Toplam	50	100,0
Kalifiye lojistikçi işgücü eksikliği	1,00	16	32,0
	2,00	11	22,0
	3,00	17	34,0
	4,00	4	8,0
	5,00	2	4,0
	Toplam	50	100,0
Firma içinde lojistik birimi olmaması	1,00	28	56,0
	2,00	13	26,0
	3,00	8	16,0
	4,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Nakliye sırasında ürünlerin zarar görmesi	1,00	27	54,0
	2,00	5	10,0
	3,00	13	26,0
	4,00	2	4,0
	5,00	3	6,0
	Toplam	50	100,0
Çevre kirliliği ve kent sorunları	1,00	43	86,0
	2,00	5	10,0
	3,00	1	2,0
	5,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0

Stok oranları yüksekliği ve yönetim zorluğu	1,00	40	80,0
	2,00	7	14,0
	3,00	1	2,0
	5,00	2	4,0
	Toplam	50	100,0
Lojistik teçhizat ve araçların sabit yatırım gerektirmesi	1,00	17	34,0
	2,00	16	32,0
	3,00	12	24,0
	4,00	4	8,0
	5,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Ulaştırma altyapısının yetersizliği	1,00	39	78,0
	2,00	6	12,0
	3,00	4	8,0
	5,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0

Tablo 5.19. İşletmelerin Sorunları Tespit Edebilme Durumları

Sorun Listesi	Bu Sorunu Kolayca Tespit Edebiliyor Musunuz?		
	Kolay-Zor	Frekans	Yüzde
Zamanında teslimat yapılamaması	1,00	28	56,0
	2,00	11	22,0
	3,00	8	16,0
	4,00	2	4,0
	5,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Nakliye aracı bulma sorunu	1,00	27	54,0
	2,00	16	32,0
	3,00	5	10,0
	5,00	2	4,0
	Toplam	50	100,0
Elleçleme, yükleme, boşaltmada yaşanan sıkıntılar	1,00	28	56,0
	2,00	15	30,0
	3,00	4	8,0
	4,00	2	4,0
	5,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Kalifiye lojistikçi işgücü	1,00	25	50,0
	2,00	12	24,0
	3,00	9	18,0
	4,00	1	2,0
	5,00	3	6,0
	Toplam	50	100,0

Firma içinde lojistik birimi olmaması	1,00	32	64,0
	2,00	9	18,0
	3,00	8	16,0
	5,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Nakliye sırasında ürünlerin zarar görmesi	1,00	34	68,0
	2,00	9	18,0
	3,00	3	6,0
	4,00	2	4,0
	5,00	2	4,0
	Toplam	50	100,0
Çevre kirliliği ve kent sorunları	1,00	41	82,0
	2,00	5	10,0
	3,00	3	6,0
	5,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Stok oranları yüksekliği ve yönetim zorluğu	1,00	42	84,0
	2,00	6	12,0
	4,00	1	2,0
	5,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Lojistik teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi	1,00	24	48,0
	2,00	16	32,0
	3,00	9	18,0
	4,00	1	2,0
	Toplam	50	100,0
Ulaştırma altyapısının yetersizliği	1,00	38	76,0
	2,00	7	14,0
	3,00	2	4,0
	4,00	3	6,0
	Toplam	50	100,0

Yukarıdaki tablolar 5.17, 5.18 ve 5.19 aynı problemlerin işletmelerde ne sıklıkta yaşandığı, bu sorunların lojistik performansları üzerinde ne düzeyde etkiye sahip olduğu ve bu sorunu kolayca tespit edip edemediklerini araştırmak amacıyla oluşturulmuştur. Zamanında teslimat yapılamaması sorunuyla firmaların %26'sı en az düzeyde karşılaştıklarını belirtmişken, bu sorunla en sık karşılaştığını belirten 2 firma bulunmaktadır. Genel olarak bakıldığında ise firmaların bu sorun ile orta sıklıkta karşılaştığı görülmektedir. Zamanında teslimat yapılamaması sorununun lojistik performans üzerinde en fazla olumsuz etkiye sahip olduğunu belirten firma oranı %8'dir. Genel itibariyle bu problemin firmalar üzerinde %38'lik oranla orta

sıklıkla bir etkiye sahip olduğu da görülmektedir. Firmaların %56'sı ise bu sorunu kolayca tespit edebildiklerini belirtmişlerdir.

Nakliye aracı bulma konusunda firmaların %32'si orta sıklıkta sıkıntı yaşadıklarını belirtirken, bu konuda en fazla sorun yaşayan 2 firma olduğu görülmektedir. Nakliye aracı bulma sorununun lojistik performans üzerinde %38'lik oranla orta şiddette etkisi olduğunu söyleyen 19 firma bulunurken, bu sıkıntının lojistik performanslarını çok fazla etkilediğini söyleyen sadece 2 firma olmuştur. Firmaların %54'ü bu sorunu kolaylıkla tespit edebildiklerini belirtirken %4'ünün sorunun tespitinde sıkıntı yaşadıkları saptanmıştır.

Malın elleçlenmesi sırasında genel olarak firmaların %34'ünün orta derece sıklıkla sıkıntı yaşadıkları belirtilmiş olup %28'sinin de bu konuda çok az sıkıntı yaşadıkları belirtilmiştir. Elleçleme işlemleri sırasında ortaya çıkan sorunların firma lojistik faaliyetleri üzerindeki etkilerine bakıldığında, %42'sinin bu konuda "2" numara ile belirtmiş oldukları derecede az sorun yaşadıkları ve %6'sının bu sorundan çok etkilendiği belirtilmiştir. Firmaların %56'sı bu sorunu kolayca tespit edebildiklerini belirtirken, bu noktada zorluk yaşayan 1 firma bulunduğu da görülmektedir.

Kalifiye iş gücü bulma konusunda firmaların %32'si bu sorunla az karşılaştıklarını belirtirken başka bir %32'lik kısmı da bunun "3". derecede önemli olduğunu söylemiştir. Problemlerle en sık karşılaşma oranı ise firmaların %6'sı tarafından belirtilmiş olan "5". derecedir. Kalifiye işgücü bulma konusundaki sıkıntılarının lojistik performans üzerindeki etkilerinin firmaların %34'ü tarafından orta dereceli sıklıkta olduğu ve %32'si tarafından ise bu sorunun 1. derecede öneme sahip olduğu tabloda görülmektedir. Sorunun tespiti aşamasında firmaların %50'sinin zorlanmadığı ve genel olarak belirtilen aşamalarda tespit edebildikleri saptanmıştır. Bu problemin çözümünün tespiti aşamasında sıkıntı çeken 3 firma bulunmaktadır.

Firmada müstakil bir lojistik biriminin olmaması sorunu ile firmaların %52'si sıkça karşılaştıklarını belirtirken, %30'u için 2. derece önem arz eden bir sorun olarak görülmektedir. 1 firma ise bu sorunun "5". derece öneme sahip olduğu ve çok sık karşılaşmadığı bir sorun olarak gördüğünü ifade etmiştir. Bu problemin

işletmelerin lojistik faaliyetleri üzerinde yarattığı etki ise firmaların %56'sı tarafından "1". derece öneme sahipken %2'si için "4". derecede öneminin olduğu ve bu sorunun lojistik performansını az düzeyde etkilediği belirtilmiştir. Sorunun kolayca tespit edilmesi konusunda ise işletmelerin %64'ü kolayca tespit edebildiklerini belirtirken %2'sinin bu konuda sıkıntı yaşadığı görölmektedir.

Nakliye sırasında ürünlerde olası bir hasar sorunu ile ne sıklıkta karşılaştıkları sorulan işletmelerin %42'si bu durumun seyrek olduğunu belirtmiş ve bu durumun en fazla yaşandığı 3 işletme olduğu saptanmıştır. Bu problemin işletmenin lojistik performansı üzerindeki etkisi incelendiğinde ise işletmelerin %54'ünü az seviyede etkilediği ve yine en fazla etkisinin araştırma kapsamında olan 3 işletmede çok fazla olduğu görölmektedir. Sorunun tespiti konusunda firmaların %68'inin başarılı olduğu ve problemi kolaylıkla tespit ettiği, %4'ünün ise sorun yaşadığı belirtilmiştir.

Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorunlarının işletmelerin %82'sinde sorun olarak görölmediği belirlenmiş olup bu sorunun yarattığı olumsuz durum 3 işletme açısından ciddi bir problem olarak algılanmaktadır. Benzer şekilde bu problemin lojistik performans üzerindeki etkisi sorulduğunda ise firmaların %86'sının en az düzeyde etkiye sahip olduğunu belirtmiş olduğu ve 1 firma için de en önemli seviyede olduğu görölmektedir. Sorunun tespiti aşamasında firmaların %82'sinin problem yaşamadığı ve problem yaşayan firma sayısının ise 1 olduğu söylenebilir.

Stok oranlarının yüksek olması ve bunun yol açtığı yönetim zorluğu firmaların %78'i için sık karşılaşılan bir problem olarak görölmemekte olup geride kalan firma sayıları ise diğer önem derecelerinde neredeyse eşit olarak dağılmıştır. Bu sorunun firmanın lojistik etkinliğinin sağlanmasında bir engele yol açıp açmadığı sorusuna ise firmaların (%80'i) büyük bir çoğunluğu en düşük düzeyde olduğu yanıtını vermiş ve yalnızca %4'ü tarafından yüksek seviyede öneme sahip olduğu belirtilmiştir. Sorunun tespiti açısından bakıldığında, firmaların %84'ü için tespitinin kolay olduğu, %2'si için ise en zor aşamada tespit edebildikleri görölmektedir.

Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya satın alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması problemi işletmelerin %34'ünü orta sıklıkta etkilemekte ve bu sorun 1. ,2. ve 3.

önem derecelerinde yakın dağılım göstermektedir. Ayrıca sorundan en fazla etkilenen 1 işletme bulunduğu da görülmektedir. Mevcut sorunun işletmelerin lojistik performans üzerindeki etkileri incelendiğinde, %2'sinin en yüksek düzeyde etkilendiğini belirttiği ve yine 1., 2. ve 3. önem derecelerinde yakın dağılım gösterdikleri görülmektedir. Sorunun tespiti konusunda ise en fazla problem yaşayan işletme %2'dir; %48'inin ise sorunu kolayca tespit ettiği belirtilmiştir.

Ulaştırma altyapısının yetersizliği konusunda işletmeler ilk üç önem derecesinde sorun yaşadıklarını belirtmiş olup firmaların %76'sı tarafından bu sorunun en az problem yaratan durum olduğu belirtilmiştir. Bu problemin firmaların lojistik performansları üzerindeki etkileri incelendiğinde, yine benzer şekilde %78'i en az düzeyde etkilendiklerini belirtirken sadece %2'si tarafından en yüksek oranda bir etki olduğu söylenebilmektedir. Sorunun tespiti açısından firmaların %76'sı problem yaşamazken, en fazla sorun yaşayan 3 firma bulunmaktadır.

Tablo 5.20. Şirket İçi En Çok Ortaya Çıkan Lojistik Sorunlar

Önem derecesi	Gümrük işlemlerinin karmaşıklığı, uzun bekleme süreleri		Çoğunlukla tek taşıma türü		Yasal düzenlemelerdeki eksiklikler		Sektör mesleki eğitim noksanlığı		Bilgisayar ve iletişim teknolojilerindeki koordinasyonsuzluk		Toplam	Yüzde
	F	Y	F	Y	F	Y	F	Y	F	Y		
1.	7	14,0	20	40,0	5	10,0	7	14,0	11	22,0	50	100,0
2.	11	22,0	9	18,0	15	30,0	12	24,0	3	6,0	50	100,0
3.	14	28,0	8	16,0	16	32,0	8	16,0	4	8,0	50	100,0
4.	7	14,0	10	20,0	10	20,0	17	34,0	6	12,0	50	100,0
5.	11	22,0	3	6,0	4	8,0	6	12,0	26	52,0	50	100,0

Tablo 5.20'de yer alan F harfleri "frekans", Y harfleri ise "yüzde"yi temsil etmektedir. Tablo firmaların şirket içerisinde en fazla karşılaştıkları lojistik sorunları belirlemek amacıyla yapılmış olup tabloda 5 önem derecesi yer almaktadır. Muhataplardan bu problemleri 1'den 5'e kadar önemi en fazla olandan en az olana

şeklinde sıralanması istenmiştir. İlk sırada yer alan problem olan gümrüklerde hantal, bürokratik yapı, işlemlerin karmaşıklığı ve uzun bekleme süreleri firmaların %14'ü için ilk sırada önem taşıırken %22'si için ikinci derece öneme sahiptir. Aynı sorunun firmaların %28'i için üçüncü derecede önemli olduğu ve %14'ü için dördüncü sırada önem arz ettiği son olarak da %22'si tarafından beşinci sırada önem taşıdığı görülmektedir.

İkinci sorun olan çoğunlukla tek taşıma türü firmaların %40'ı için birinci derecede önem taşıırken, %18'i için ikinci sırada önem taşımakta, %16'sı için ise üçüncü derece öneme sahiptir. Aynı sorunun firmaların %20'si için dördüncü önem düzeyinde ve %6'sı için ise beşinci seviyede olduğu saptanmıştır.

Yasal düzenlemelerde eksiklikler sorunu firmaların %10'u için birinci derece öneme sahipken %30'u için ikinci sırada, %32'si için üçüncü sırada, %20'si için dördüncü sırada ve %8'i için beşinci sırada öneme sahiptir.

Dördüncü problem olan sektör mesleki eğitim noksanlığı ve kalifiye eleman sıkıntısı problemi firmaların %14'ü tarafından birinci derecede önemli olarak görülürken, %24'ü için ikinci sırada, %16'sı için üçüncü, %34'ü için dördüncü ve %12'si için beşinci sırada öneme sahiptir.

Son sorun olan bilgisayar ve iletişim teknolojilerindeki koordinasyonsuzluk problemi firmaların %22'si tarafından birincil öneme sahipken, %6'sı için ikinci, %8'i için üçüncü, %12'si için dördüncü ve %52'si için de beşinci sırada öneme sahiptir.

Genel olarak bu sorunların önem dereceleri karşılaştırıldığında, firmaların ilk önem derecesinde tercih ettikleri sorun tek taşıma türünün olması iken, ikinci derece önemli olarak gördükleri sorun yasal düzenlemelerdeki eksiklik olmuş ve takiben üçüncü olarak belirledikleri sorun az bir farkla gümrüklerde hantal ve bürokratik yapı sorunu olmuştur. Dördüncü sorun olarak yoğunlaştıkları ise sektör mesleki eğitim noksanlığı ve kalifiye eleman sıkıntısı olarak görülmekte olup son olarak belirlenen beşinci sorun ise bilgisayar ve iletişim teknolojilerindeki koordinasyonsuzluk olarak belirtilmiştir.

Tablo 5.21. Şirketlerin Lojistik Anlayışı

Yanıt	Frekans	Yüzde
Katılıyorum	45	90,0
Katılmıyorum	1	2,0
Kararsızım	4	8,0
Toplam	50	100,0

Tablo 5.21’de araştırmaya katılan şirketlere yöneltilmiş olan “Sivas’ta faaliyet gösteren şirketlerin lojistik anlayışları geliştirilmelidir” sorusuna firmaların %90’ı “KATILİYORUM” yanıtını verirken tek bir firma bu görüşe katılmamış olup bu firmaya göre Sivas’ın sanayi alt yapısında gelişimin sağlanmasının daha öncelikli olduğu belirtilmiştir. Geri kalan firmaların %8’i ise çekimser davranmışlardır.

Tablo 5.22. Lojistik Altyapıyla İlgili Temel Sorunlar

Sorunlar	Çok Önemli		Önemli		Az Önemli		Önemli değil		Toplam	
	F	Y	F	Y	F	Y	F	Y	F	Y
Zamanında teslimat yapamama	49	98,0	1	2,0	-	-	-	-	50	100,0
Hasarlı/eksik teslimat	43	86,0	5	10,0	1	2,0	1	2,0	50	100,0
Nakliye maliyet yüksekliği	39	78,0	7	14,0	4	8,0	-	-	50	100,0
Depo/antrepo maliyetleri yüksekliği	29	58,0	20	40,0	1	2,0	-	-	50	100,0
Gerçek zamanlı bilgi entegrasyonu sağlayamama	25	50,0	22	44,0	3	6,0	-	-	50	100,0
Bilgili ve deneyimli personel eksikliği	12	24,0	32	64,0	6	12,0	-	-	50	100,0
Kent içi trafik sorunları	18	36,0	28	56,0	3	6,0	1	2,0	50	100,0
Demiryolu olmaması	11	22,0	28	56,0	9	18,0	2	4,0	50	100,0
Metro olmaması	23	46,0	25	50,0	2	4,0	-	-	5	100,0
Karayolu taşımacılık altyapısı	19	38,0	30	60,0	1	2,0	-	-	50	100,0
Lojistik merkez eksikliği	15	30,0	29	58,0	4	8,0	2	4,0	50	100,0
Denizyolu taşımacılık altyapısı	14	28,0	32	64,0	2	4,0	2	4,0	50	100,0
Havayolu taşımacılık altyapısı	13	26,0	31	62,0	4	8,0	2	4,0	50	100,0

Tablo 5.22’de lojistik altyapıyla ilgili temel sorunları ve önem derecelerini göstermektedir. Firmaların zamanında teslimat yapılamamasına ilişkin görüşleri %98’inin belirtmiş olduğu üzere çok önemlidir. Hasarlı/eksik teslimat yapılmasının firmaların %86’sı için çok önemli olduğu belirtilmiştir. Nakliye maliyetlerinin yüksekliği işletmelerin %78’i için çok önemliyken %14’ü için önemli bir düzeydedir. Depo/antrepo maliyetlerinin yüksekliği firmaların %58’i için çok önemli, %40’ı için önemli, %2’si için ise az derece öneme sahiptir. Gerçek zamanlı bilgi entegrasyonunun sağlanamaması işletmelerin %50’si için çok önemliyken %44’ü için önemli kabul edilmektedir. Bilgili ve deneyimli personel eksikliğini işletmelerin %24’ü çok önemli olarak görmekte, %64’ü için önemli olarak görülmekte ve %12’si için az öneme sahip olduğu belirtilmektedir. Kent içi trafik sorunlarını işletmelerin %36’sı çok önemli olarak görürken %56’sı önemli olarak görmekte ve %2’si için önem arz etmemektedir. Demiryolu eksikliği işletmelerin %22’si için çok önemliyken %56’sı için önemli, %4’ü içinse öneme sahip değildir. Metro olmaması firmaların %46’sı için çok önemli olarak görülürken %50’si için önemli olarak kabul edilmekte ve %4’ü için az önemli olarak görülmektedir. Karayolu taşımacılık altyapısı firmaların %38’i tarafından çok önemli iken %60’ı önemli olarak görmekte ve %2’si için az öneme sahiptir. Lojistik köy/merkez eksikliği firmaların %30’u için çok önemliyken %58’i önemli olduğunu belirtmiş ve %4’ü için de önemsiz olarak görülmektedir. Denizyolu taşımacılık altyapısı firmaların %28’i için çok önemliyken %64’ü için önemli ve %4’ü için önemsiz görülmektedir.

Tablo 5.23. Devlet Teşvik Politikaları Yeterliliği

Yanıt	F	Y
Katılıyorum	22	44,0
Katılmıyorum	16	32,0
Kararsızım	12	24,0
Toplam	50	100,0

Tablo 5.23’te yöneticilere yöneltilen “Devlet teşvik politikalarını yeterli buluyor musunuz?” sorusuna firmaların %44’ü “EVET” yanıtını verirken %32’si katılmadıklarını belirtmişlerdir. Çekimser cevap sayısı ise %24’tür.

Tablo 5.24. Firmada “Lojistik” Kelimesi İçeren Bir Bölümden Mezun Çalışan Sayısı

Çalışan sayısı	F	Y
0	41	82,0
1	3	6,0
2	2	4,0
3	1	2,0
4	1	2,0
8	1	2,0
10	1	2,0
Toplam	50	100,0

Tablo 5.24’te firmada lojistik kelimesini içeren bir bölümden mezun çalışan sayısının araştırıldığı yukarıdaki tabloda %82’sinin vasıflı elemana sahip olmadığı ve vasıflı elemana sahip olan işletmenin toplam oranının % 18 olduğu görülmektedir. Toplam ihracat yapan 50 işletmenin sadece 9’unun lojistik alanında kalifiye elemana sahip olduğu görülmektedir. Bu durum kalifiye eleman sıkıntısının büyük düzeyde olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda görüşülen firmaların çoğu bu konunun kendileri için büyük sorun oluşturduğunu söylemiş olsa da hem gözlemlerim sonucunda hem de bazı firmaların kendi ifadeleriyle bu konuya aslında yeterince önem verilmediği, lojistik bölüm sorumlusuna sahip işletmelerin bazılarının da kendi görevleri dışında olan işlerde çalıştırıldığı bir durum söz konusudur.

Tablo 5.25. Lojistik Köy İle İlgili Yetkililerin Bilgileri

Yanıt	F	Y
Evet	36	72,0
Hayır	6	12,0
Kararsızım	8	16,0
Toplam	50	100,0

Tablo 5.25’te Sivas’ta kurulması planlanan lojistik köy hakkında işletme yöneticilerinin bilgi sahibi olup olmadığını sorgulamak amacıyla düzenlenmiş olup bu konuda bilgi sahibi olan firma sayısının 36, bilgi sahibi olmayan firma sayısının ise %12 olduğu görülmekte, çekimser davranan yönetici sayısının ise %16 olduğu belirtilmektedir. Ayrıca firmaların %72’si tarafından Sivas’ta bir lojistik köye ihtiyaç olduğu ve %12’si için bu durumun gereksiz olduğu ifade edilmiştir.

Tablo 5.26. Muhtemel Lojistik Köy Projesinin Getirileri

Sorular	Yanıtlar		Tüm durum yüzdesi
	F	Y	Yüzde
Ticari potansiyele ve ekonomik gelişime katkı sağlama	45	30,0	90,0
Şirketler arası rekabeti güçlendirme	31	20,7	62,0
Lojistik hizmetlerin bir araya toplanması sonucu zaman ve maliyet avantajı elde etme	41	27,3	82,0
İstihdam sağlayacağından göçü engelleme	24	16,0	48,0
Şehrin sosyal yapısını etkileyerek insanların yaşam kalitesini değiştirme	9	6,0	18,0
Toplam	150	100,0	300,0

Tablo 5.26’da muhtemel lojistik köyün getirilerinin neler olabileceğine ilişkin maddeler yer almakta olup bu maddelerden hangilerinin gerçekleşebileceği ilgili muhataplara sorulmuştur. Soruya verilen yanıtların %30’u ilin ticari potansiyeli ve ekonomik gelişimine katkı sağlayacağını belirtirken %27,3’ü zaman ve maliyet avantajı sağlanacağını, %20,7’si ise şirketler arası rekabeti güçlendireceği maddelerini daha çok tercih etmiştir. İstihdam sağlama ve göçü engelleme konusunda tercih yapan 24 firma varken, şehrin sosyal yapısını etkileme ve insanların yaşam kalitesini değiştirme konusunda katkı sağlayacağını düşünen firma sayısı yalnızca %6’dır.

Tablo 5.27. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Lojistik Faaliyet Verilerinin Tutula birliğini Gösteren Çapraz Tablo

		Firmanız yapmış olduğunuz lojistik faaliyetlerin verilerini tutabiliyor mu?		Toplam
		Evet	Hayır	
Firmanızda bağımsız lojistik birimi var mı?	Evet	15	1	16
	Hayır	23	11	34
	Toplam	38	12	50

Çapraz tablo 5.27’de gösterildiği gibi “firmanızda bağımsız lojistik birimi var mı?” sorusuna “EVET” yanıtı veren 16 firmadan 15’i firmada yapılan lojistik faaliyetlerin verilerini tutabildiklerini belirtmişken 1 firma bu verileri tutamadığını

söylemiştir. Bu firmanın ayrı bir lojistik birimi olmasına rağmen verilerin kaydının tutulamaması büyük bir sorundur. Birimde deneyimli personel eksikliğinin mevcut olduğunu göstermektedir. Yine aynı soruya “HAYIR” yanıtını veren toplam 34 firmadan 23’ünün lojistik faaliyet verilerini tutabildiği görülürken kalan 11’inin bu faaliyetlerin verilerini tutamadığı belirtilmektedir. Firma içerisinde lojistik birim bulunmadığında lojistik faaliyetler diğer birimler altında dağınık bir şekilde gerçekleştirilebilir. Burada da görüldüğü gibi bu faaliyetleri lojistik birimi olmayan 34 firmanın 23’ünün verileri tutarak bu şekilde yürütüldüğünü göstermektedir.

Tablo 5.28. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Dışarıdan Anket veya Danışman Yoluyla Performans Ölçümünü Gösteren Çapraz Tablo

		Dışarıdan bağımsız anket veya danışman yoluyla kendi performansınızı ölçüyor musunuz?		Toplam
		Evet	Hayır	
Firmanızda bağımsız lojistik birimi var mı?	Evet	4	12	16
	Hayır	3	31	34
	Toplam	7	43	50

Tablo 5.28’de gösterildiği şekilde dışarıdan bağımsız anket veya danışman yoluyla kendi performanslarını ölçen toplam 7 firmadan 3’ünün bağımsız bir lojistik birimi bulunmamakla birlikte 4 firma bünyesinde lojistik birim (sevkiyat, depolama, taşıma) bulunduğu belirtilmiştir. Yine bu firmalardan 12’sinin bünyelerinde bağımsız bir lojistik birimine sahip olduğu, fakat dışarıdan anket veya danışman yoluyla performans ölçümü yapmadığı görülmektedir. Aynı zamanda firmaların 31’inin de hem lojistik birimi olmadığı hem de performans ölçümü yapmadığı veriler arasındadır ve bu oran anket yapılan firmaların büyük bir çoğunluğunu oluşturmaktadır. Performans ölçümü yapılması bir işletme açısından hayati önem taşıyan unsurlardan biridir. Bu ölçümü devamlı olarak yapan işletmeler gelecekle alâkalı daha iyi kararlar alabilir ve yapacakları araştırmalar sayesinde mevcut eksikliklerini belirleyerek bu konular üzerinde çalışmalar yürütebilirler. Bu düzenleme ve iyileştirme çalışmaları firmaya faaliyet gösterdiği pazarda daha iyi olabılme fırsatını verebileceği gibi aynı zamanda farklı pazarlara yönelebılme imkânları da tanıyabilir. Bu da mevcut üretim kapasitesini artırma ve nihayetinde

daha fazla kâr etmesini sağlayacaktır. Bununla birlikte işletme içerisinde ayrı bir bölüm olarak yer alan lojistik biriminde lojistik faaliyetlerin yürütülmesinde etkinlik ve verimliliğin sağlanması daha iyi olmaktadır. Çünkü lojistik faaliyetler eski anlayışın bir getirisi olarak hâlâ birçok işletmede yan faaliyet olarak görülmektedir. Bu durum bu faaliyetlerin verimli bir şekilde yürütülememesine sebep olmaktadır. Bu konuda ortak cevap vermiş olan 31 firmanın hem performans ölçümü konusunda yardım almaması hem de firmada lojistik faaliyetlerin diğer birimler tarafından yürütülüyor olması işletmelerde ihtiyaç duyulan bilgi ve deneyim eksikliğinin çok önemli bir boyutta olduğunu göstermektedir.

Tablo 5.29. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Sivas'taki Firmalarla Ortak Kullanılan Depo/Araçları Gösteren Çapraz Tablo

Sivas'taki firmalarla ortak kullandığınız depo/araçlar var mı?			Evet	Hayır	Toplam
Firmanızda bağımsız lojistik birimi var mı?	Evet		4	12	16
	Hayır		8	26	34
	Toplam		12	38	50

Tablo 5.29'da araştırmada yer alan firmaların 4'ü bağımsız lojistik birimine sahip olmakla birlikte Sivas'ta faaliyet gösteren diğer firmalarla da ortak kullandığı depo/araçlarının olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra Sivas'taki firmalarla ortak araç/depoya sahip olmayan 12 firmanın da bünyelerinde bağımsız bir lojistik birime sahip oldukları belirtilmiştir. Lojistik birimi olmayan 8 firmanın da diğer firmalarla ortak kullandığı araç/depolarına sahip olduğu ve 26 firmanın hem lojistik birimine sahip olmadığı hem de ortak kullandığı araç/depolarının olmadığı görülmektedir.

Tablo 5.30. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Depolama Kapasitesini Gösteren Çapraz Tablo

		Firmanın ürün depolama kapasitesi(ton)						Toplam	
		1000'den az	1001-10000	10001-20000	20001-30000	30001-40000	40001-üzeri		Sipariş üzerine
Firmada bağımsız lojistik birimi var mı?	Evet	0	1	3	0	2	7	3	16
	Hayır	6	6	6	2	2	9	3	34
	Toplam	6	7	9	2	4	16	6	50

Tablo 5.30'da çapraz tabloda bağımsız lojistik birimine sahip olanların veya olmayanların hangi depolama kapasitelerine sahip oldukları gösterilmiştir. Tabloda da gösterildiği gibi 1000 tondan az depolama yapan 6 firmada lojistik birimi bulunmazken 1001-10000 ton aralığında depolama kapasitesine sahip olan 1 firmanın lojistik birimi vardır. Yine aynı miktarda depolama yapan 6 firmada lojistik birimi bulunmadığı belirtilmiştir. Depolama kapasitesi 10001-20000 aralığında olan ve bağımsız lojistik birimi olan 3 firma varken bu kapasitede 6 firmanın da lojistik birimleri olmadığı görülmektedir. Benzer şekilde hem 40001-üzeri depolama kapasitesi hem de lojistik birime sahip olan 7 firma varken aynı depolama kapasitesinde 9 firmanın lojistik biriminin olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca depolama yapmayarak sipariş üzerine üretim gerçekleştiren 3 firmanın bağımsız lojistik birimi olduğu, aynı şekilde üretim yapmakta olan başka 3 firmanın da lojistik biriminin olmadığı tabloda yer almaktadır.

Tablo 5.31. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Depolama Kapasitesi Kullanımı Gösteren Çapraz Tablo

		Firmanızın mevcut depolama kapasitesinin ne kadarını kullanıyorsunuz?(%)					Toplam
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100	
Firmanızda bağımsız lojistik birimi var mı?	Evet	2	0	1	4	7	14
	Hayır	3	6	5	7	12	33
	Toplam	5	6	6	11	19	47

Tablo 5.31'de gösterildiği gibi firmasında bağımsız lojistik birimi olan 2 firma depolama kapasitesini 0-20 aralıkta kullanmaktayken lojistik birimi olmayan 3

firma yine aynı oranda depolama kapasitesi kullanımı yapmaktadır. Mevcut depolama kapasitesinin 21-40 aralıkta olduğu hiçbir firmanın lojistik birimi bulunmamasıyla beraber lojistik birimi olmayan 6 firma da 21-40 aralığında depolama kapasitesi kullanım oranı olduğunu belirtmiştir. Yine tabloda yer alan firmalardan 12'sinin lojistik birimi bulunmamasına rağmen 81-100 aralığında depolama kapasitesi kullandığı ve aynı aralıkta depolama yapan 7 firmanın lojistik biriminin bulunduğu görülmektedir.

Tablo 5.32. Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Olması ve Maliyetleri Lojistik Kullanarak Düşürmeyi Planlıyor Musunuz Gösteren Çapraz Tablo

		Maliyetlerinizi Lojistik Kullanarak Düşürmeyi Planlıyor musunuz?		
		Evet	Hayır	Toplam
Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Var mı?	Evet	7	9	16
	Hayır	9	25	34
	Toplam	16	34	50

Tablo 5.32'de firmaların bağımsız lojistik birimine sahip olup olmamaları ve maliyetlerini lojistik kullanarak düşürme planlarının olup olmadığı sorunları karşılaştırılmıştır. Lojistik birimi olan 16 firmanın 7'si maliyetlerini lojistik hizmet olarak düşürmeyi planladığını belirtirken bu firmaların 9'unun böyle bir düşünceye sahip olmadıkları görülmektedir. Ayrıca lojistik birimi olmayan 34 firmadan 9'unun lojistik hizmet olarak maliyetleri düşürme konusunda fikir beyan ettikleri ve bu firmalardan yine 25'inin bu tür bir düşüncesinin olmadığı görülmektedir.

Tablo 5.33. Yurtiçi ve Yurtdışı Fuarlara Katılım ve Lojistik Faaliyetlerinin Tutulabilirliğine İlişkin Çapraz Tablo

		Lojistik Faaliyetlerin verilerini tutabiliyor musunuz?		
		Evet	Hayır	Toplam
Yurtiçi/yurtdışı fuarlara katılım sağlıyor musunuz?	Evet	33	10	43
	Hayır	5	2	7
	Toplam	38	12	50

Tablo 5.33'de firmaların lojistik faaliyet verilerinin tutulabilirliği ve yurtiçi/yurtdışı fuarlara katılım arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Fuarlara katılım

sağlayan 43 firmadan 33'ü lojistik faaliyet verilerini tutabildiklerini belirtirken kalan 10 firma bu verileri tutamadıklarını belirtmiştir. Aynı zamanda fuarlara katılım sağlamayan toplam 7 firmadan 5'inin de lojistik faaliyet verilerini tutabildiği ve kalan 2 firmanın bu verileri tutamadığı görülmektedir.

Tablo 5.34. Fuarlara Katılım ve Dışarıdan Bağımsız Anket/Danışman Yoluyla Lojistik Performans Ölçmeyi Gösteren Çapraz Tablo

		Dışarıdan Bağımsız Anket/Danışman Yoluyla Performansınızı Ölçüyor Musunuz?		
		Evet	Hayır	Toplam
Yurtiçi/Yurtdışı Fuarlara Katılım Sağlıyor Musunuz?	Evet	5	38	43
	Hayır	2	5	7
	Toplam	7	43	50

Tablo 5.34'de fuarlara katılım ve anket/danışman yoluyla performans ölçümü arasındaki ilişki gösterilmektedir. Toplam fuarlara katılım sağlayan 43 firmanın 5'inin anket/danışman yoluyla performans ölçümü yaptırdıkları görülürken bu firmalardan geri kalan 38'inin anket yöntemiyle performanslarını ölçtürmedikleri saptanmıştır. Ayrıca fuarlara katılım sağlamayan 7 firmadan 2'sinin performans ölçümü yaptırdığı ve 5'inin bu ölçümü yaptırmadığı belirlenmiştir.

Tablo 5.35. Yurtiçi/Yurtdışı Fuarlara Katılım ve Sivas'taki Firmalarla Ortak Kullanılan Depo/Araçları Gösteren Çapraz Tablo

		Sivas'taki firmalarla ortak kullandığımız depo/araçlar var mı?		Toplam
		Evet	Hayır	
Yurtiçi/Yurtdışı fuarlara katılım sağlıyor musunuz?	Evet	11	32	43
	Hayır	1	6	7
	Toplam	12	38	50

Tablo 5.35'te firmaların ortak kullandığı depo/araçlar ile yurtiçi/yurtdışı fuarlara katılım arasındaki ilişki gösterilmektedir. Toplam 12 firmanın Sivas'ta ortak kullandığı depo/araçlarının olduğu görülmekte olup bunlardan yalnızca 11'inin fuarlara katılım sağladığı belirtilmiştir. Geriye kalan 1 firma ise fuarlara katılım

sağlamadığını söylemiştir. Sivas'ta ortak depo/araç kullanımı yapmayan toplam 38 firmanın 32'sinin fuarlara katılım sağladığı ve kalan 7 firmanın ise katılmadığı tabloda gösterilmektedir.

Tablo 5.36. Yurtiçi ve Yurtdışı Fuarlara Katılım ve Firma Ürün Depolama Kapasitesini Gösteren Çapraz Tablo

Firmanızın ürün depolama kapasitesi ne kadar?(ton)									
Yurtiçi/Yurtdışı fuarlara katılım sağlıyor musunuz?		1000'den az	1001-10000	10001-20000	20001-30000	30001-40000	40001-üzeri	Sipariş üzerine	Toplam
	Evet	6	7	9	2	3	12	4	43
	Hayır	0	0	0	0	1	4	2	7
	Toplam	6	7	9	2	4	16	6	50

Tablo 5.36'da firmaların ürün depolama kapasiteleri ve fuarlara katılımları arasındaki ilişki gösterilmektedir. 1000 ton ve altında depolama kapasitesine sahip olan toplam 6 firma olduğu ve bu firmaların tamamının fuarlara katılım gerçekleştirdiği görülmektedir. Benzer şekilde 1001-10000 ton aralığında kapasiteye sahip olan toplam 7 firmanın tamamının fuarlara katıldığını görebiliriz. Bu durum 10001-20000, 20001-30000 arasında da aynı şekilde devam etmekte, 30001-40000 aralığında değişim göstererek bu aralıkta kapasiteye sahip olan 4 firmadan 3'ünün fuarlara katıldığı ve 40001-üzeri depolamaya sahip firmaların 16'sının 4'ünün fuarlara katılım gerçekleştirmediği görülmektedir. Ayrıca sipariş üzerine üretim yapan toplam 6 firmanın da 4'ünün fuarlara katılım gerçekleştirdiği görülmektedir.

Tablo 5.37. Fuarlara Katılım ve Mevcut Depolama Kapasitesi Kullanım Oranını Gösteren Çapraz Tablo

Yurtiçi/Yurtdışı fuarlara katılım sağlıyor musunuz?	Firmanızın mevcut depolama kapasitesinin ne kadarını kullanıyorsunuz?						Toplam
	0 -20	21-40	41-60	61-80	81-100		
Evet	3	6	5	10	17	41	
Hayır	2	0	1	1	2	6	
Toplam	5	6	6	11	19	47	

Tablo 5.37'de firmaların mevcut depolama kapasite kullanım oranı ve fuarlara katılım arasındaki ilişki hakkında bilgi vermektedir. Mevcut kapasitesini 0-

20 aralığında kullanan 5 firmadan 3'ü fuarlara katılım sağlarken, kapasite kullanım oranı 21-40 olan 6 firmanın tamamının katılım yapmaktadır. Benzer şekilde depolama kapasitesini 41-60 aralığında kullanan 11 firmadan 10'unun, 81-100 olarak kullanan 19 firmadan ise 17'sinin fuarlara katılımında buldukları görülmektedir.

Tablo 5.38. Fuarlara Katılım ve Lojistik Hizmet Alarak Maliyetleri Azaltmayı Planlama Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

		Maliyetlerinizi lojistik kullanarak düşürmeyi planlıyor musunuz?		
		Evet	Hayır	Toplam
Yurtiçi/yurtdışı fuarlara katılım sağlıyor musunuz?	Evet	14	29	43
	Hayır	2	5	7
Toplam		16	34	50

Tablo 5.39'da lojistik hizmet olarak maliyetlerini düşürmek isteyen/istemeyen yöneticilerin yurtiçi/yurtdışı fuarlara katılım ilişkileri gösterilmektedir. Lojistik hizmet olarak maliyetlerinde düşüş gerçekleştirmek isteyen 16 firmadan 14'ünün fuarlara katılım gerçekleştirirken, hizmet alma düşüncesi olmayan 34 firmanın yine büyük bir çoğunluğunun (29 firma) fuarlara katılım sağladığı görülmektedir.

Tablo 5.39. Zamanında Teslimat Yapılamaması ve Firmada Lojistik Birimi Olup Olmadığının Sorgulanması Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Zamanında Teslimat Yapılamaması		Toplam	
	Evet	Hayır		
Firmanızda Bağımsız Lojistik Birimi var mı?	Evet	15	1	16
	Hayır	34	0	34
	Toplam	49	1	50

Tablo 5.39'da zamanında teslimat yapılmasını çok önemli/önemli gören firmaların bağımsız lojistik birimlerinin olup olmadığını göstermektedir. Lojistik birimi bulunan 16 firmadan 15'i zamanında teslimat yapmayı "çok önemli" olarak belirtirken, 1'i de "önemli" olarak görmektedir. Ayrıca lojistik birimi bulunmayan 34 firmadan 34'ü de zamanında teslimat yapma işinin "çok önemli" olduğunu belirtmişlerdir.

Tablo 5.40. Hasarlı/Eksik Teslimat Yapılması ve Bağımsız Lojistik Birimi Olup Olmaması Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Hasarlı/Eksik Teslimat Yapılması				Toplam
		Çok önemli	Önemli	Az Önemli	
Firmanızda Bağımsız Lojistik Birimi var mı?	Evet	13	2	1	16
	Hayır	31	3	0	34
	Toplam	43	5	1	50

Tablo 5.40’da lojistik birime sahip olan/olmayan firmaların hasarlı/eksik teslimatla ilgili görüşleri yer almaktadır. Bağımsız bir lojistik birime sahip olan 16 firmadan 13’ü hasarlı/eksik teslimat yapılması durumunu “çok önemli” olarak görmekteyken 2’si için “önemli” ve 1 firma için de “az önemli” olduğu belirtilmiştir. Lojistik bir birime sahip olmayan 34 firmadan 31’i hasarlı/eksik teslimat konusunun “çok önemli” olduğunu belirtmiş ve kalan 3 firma için de “önemli” olduğu ifade edilmiştir.

Tablo 5.41. Nakliye Maliyetleri Yüksekliği ve Lojistik Birim Olması/Olmaması Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Nakliye Maliyetlerinin Yüksekliği				Toplam
		Çok önemli	Önemli	Az Önemli	
Firmanızda Bağımsız Lojistik Birimi var mı?	Evet	12	3	1	16
	Hayır	27	4	3	34
	Toplam	39	7	4	50

Tablo 5.41’de firmaların nakliye maliyetlerinin yüksekliğine verdiği önem ve aynı firmalardaki lojistik biriminin varlığı/yokluğu arasındaki ilişki gösterilmektedir. Nakliye maliyetlerinin yüksekliğini “çok önemli” bulan 39 firmadan 12’sinde bağımsız bir lojistik biriminin varlığı söz konusuyken, geri kalan firmalarda bu birim bulunmamaktadır. Benzer şekilde nakliye maliyetlerinin yüksekliği “önemli” olan 7 firmanın 3’ünde lojistik birimi bulunmaktadır. Nakliye maliyetlerindeki yüksekliği “az önemli” olarak gören 4 firmanın ise yalnızca 1’inde lojistik birim bulunduğu görülmektedir.

Tablo 5.42. Depo/Antrepo Maliyetleri Yüksekliği ve Bağımsız Lojistik Biriminin Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Depo/Antrepo Maliyetlerinin Yüksekliği			Toplam	
		Çok Önemli	Önemli		Az Önemli
Firmanızda Bağımsız Lojistik Birimi var mı?	Evet	6	9	1	16
	Hayır	23	11	0	34
	Toplam	29	20	1	50

Tablo5.42’de depo/antrepo maliyetlerinin yüksekliğinin önemi ve bu firmalarda bağımsız lojistik biriminin varlığı arasındaki ilişki gösterilmektedir. Bu maliyetlerin yüksekliği 29 firma için “çok önemli” olup bu firmaların yalnızca 6’sında lojistik birimi bulunmaktadır. Aynı şekilde bahsedilen maliyetler 20 firmanın belirttiği şekilde “önemli” olup bu firmaların 11’inde bağımsız bir lojistik biriminin olmadığı görülmektedir. Söz konusu maliyetlerin 1 firma için “az önemli” olduğu belirtilmiş ve bu firmanın da lojistik birime sahip olduğu tabloda yer almıştır.

Tablo 5.43. Gerçek Zamanlı Bilgi Entegrasyonunun Sağlanamaması ve Bağımsız Lojistik Biriminin Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Gerçek Zamanlı Bilgi Entegrasyonunun Sağlanamaması			Toplam	
		Çok önemli	Önemli		Az önemli
Firmanızda Bağımsız Bir Lojistik Birimi var mı?	Evet	6	8	2	16
	Hayır	19	14	1	34
	Toplam	25	22	3	50

Yukarıdaki tabloda gerçek zamanlı bilgi entegrasyonunun sağlanamaması ve firmada bağımsız lojistik biriminin varlığı arasındaki ilişki gösterilmektedir. Gerçek zamanlı bilgi entegrasyonunun sağlanamaması 25 firma için “çok önemli” iken, bu firmalardan yalnızca 6’sının lojistik birime sahip olduğu görülmektedir. Bilgi uyumunun sağlanmasının 22 firma için “önemli” olduğu belirtilmiş ve bu firmalardan 14’ünde lojistik birim olmadığı belirlenmiştir. Aynı durumun 3 firma tarafından “az önemli” olarak belirtilmiş olması ve bu firmalardan 2’sinde lojistik hizmet birimi olması da tabloda yer alan bir başka durumu göstermektedir.

Tablo 5.44. Bilgili ve Deneyimli Personel Eksikliği ve Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Varlığı İlişkisini Gösteren Çapraz Tablo

	Bilgili ve Deneyimli Personel Eksikliği				Toplam
		Çok önemli	Önemli	Az önemli	
Firmanızda Bağımsız Lojistik Birimi var mı?	Evet	5	9	2	16
	Hayır	7	23	4	34
	Toplam	12	32	6	50

Tablo 5.44’de bilgili ve deneyimli personel eksikliği ve bağımsız lojistik birimi varlığı arasındaki ilişki gösterilmektedir. Personel eksikliğini “çok önemli” olduğunu belirten 12 firmadan yalnızca 5’inde lojistik biriminin varlığı söz konusuken bu durum personel eksikliğini “önemli” olduğunu belirtmiş olan 32 firma için farklıdır ve bu firmaların yalnızca 9’unda ayrı bir birim olarak lojistik vardır. Ayrıca belirtilen problemin etkisinin az önemli olarak görüldüğü 6 firmanın da 2’sinin lojistik biriminin olduğu görülmektedir.

Tablo 5.45. Kent İçi Trafik Sorunları ve Bağımsız Lojistik Birimi Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Kent içi Trafik Sorunları					Toplam
		Çok önemli	Önemli	Az önemli	Önemli değil	
Firmanızda Bağımsız Lojistik Birimi var mı?	Evet	6	9	1	0	16
	Hayır	12	19	2	1	34
	Toplam	18	28	3	1	50

Tabloda lojistik birimin varlığı ve kent içi trafik sorunlarının önem dereceleri arasındaki ilişki verilmiştir. Bağımsız lojistik birimine sahip olan 16 firmadan 6’sı için kent içi trafik sorunları “çok önemli” görülmektedir. Bu sorunu 9 firma “önemli” olarak belirtmiştir ve 1 firma için “az önem” arz etmektedir. Firmaların 34’ünde ayrı bir birim olarak lojistik yer almamakta olup bu firmaların 12’si için kent içi trafik sorunları “çok önemli” iken 19’u “önemli” olduğunu belirtmiş ve 1’i için “önemli değil” şeklinde ifade edilmiştir.

Tablo 5.46. Demiryolu Eksikliği ve Firmada Bağımsız Lojistik Birimi Varlığının Arındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Demiryolu Olmaması				Toplam	
		Çok önemli	Önemli	Az önemli		Önemli değil
Firmanızda Bağımsız Lojistik Birimi var mı?	Evet	3	8	4	1	16
	Hayır	8	20	5	1	34
	Toplam	11	28	9	2	50

Tablo 5.46’da firmalarda bağımsız lojistik birimin varlığı ve demiryolu olmaması durumunun firmalar açısından önemi arasındaki ilişki gösterilmektedir. Firmalarında bağımsız lojistik birimi olan 16 firmanın 3’ü için demiryolu eksikliği sorunu “çok önemli” olarak görülmekteyken, 8’i için “önemli”, 4’ü için “az önemli” ve 1 firma içinse “önemli değil” olarak belirtilmiştir. Diğer yandan firmasında lojistik birimi olmayan 34 firmadan 8’i demiryolu eksikliğini “çok önemli” olduğunu, 20’si için “önemli”, 5’i için “az önemli”, kalan 1 firma için ise “önemli değil” şeklinde belirtilmiştir.

Tablo 5.47. Metro Eksikliği ve Firmada Lojistik Biriminin Varlığı Arındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Metro olmaması			Toplam	
		Çok önemli	Önemli		Az önemli
Firmanızda bağımsız lojistik birimi var mı?	Evet	7	7	2	16
	Hayır	16	18	0	34
	Toplam	23	25	2	50

Yukarıdaki tablo firmada lojistik biriminin varlığı ve metro eksikliğini firmalar için ne derece önemli olduğu arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Metro olmaması sorununun çok önemli olduğunu belirten 23 firmadan 16’sında ayrı bir lojistik birim olmadığı görülmektedir. Benzer şekilde metro eksikliğinden kaynaklanan sorunun önemli olduğunu belirten 25 firmadan yalnızca 7’sinde lojistik birim bulunurken, aynı sorunun az önemli olduğunu söyleyen 2 firmanın da lojistik birimi olduğu görülmektedir.

Tablo 5.48. Karayolu Taşımacılık Altyapısı ve Bağımsız Lojistik Birimi Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Karayolu Taşımacılık Altyapısı			Toplam	
		Çok önemli	Önemli		Az önemli
Firmanızda Bağımsız Lojistik Birimi var mı?	Evet	5	11	0	16
	Hayır	14	19	1	34
	Toplam	19	30	1	50

Tablo 5.48’de firmaların karayolu taşımacılık alt yapısına verdikleri önem dereceleri ve lojistik biriminin varlığı arasındaki ilişki gösterilmektedir. Bağımsız lojistik birimine sahip olan 16 firmadan 5’i için “çok önemli” olan karayolu taşımacılık altyapısının kalan 11 firma için “önemli” olduğu belirtilmiştir. Benzer şekilde lojistik birimi bulunmayan 34 firmadan 14’ü için karayolu taşımacılık altyapısı “çok önemli” olup bu firmalardan 19’u “önemli” olduğunu, kalan 1 firma ise “az önemli” olduğunu söylemiştir.

Tablo 5.49. Lojistik Köy/Merkez Eksikliği ve Bağımsız Lojistik Birimi Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Lojistik Köy/Merkez Eksikliği				Toplam	
		Çok önemli	Önemli	Az önemli		Önemli değil
Firmanızda Bağımsız Lojistik Birimi var mı?	Evet	7	8	1	0	16
	Hayır	8	21	3	2	34
	Toplam	15	29	4	2	50

Tablo 5.49’da lojistik köy/merkez eksikliğinin önem dereceleri ile bağımsız lojistik biriminin varlığı arasındaki ilişkinin gösterilmiş olduğu tabloda lojistik merkez eksikliğini “çok önemli” olarak gören 15 firmadan 7’sinin lojistik birime sahip olduğu görülmektedir. Aynı sorunun “önemli” olduğunu belirten 29 firmanın sadece 8’inde lojistik birim bulunurken bu sorunu “az önemli” olarak gören 4 firmadan sadece 1’i lojistik hizmet birimine sahiptir. Ayrıca aynı sorunun “önemsiz” olduğunu belirtmiş olan 2 firmada da bağımsız bir lojistik biriminin olmadığı görülmektedir.

Tablo 5.50. Denizyolu Taşımacılık Altyapısı ve Bağımsız Lojistik Birimi Varlığı Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Denizyolu Taşımacılık Altyapısı				Toplam	
		Çok önemli	Önemli	Az önemli		Önemli değil
Firmanızda Bağımsız lojistik Birimi var mı?	Evet	5	11	0	0	16
	Hayır	9	21	2	2	34
	Toplam	14	32	2	2	50

Tablo 5.50’de Denizyolu taşımacılık altyapısı ve bağımsız lojistik biriminin varlığı arasındaki ilişkinin gösterilmiş olduğu tabloda bu birime sahip olan 16 firmanın 5’i için denizyolu taşımacılık altyapısının “çok önemli” olduğu ifade edilirken 11’i için “önemli” olduğu görülmektedir. Ayrı bir birim olarak lojistik hizmetleri kendi bünyesinde yürütmeyen 34 firmanın 9’u ise denizyolu taşımacılık altyapısı sorununun “çok önemli” olduğunu belirtmiş, 21’i “önemli” olarak ifade etmiş, 2’si için “az önemli” ve kalan 2 firma içinse “önemsiz” olduğu belirtilmiştir.

Tablo 5.51. Zamanında Teslimat Yapılamaması ve Yurt içi/dışı Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Zamanında Teslimat Yapılamaması			Toplam
		Çok önemli	Önemli	
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Sağlıyor Musunuz?	Evet	43	0	43
	Hayır	6	1	7
	Toplam	49	1	50

Tablo 5.51’de zamanında teslimat yapılamamasının firmalarca ne kadar önemli olduğu ve bu firmaların yurt içi/dışı fuarlara katılımları arasındaki ilişki gösterilmektedir. Fuarlara katılım sağlayan 43 firmadan tamamı zamanında teslimat yapılamamasını “çok önemli” olarak görmekteyken fuarlara katılım sağlamayan 7 firmanın 6’sı tarafından bu sorunun “çok önemli” olarak görüldüğü anlaşılmaktadır.

Tablo 5.52. Hasarlı/Eksik Teslimat Yapılması ve Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Hasarlı/Eksik Teslimat Yapılması				Toplam	
		Çok önemli	Önemli	Az önemli		Önemli değil
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Sağlıyor Musunuz?	Evet	37	4	1	1	43
	Hayır	6	1	0	0	7
	Toplam	43	5	1	1	50

Tablo 5.52’de fuarlara katılım sağlayan firmalar ile hasarlı/eksik teslimat yapılması problemi arasındaki ilişki gösterilmekte olup bu problemin “çok önemli” olduğunu belirten 37 firmanın da fuarlara katıldığı görülmektedir. Burada problemin “az önemli” olduğunu belirten 1 firma bulunmakta olup bu firmanın da yine fuarlara katıldığı belirtilmiştir.

Tablo 5.53. Nakliye Maliyetlerinin Yüksekliği ve Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Sağlama Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Nakliye Maliyetlerinin Yüksekliği			Toplam	
		Çok önemli	Önemli		Az önemli
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Sağlıyor Musunuz?	Evet	34	6	3	43
	Hayır	5	1	1	7
	Toplam	39	7	4	50

Tablo 5.53’te nakliye maliyetleri yüksekliği probleminin önem derecesi ve fuarlara katılım arasındaki ilişki gösterilmektedir. Nakliye maliyetleri problemi “çok önemli” olarak görülen 34 firmanın fuarlara katıldığı, bu maliyetleri “önemli” olarak gören 6 firmanın yine fuarlara katılım sağladığı görülmekteyken fuarlara katılım sağlamayan 7 firmanın 5’i için de bu maliyetler “çok önemli” olarak belirtilmiştir.

Tablo 5.54. Depo/Antrepo Maliyetleri ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Depo/Antrepo Maliyetleri				Toplam
		Çok önemli	Önemli	Önemli değil	
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Sağlıyor Musunuz?	Evet	24	18	1	43
	Hayır	5	2	0	7
	Toplam	29	20	1	50

Tablo 5.54’de Depo/antrepo maliyet önem dereceleri ve fuarlara katılım arasındaki ilişkinin gösterildiği tabloda fuarlara katılım sağlayan 43 firmanın yaklaşık olarak %55.8’i için depo/antrepo maliyetleri “çok önemli” olarak görülmektedirken 18 firma için bu maliyetler “önemli” olarak belirtmiştir. Fuarlara katılım sağlamayan 7 firmadan 5’i için “çok önemli” olan bu maliyetler, 2 firma için de “önemli” dir.

Tablo 5.55. Gerçek Zamanlı Bilgi Entegrasyonunun Sağlanamaması ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Gerçek Zamanlı Bilgi Entegrasyonunun Sağlanamaması				Toplam
		Çok Önemli	Önemli	Az önemli	
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Sağlıyor Musunuz?	Evet	21	19	3	43
	Hayır	4	3	0	7
	Toplam	25	22	3	50

Tablo 5.55’de gerçek zamanlı bilgi entegrasyonunun sağlanamaması önem dereceleri ve fuarlara katılım arasındaki ilişki gösterilmektedir. Fuarlara katılım sağlayan 43 firmadan 21’i için “çok önemli” olan bilgi entegrasyonu eksikliğinin 3 firma tarafından “az önemli” olarak görüldüğü belirtilmektedir. Benzer şekilde fuar katılımı olmayan 7 firmanın da genel olarak bu problemi “önemli” olarak gördüğü söylenebilir.

Tablo 5.56. Bilgili ve Deneyimli Personel Eksikliği ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Bilgili ve Deneyimli Personel Eksikliği			Toplam	
		Çok önemli	Önemli		Az önemli
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılıyor Musunuz?	Evet	10	28	5	43
	Hayır	2	4	1	7
	Toplam	12	32	6	50

Tablo 5.56’da bilgili ve deneyimli personel eksikliği ve fuarlara katılım arasındaki ilişki gösterilmekte olup fuarlara katılan 43 firmadan 28’i tarafından “önemli” olarak görülen personel eksikliğini 5 firma için “az önemli” olarak belirtildiği gösterilmektedir. Fuar katılımı olmayan 7 firma için bu durum; 6 firma ortalama olarak deneyimli personel eksikliğini “önemli” olarak görmekteyken, 1 firma için “az önemli” olduğu belirtilmiştir.

Tablo 5.57. Kent İçi Trafik Sorunları ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Kent İçi Trafik Sorunları				Toplam	
		Çok önemli	Önemli	Az önemli		Önemli değil
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Sağlıyor Musunuz?	Evet	17	23	3	0	43
	Hayır	1	5	0	1	7
	Toplam	18	28	3	1	50

Tablo 5.57’de kent içi trafik sorunlarının yarattığı problemlerin işletmelerce önemini ve fuarlara katılım arasındaki ilişkisini göstermektedir. Kent içi trafik sorunlarının “çok önemli” olduğunu belirten 18 işletmeden 17’sinin fuarlara katıldığı belirtilmiştir. Aynı sorunun “önemli” olduğunu belirten 28 firmadan 23’ünün fuar katılımı gerçekleştirmekteyken, bu sorunu “önemli bulmayan” 1 firmanın ise fuarlara katılmadığı görülmektedir.

Tablo 5.58. Demiryolu Olmaması ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Demiryolu Olmaması				Toplam	
		Çok önemli	Önemli	Az önemli		Önemli değil
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Sağlıyor Musunuz?	Evet	8	25	9	1	43
	Hayır	3	3	0	1	7
	Toplam	11	28	9	2	50

Tablo 5.58’de demiryolu olmaması sorunu ve fuarlara katılım arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Tabloya göre demiryolu eksikliğini “çok önemli” olarak gören 11 firmadan yalnızca 8’i fuar katılımı yapmaktayken, bu sorunu “önemli” olarak gören 28 firmanın sadece 3’ünün fuarlara katılmadığı görülmektedir. Ayrıca aynı sorunun “önemli olmadığını” düşünen 2 firmadan 1’inin yine fuarlara katılmadığı görülmektedir.

Tablo 5.59. Metro Eksikliği ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Metro Eksikliği			Toplam	
		Çok önemli	Önemli		Az önemli
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılım Sağlıyor Musunuz?	Evet	19	22	2	43
	Hayır	4	3	0	7
	Toplam	23	25	2	50

Tablo 5.59’da yer alan metro eksikliğinin işletmeler için önem dereceleri ve fuar katılımları arasındaki ilişkinin belirlenmesi neticesinde; metro eksikliğinin “çok önemli” etkiye sahip olduğunu belirten 23 firmadan 19’u fuarlara katılmaya özen gösterirken, bu durumu “önemli” olarak belirten 25 firmadan 3’ünün fuar katılımı gerçekleştirmediği ve aynı sorunun “az önemli” olduğunu belirten 2 firmadan 2’sinin de fuar katılımı gerçekleştirdiği sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5.60. Karayolu Taşımacılık Altyapısı ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Karayolu Taşımacılık Altyapısı				Toplam
		Çok önemli	Önemli	Az önemli	
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılıyor Musunuz?	Evet	15	27	1	43
	Hayır	4	3	0	7
	Toplam	19	30	1	50

Tablo 5.60’da karayolu taşımacılık alt yapısı ve fuarlara katılım arasındaki ilişkinin gösterildiği tabloda taşımacılık alt yapısı problemini “çok önemli” olarak gören 19 firmadan 15’inin fuarlara katıldığı, “önemli” olduğunu belirten 30 firmadan yalnızca 3’ünün fuarlara katılmadığı ve “az önemli” olduğunu belirtmiş olan 1 firmanın da fuarlara katılım gerçekleştirdiği görülmektedir. Genel olarak karayolu taşımacılık altyapısının önemli olduğunu belirten firmaların büyük bir çoğunluğunun fuar katılımı yaptığı görülmektedir. Firmaların fuarlara katılım sağlaması onların pazarlama ve tanıtım konusunda daha fazla rol almalarını sağlar ve bu durum rakip firmalar içerisindeki mevcut durumlarına değiştirmeye yardımcı olabilir. Küreselleşmenin sağladığı bilgi teknolojilerindeki gelişim ile artık hız, düşük maliyet, verimlilik ve kalite gibi hususlar çoğu işletme için standart hale gelmiştir. Bu durum işletmelerin farklılaşarak tüketici zihninde bir değer yaratması gerekliliğini ortaya çıkartmaktadır. Ancak, bu şekilde ilerleme kaydedebilir ve pazar paylarını koruyabilirler. Bilindiği gibi üretici ve tüketici arasındaki mesafe artmıştır ve bu iki grup arasında sınırlı düzeyde bir iletişim mevcuttur. Firmaların hem üretim faaliyetlerinde gelişme sağlaması hem de pazar araştırmaları yaparak müşteri beklentilerini belirlemesi zordur. Bu açıdan bakıldığında fuarların hem firma hem de müşterileri bir araya getirmesi büyük bir önem taşımakta ve yüz yüze ilişki kurulabilmesi yönünden avantaj sağlamaktadır. Böylece firmalar müşterilerinden firmaları ve ürünleri hakkındaki görüş ve düşüncelerini ilk ağızdan elde edebilmekte ve bizzat kendi tanıtımlarını yapabileme avantajına sahip olmaktadır. Ayrıca burada görüşmeler yalnızca mevcut müşterilerle yapılmaz, yeni müşterilerle de karşılaşma imkânı vardır. Yine birçok işletme açısından bilgi paylaşımı, iş ortaklıkları kurabilme

yönlerinden de büyük öneme sahiptir. Mesela katılımcının yeni bir ürün geliştirme ya da fiyatlandırma gibi düşüncesi varsa, bunu orada bulunan müşteriler üzerinde çalışmalar yürüterek bilgi edinebilmektedir. Sonuç olarak firmaların fuar katılımı yapması önemli bir husus olup 50 firmadan 43'ünün bu konuya önem verdiği görülmektedir. Tabloda yer aldığı gibi ortalama olarak karayolu taşımacılık altyapısını önemli gören firmaların büyük bir kısmı fuarlara katılım yapmaktadır.

Tablo 5.61. Lojistik Köy/Merkez Eksikliği ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Lojistik Köy/Merkez Eksikliği					Toplam
		Çok önemli	Önemli	Az önemli	Önemli değil	
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılıyor Musunuz?	Evet	13	26	4	0	43
	Hayır	2	3	0	2	7
	Toplam	15	29	4	2	50

Tablo 5.61'de lojistik merkez eksikliği ve fuarlara katılım arasındaki ilişki gösterilmektedir. Lojistik merkez eksikliğini “çok önemli” olarak gören 15 firmadan 13'ü fuarlara katılırken bu sorunun “önemli” olduğunu belirten 29 firmadan 3'ü katılım sağlamamaktadır. Aynı problemin kendileri için “az önemli” olduğunu belirten 4 firmadan 4'ünün de fuarlara katıldığı gözlenirken sorunun “önemsiz” olduğunu belirtmiş olan 2 firmanın 2'sinin de fuara katılmadığı görülmektedir. Genel olarak lojistik merkez eksikliğinin önemli bir eksiklik olduğunu düşünen firmaların büyük bir kısmının iç ve dış fuarlara katılım sağladığı görülmektedir. Bunun dışında bu eksikliği önemsiz bulan 2 firma vardır ve zaten bu iki firmanın da fuarlara katılımı yoktur.

Tablo 5.62. Denizyolu Taşımacılık Altyapısı ve Fuarlara Katılım Arasındaki İlişkiyi Gösteren Çapraz Tablo

	Denizyolu Taşımacılık Altyapısı					Toplam
		Çok önemli	Önemli	Az önemli	Önemli değil	
Yurt İçi/Dışı Fuarlara Katılıyor Musunuz?	Evet	11	29	2	1	43
	Hayır	3	3	0	1	7
	Toplam	14	32	2	2	50

Denizyolu taşımacılık altyapısı ve fuarlara katılım arasındaki ilişkiyi gösteren tabloda denizyolu altyapı problemini “çok önemli” olarak gören 14 firmadan 11’inde fuarlara katılım sağlanırken, bu sorunun “önemli” olduğunu belirten 32 firmadan 29’unun yine fuar katılımı olduğu görülmektedir. Aynı sorunu “az önemli” olarak belirten 2 firmanın da fuar katılımı olduğu ve bu problemi “önemli olarak görmeyen” 2 firmanın da 1’inin fuarlara katılım yapmadığı gözlenmektedir.

5.5. Analiz ve Sonuçlar

Lojistik faaliyetler süresince malın tedarik aşamasından başlayarak üretim aşamasına ve buradan da tüketildiği noktalara doğru hareketinin sağlanarak nihayetinde müşteri memnuniyetine ulaşılması, bu faaliyetler süresince lojistik süreçlerin doğru ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesine bağlıdır.

Sivas’ta faaliyet gösteren ihracat şirketlerinden çoğu lojistik faaliyetleri firmanın bir parçası olarak algılamakta ve bir arada yürütmektedir. Genel olarak dışarıdan hizmet alma konusuna sıcak bakmayan firmalar fiyata duyarlı bir davranış sergilemektedir. Bu firmalar lojistik maliyetlerini firma temel faaliyetleri içerisinde sağlamaları durumunda kendileri için daha düşük maliyetin ortaya çıktığını savunmaktadırlar. Lojistik hizmet alma konusuna sıcak bakmayan firmalar lojistik faaliyetleri öz kaynakları ile daha başarılı şekilde yürütebiliyorsa ve bu rekabet düzeyini etkilemiyorsa aynı şekilde faaliyetlerine devam edebilirler. Fakat araştırma kapsamında lojistik faaliyetleri kendi bünyesinde yürüten firmaların da birçok noktada sıkıntı yaşadığı görülmüştür ve bu durumda firmanın lojistik faaliyetleri kendisinden daha profesyonel şekilde yürütebilecek olan lojistik şirketlerinden

alması daha doğru olacaktır. Tabi bu şirketlerin ilde olmaması da problem yaratan önemli bir unsurdur.

Şehirde mevcut üretim ve mal hareketinin büyük bir kısmı üretim ve satış şirketlerinin kendi bünyelerindeki birimler tarafından karşılanmaktadır. Birçok şirket lojistik servislerini kendi bünyelerinde kurmuştur ve daha çok depolama ve dağıtım segmentinde aktiftir. Şehirde faaliyet gösteren firmalar için lojistiğin temel anlamda daha çok depolama ve taşıma anlamları ifade ettiği görülmüştür. Bu firmaların rakiplerine kıyasla fark yaratabilmelerinin sağlanabilmesi için öncelikle lojistik kavramının doğru şekilde anlaşılması gerekmektedir.

Firmaların genel olarak enformasyon alt yapısında eksiklikler bulunmaktadır. Lojistikte etkinlik sağlayabilmenin temelinde süreçlerin doğru planlamasının yapılması ve iletişim büyük öneme sahiptir. İşletmelerin kullanmakta olduğu mevcut bilgi teknolojilerinin yanı sıra rekabet avantajı kazandıracak yeni yatırımlara ihtiyaç vardır. Bu yatırımlar e lojistik veya daha ileri düzeyde taşıma takip sistemleri oluşturulması gibi konularda yapılabilir. Fakat işletmelerin kendi finansal olanaklarıyla bu tür yatırımları yapamayacakları açıktır ve bu konuda en azından e lojistik için destek almaları gerekmektedir.

Firmaların nakliye yaptırma biçimleri iki farklı şekilde ele alındığında, kendi eleman, taşıt ve donanımları ile nakil gerçekleştiren firmaların tüm firmaların %22,6'sı olduğu görülmektedir. Bunun dışında sürekli çalıştıkları birkaç şirket olup bunların arasından seçim yapan firmaların ise %56,5 olduğu görülmektedir. Bu durumda şirketlerin büyük bir çoğunluğunun belirli faaliyetler için (depolama, taşıma) hizmet alma ihtiyacı olduğu ve bu faaliyetleri gerçekleştirmelerinde kendi eleman, taşıt veya donanımlarının yetersiz kaldığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Firmaların bu hizmeti hem kendi imkânlarıyla sağlamaya çalışmaları hem de piyasadan temin etmeye çalışmaları yetersiz kalmakta ve ürünlerin nakledilmesi sırasında yaşanan en büyük sıkıntının da nakil aracı bulma sorunu olduğu görülmektedir. Bunun dışında firmalar genel olarak stok oranlarının yüksekliği ve yönetimin zorluğu, malın elleçlenmesi noktasında da büyük sıkıntılar yaşamaktadır. Elleçleme işlemi, depo operasyonlarını etkilerken; depolama da stok yönetiminde önemli bir etkiye sahiptir. Firmaların tüm bu alanlarda sorun yaşamasının temel

sebebi, lojistik faaliyetlerin bir bütün olarak birbirleri üzerinde etkiye sahip olmasıdır. Örneğin; elleçleme işlemini etkin bir şekilde gerçekleştiremeyen işletmenin depolama ve ulaştırma konularında da sıkıntı yaşaması ve bir bütün olarak tüm süreci etkileyecek olan bu işlemin firmaya ek maliyet yüklemesi gibi. Lojistik maliyetler toplam maliyetler içerisinde büyük bir öneme sahiptir. Bu nedenle taşıma, depolama, ambalajlama vb. gibi birçok maliyet kaleminin firmalar tarafından dikkatli bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Araştırma kapsamındaki firmaların büyük bir çoğunluğunun birinci derecede önem verdiği maliyet taşıma maliyetidir. Bu maliyetin firmalar için ilk sırada öneme sahip olmasının nedeni firmaların taşıma maliyetlerinin yüksek olmasıdır. Bunun temel sebebi ise alternatif ulaştırma sistemlerinin eksikliğidir. Tabii bu durumun yanında firma yöneticilerinin çoğu tarafından bahsedilmiş olan akaryakıt fiyatlarında herhangi bir teşvik olmaması da bu maliyetleri oldukça etkilemektedir. Özellikle konumu itibarıyla bir demiryolu şehri olan Sivas'ın demiryolu altyapısında eksiklikler bulunmakta ve bu durum ihracat firmalarını ulaşım konusunda sınırlamaktadır. Ulaşımın eski altyapı üzerinden sağlanması özellikle demiryolu ve denizyolu kullanarak ihracat yapan şirketleri etkilemektedir. Anket yapılan firmaların sadece %20'sinin bu taşıma türünü kullandığı görülmektedir. Genel olarak %98'inin karayolu taşımacılığını kullanması daha az maliyetli olan demiryolu taşıma yöntemini kullanamamaları sonucunda taşıma maliyetlerinde artışa sebep olmaktadır. Bunun yanında denizyolu, havayolu taşıma yöntemlerinin kullanımının artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmalı ve bu konuda devlet özel sektöre destek vermelidir.

Lojistik sektöründe firmaların ikinci sırada önem verdikleri maliyet türü depolama içsel maliyetleridir. Firmaların belirli depolama bölgelerine sahip olmayışı lojistik faaliyetleri kendi finansal imkânlarıyla temin etmeye çalışmalarına neden olmuş ve bu durum da finansal olanaklarının sınırlı olması sebebiyle yetersiz kalmıştır. Araştırma kapsamında olan firmaların depolama kapasitelerine bakıldığında tam kapasitenin altında kullanım yapan firmaların olduğu görülmektedir. Bu durum aslında lojistik faaliyetlerin planlanmasıyla da alakalıdır ve doğru plânlama yapılmaması sonucunda depo alanından yeterince faydalanılmaması firmaya ek maliyet yüklemektedir. Ayrıca çoğu firmanın bünyesinde bulunan depolama alanlarının yetersiz kaldığı ve bu nedenle ek olarak Sivas'ta ortak depo

alanları kullanıldığı görülmektedir. Bu da yine firma için maliyet artırıcı bir durumdur. Firmaların bu yetersizliklerini temin etmeye çalışmaları mevcut iş hacimlerini etkileyerek iş hacminin gerekenden daha az büyümesine sebep olmaktadır. Teknik donanım ve olanaklar rekabet düzeyinin çok altında kalmaktadır ve yeni yatırımlara ihtiyaç vardır. Tesis, donanım ve araç-gereç kapsamında yeni yatırımlar yapılarak firmaların öz faaliyetlerine yönelmeleri sağlanmalıdır.

Çalışmada yer alan ve firmalar açısından maliyetler içerisinde en az öneme sahip olan maliyetin tersine lojistik maliyetleri olduğu görülmektedir. Bilindiği gibi tersine lojistik maliyetleri toplam maliyetler içinde büyük bir öneme sahiptir ve sürdürülebilir ekonomik gelişimin sağlanabilmesi açısından firmalar tarafından dikkate alınması gereken maliyetlerdir. Özellikleri son zamanlarda uluslararası firmalar için bu maliyetlerin büyük bir önem kazandığı görülmektedir. İilde faaliyet gösteren firmaların bu maliyetleri en son önem derecesinde görmeleri temel lojistik faaliyetler içerisinde yer alan ve daha öncelikli olan taşıma ve depolama gibi faaliyetlerde etkinlik sağlayamamaları ile açıklanabilir.

Lojistik sektörü için az sayıda yetişmiş insan olmasına rağmen firmaların büyük bir kısmının bu konuya çok fazla önem vermediği görülmektedir. Hatta firmasında bir lojistik bölüm mezunu elemanı olduğunu söyleyen bir yetkili o kişinin de firma içerisinde kendi görevini yapmadığını belirtmiştir. Kalifiye eleman eksikliği önemli bir husustur ve bu problemin çözümüne yönelik, bu bölümde çalışan kişiler için bir takım eğitim zorunlulukları getirilebilir. Ayrıca teknik lise ve üniversitelerde sektörün eleman ihtiyacını karşılamak amacıyla bölüm sayısı artırılabilir. Bu konunun ne kadar önemli olduğunu firma yetkilileri/bölüm sorumlularına anlatmak amacıyla sektör ve üniversite işbirliği artırılabilir ve bazı eğitim, seminer olanakları sağlanabilir.

İlin ihracatı, bulunduğu TR72 bölgesine göre ve genel olarak Türkiye'ye göre geride kalmaktadır. Bu sorunla ilgili olarak bölgede gerekli ihracat stratejilerine yönelik düzenleme yapılmalı ve ihracat yapan firma sayısı artırılmalıdır. Özellikle de bu stratejiler içerisinde yer alabilecek bir çalışma firmaların fuarlara katılım düzeyini artırmak olabilir. Ya da yatırımcılara bilgi sağlanması konusunda çalışmalar yürütülebilir ki, bu husus firma yöneticileri için önem arz etmektedir. Bu eksiklik

Sivas'ta mal ve hizmet üreten işletmelerin kendi taşımalarını yapma eğiliminin yüksek olması durumuyla açıklanabilir. Yöneticilerin gerçekleştirmiş oldukları lojistik faaliyetlerin rekabet açısından getirdiği üstünlükleri daha rasyonel bir bakış açısıyla görmeleri ve buna yönelik stratejiler belirlemeleri sağlanmalıdır. Bu strateji etkin bir planlama ve denetim sistemi ile sağlanabilir, zaten çalışmada da belirtilmiş olduğu gibi planlama ve denetim konusunda sıkıntılar mevcuttur. Verimliliği artıracak ve geliştirecek faktörlerin belirlenerek iyileştirmelerin yapılması gerekmektedir. Bu düzenlemeler sadece üretim sistemi ile alakalı olmamalı; tüm alt sistemlerde geliştirmeye yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Bu konuda bir başka eksiklik de işletmelerin performans ölçümüyle alakalı sorunların olmasıdır. İşletmelerin büyük bir kısmı performans ölçümü, yani başarı değerlendirmesi yapma gereksinimi duymamaktadır. Hâlbuki bu değerlendirmeyi yapan ve sürekli kendi performansında iyileştirme sağlayan işletmeler, iş sürecinin bozulmasına izin vermeksizin daha çok ortaya çıkmış olan aksaklıkları gidermeye ve verimliliklerini artırmaya yönelik çalışmalar yaparlar. Performans ölçümü, devamlı olarak yapılması gereken çalışmalar arasındadır; çünkü işletmenin ileriye yönelik atacağı adımlarda büyük rol oynamaktadır. Bu ölçümlerle vermiş olduğu kararlarda ya da ulaşmak istediği hedeflerde ne aşamada olduğunu belirler; ayrıca lojistik iş sürecinde de sorunları belirleyip tüm sorunlara yönelik stratejik planlar oluşturabilir. Bu açıdan yöneticilerin, lojistik bölümünde çalışanların bilgi ve deneyime sahip olmaları büyük bir zorunluluktur.

Bilindiği gibi artık bilgi rekabette en büyük silahtır ve işletmelerin alacakları her kararda rasyonellik sağlamaları gerekmektedir. Bunu ne kadar iyi şekilde başarabilirlerse, bu işletmelere o kadar düşük maliyet ve verimlilik artışı sağlayacaktır. Sivas'taki firmaların bu kapsamda sıkıntılarının yüksek olduğu daha önce de belirtilmiştir. Özellikle ihracatı artırma konusunda pazar yönlü çalışmalar yürütülebilir; müşteri istek ve beklentileriyle alakalı bilgiler toplanabilir ve elde edilen bilgilerin analiz edilerek işletmenin aynı yönde davranışlar sergilemesi sağlanabilir. Yapılabilecek olan bir başka çalışma da önceden fuar katılımı olan fakat son 5-6 senedir bu katılımı yapmadığını belirten firmaların bu konudaki eksikliklerinin giderilmesi ve yeniden fuar katılımlarının sağlanmasıdır. Fuar, alıcı ve satıcı arasında karşılıklı etkileşimin sağlanabildiği ortak bir alandır ve müşteri istek-

beklentilerini ölçme, yeni müşterilerle karşılaşma ya da diğer firmalarla ortaklık kurma, iş anlaşmaları yapma konularında avantaj sağlamaktadır. Bu yüzden önem taşımakta ve tüm firmaların katılımının sağlanması gerekmektedir.

Nitelikli iş gücü eksikliği, sermaye ve alt yapı yatırımlarına gereken önemin verilmemesi, iç talebin düşük olması, sanayi faaliyetlerinin yeterince gelişmemiş olması ilin ihracat rakamlarının düşük seviyelerde seyretmesine neden olmaktadır. Ayrıca bilgili ve deneyimli girişimci eksikliği gibi birçok sorunu barındırmakta olan Sivas'ın özellikle demiryolu ve karayolu kavşak noktasında bulunması avantajı ile transit ticarete bir üs olabilecek potansiyele sahip olduğu açıktır. Ayrıca planlama dâhilinde olan ikinci organize sanayi bölgesi, lojistik köy projesi, Karadeniz-Akdeniz otoyol projeleri, küçük sanayi sitelerinin bir araya toplanması çalışmaları, hızlı tren projelerinin tamamlanması sonucunda özellikle ihracatı artırıcı bir etkiye sahip olması beklenmektedir. Sivas'a yapılacak olan her yatırım bölgenin sosyal ve ekonomik gelişimine katkı sağlamasının yanında Türkiye açısından da faydalı olacaktır. Bu açıdan planlanan tüm yatırımların bir an önce hayata geçirilmesi ve ilin sahip olduğu gelişim potansiyelinin sağlanması gerekmektedir.

6. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Türkiye dünyanın on sekizinci büyük ekonomisi konumundadır. Fakat aynı performansı dış ticaret ve rekabet göstergelerinde sağlayamamıştır. Dış ticarete avantaj sağlamak amacıyla lojistik sektörüne yapılan yatırımlar olan köprü, otoyol, havalimanı, lojistik köy çalışmaları devam etmektedir. Avrupa ve Asya'yı birleştirecek olan ve bu yönde planlanan her çalışma önem arz etmektedir. Bu projelerle hedeflenen Türk lojistik sektörünün dünya lojistik performans endeksinde ilk on beş içerisinde yer alabilmesini sağlamaktır. Bu bakış açısıyla lojistik sektör raporu 2015'te de belirtildiği gibi; öncelikle bu gelişimler ülke lojistik master planı yapılarak lojistik politikasının yönü belirlenmeli daha sonra da bölgeler ve kentler temel alınarak master planlar hazırlanmalıdır. Tüm bu çalışmalar, Türkiye'nin 2023 yılındaki beş yüz milyar dolarlık ihracat hedeflerine ulaşmasını kolaylaştıracaktır.

Yukarıdaki genel değerlendirmeleri Sivas özelinde şu şekilde ifade etmek mümkündür;

Ekonomik açıdan bakıldığında Sivas'ın ülke ekonomisinde önemli bir ağırlığa sahip olmadığı görülmektedir. Bu durumu ihracat ve ithalat rakamlarının ülke içindeki ağırlığının %1'in altında kalması göstermektedir. Diğer ekonomik göstergelerine bakıldığında gayrisafi yurt içi hasılanın düşük olması, sürekli göç vermesi, sanayinin yeterince gelişmemiş olması nedeniyle yeterli işgücü potansiyeline sahip olmaması; üretim, istihdam ve kalkınma açısından şehrin geri kalmasına neden olmaktadır. Ayrıca tüm bu ekonomik göstergeler şehrin sahip olduğu lojistik potansiyel hakkında da bilgi vermektedir. Ekonomik istikrarın sağlanamadığı ve buna bağlı olarak ticaretin gelişmediği bir il olan Sivas'ta lojistik faaliyetler de bu olumsuz durumdan büyük bir pay almaktadır. İlin sahip olduğu tüm bu eksiklikler lojistik rekabet gücünün sınırlandırılmasına yol açmaktadır.

İç ve dış ticareti geliştirebilmenin yolu ise etkin ve verimli bir şekilde lojistik hizmetlerin yürütülmesiyle sağlanabilir. Araştırmada iç ve dış ticari faaliyetlerde etkinliğinin sağlanamamasının birçok nedeni olduğu görülmüştür. Rekabetin yoğun olmaması, firmaların teknolojik imkânlardan atıl kapasitede faydalanması, teknik donanım ve araçlara büyük gereksinim duyulması ve özel tesis eksikliği sebebiyle lojistik faaliyetlerde başarı sağlanamamaktadır.

İlin lojistik faaliyetler kapsamında yapılandırılmaya ihtiyacı vardır. Bu hem sektör için gerekli olan altyapı çalışmaları ile hem de kurumsal yönde gelişim sağlanarak yapılmalıdır. Özellikle altyapı ve ulaşım sorunlarının lojistik bakış açısıyla bir an önce çözüme kavuşturulup ilin lojistik merkez olarak gelişiminin sağlanması gerekmektedir. Bu kapsamda kurulmasına karar verilmiş olan lojistik köye firmaların büyük çapta gereksinim duydukları görülmektedir. Bunun için altyapı yatırımları geliştirilerek mutlaka lojistik köy kurulmalıdır. Bu kapsamda demiryolu yatırımlarına da gereken önem verilmeli ve yatırımlar yapılırken havayolu ve karayolu ile entegre bir şekilde yürütülmesi sağlanmalıdır.

Firmaların ulusal ve uluslararası alanda rekabet gücünün sağlanabilmesi açısından tüm lojistik maliyetlerde iyileştirme yapılması gerekmektedir. Bu yönüyle kurulacak olan lojistik köy firmalara etkinlik, verimlilik ve hız açısından fayda sağlayacaktır. Lojistik köy gelişmekte olan sanayiye destek olacak ve pazara ulaşımını kolaylaştıracaktır. Ayrıca lojistik köy ile vagon üretiminin de bu bölgede gerçekleştirilecek olması büyük oranda emek ihtiyacının ortaya çıkmasına sebep olacağı ve istihdam açısından fayda sağlayacağı düşünülmektedir. Kurulacak olan lojistik köy ile şehre bir milyon ton taşıma kapasitesi ve beş yüz bin metrekare alan kazandırılarak şehrin stratejik öneminin artırılması planlanmıştır. Ayrıca hızlı tren projeleri, Karadeniz-Akdeniz bağlantı yolu projeleriyle ilin hem doğu-batı yönünde karayolu bağlantı köprüsü konumunda olması hem de Kuzey- Güney yönünde limanlar arasında bağlantı sağlanması ile ulaşımında önemli merkezlerden biri haline getirilmeye çalışılmaktadır.

KAYNAKLAR

- Acar, A.Z. , Gürol, P. (2013). Türkiye’de Lojistik Yazınının Tarihsel Gelişimi. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 5(3). 290-302.
- Acar, A.Z. , Köseoğlu, A.M. (2014). *Lojistik Yaklaşımıyla Tedarik Zinciri Yönetimi*. Ankara: Nobel Yay.
- Akar, E. (2011).İşletmelerde lojistik faaliyetler ve bir örnek olay. Yüksek lisans dönem projesi, Trakya Üniversitesi, Edirne.
- Akiş, E. (2016, Nisan). *Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücüne Etkisi*.2. Üretim Ekonomisi Kongresi’nde sunulan bildiri. İstanbul Üniversitesi İktisat Bölümü, İstanbul.
- Babacan, M. (2005). “Ülkemizde Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Rekabet Vizyonu” erişim tarihi:25 Mart 2016. <http://www.onlineedergi.com/arsiv/arama/muazzez%20b>
- Bağcı, Z., Serinkan, C. (2012). Çok Uluslu İşletmelerin Faaliyet Şekilleri ve Organizasyon Yapıları. *Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 94-96.
- Baykara, M., Şen, Y.S., Yarmalı, H.Ö. (2013).*Lojistik Sektör Raporu 2013*.Müstakil Sanayici ve İş Adamları Derneği.
- Bulut, Ö. (2007). Türkiye’de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi. Yüksek lisans tezi, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul.
- Büyükuslu, A.R., Kutal, G. (1996). *Çok Uluslu Şirketler ve İnsan Kaynağı Yönetimi*. İstanbul: Der Yay.

- Duman, M.C., Gürsu, T., Şahin, S.G. (2015). *Küresel Rekabetçilik Raporu*. Ekonomik Analiz ve Değerlendirme Dairesi: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı.
- Eker, M., Koçtürk, O.M. (2012). Dünya’da ve Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Çok Uluslu Şirketlerin Gelişimi. *Tarım Ekonomisi Dergisi*, 18(1),35-42.
- Er, F. , Nalçakan, M.(Ed.). (2012). *Lojistik İlkeleri*. Eskişehir: Açıköğretim Fakültesi Yay.
- Ercelsan, F. (2009). Sosyal Sermaye ve Ekonomik Kalkınma: Sivas, Kayseri, Yozgat Bölgesinde Bir Araştırma. Yayınlanmış doktora tezi; 157-159.
- Erkan, B. (2014). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü. *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi*, 1, 53-54.
- Gedikli, A. (2011). Çok Uluslu Şirketler ve Doğrudan Yabancı Yatırımların Gelişmekte Olan Ülkelerin Kalkınması Üzerine Etkileri. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 6(1), 97-100.
- Genç, R. (2009). *Çağımızın Mesleği Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları*. Ankara: Detay Yay.
- Işık, E. (2009). Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri. Yüksek lisans tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.
- Küçük, O. (2012). *Lojistik İlkeleri ve Yönetimi(Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş İkinci Baskı)*.Ankara: Seçkin Yay.
- Long, D. (2016). *Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi*.(Çev: Mehmet Tanyaş, Murat Düzgün).Ankara: Nobel Yay.

Oda, S. (2008). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri. Yüksek lisans tezi, Trakya Üniversitesi, Edirne.

Sarıdoğan, A. A. (2013). “Lojistik Sektöründe Rekabet Gücü Odaklı Stratejik Maliyet Yönetimi” erişim tarihi: 27 Mart 2016. <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423931420.pdf>

Seyidoğlu, H. (2013). *Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama(Geliştirilmiş 18. Baskı)*.İstanbul: Halil Seyidoğlu Yay.

Şahin, V. (2014). “Lojistik Coğrafyası Üzerine Bir Değerlendirme” erişim tarihi:19 Mayıs 2016. <http://www.marmaradergipark.gov.tr>

Tanyaş, M., Arıkan, F. (2013). *Bursa İli Lojistik Merkez Ön Fizibilite Raporu*. Bursa Sanayicileri ve İş Adamları Derneği: Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı.

TCDD.(2014).*Demiryolu Sektör Raporu*. TCDD işletmesi Genel Müdürlüğü.

TDK. (1945). *Türkçe Sözlük*(1.Baskı).İstanbul: Türk Dil Kurumu Yay.

TDK. (2004). *İktisat Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: Türk Dil Kurumu Yay.

TÜİK. (2014, Eylül). *Seçilmiş Göstergelerle Sivas 2013*, www.tuik.gov.tr. Erişim tarihi:11.02.2016

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmeti Üretenleri Derneği.(2012, Şubat). www.utikad.org.tr/haberler/?id=9351

UNCTAD. (2015). *Dünya Yatırım Raporu Türkiye Lansmanı*. YASED.

Yardımcıoğlu, M., Kocamaz, H. ve Özer, Ö. (2012,1-2 Ekim). *Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri*. Çalışma 2. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumunda sunulmuş bildiri. Özü: www.ksu.edu.tr. Erişim tarihi: 19.06.2016

<http://www.beta.fortune.com/global500/>

http://www.denizticareti.gov.tr/istatistik/istatistik_yük.aspx

http://www.denizticaretodasi.org.tr/deniz_ticaret_dergisi/haziran_ek_15.pdf

<http://www.ekonomikanaliz.com/guvenilirlik-analizi-reliability-analysis/>

[http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Uluslararası Boru Hatları- ve-Boru- Hattı-Projeleri](http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Uluslararası_Boru_Hatları_ve-Boru_Hattı-Projeleri).

http://www.emreipekci.com/lojistik_dis_kaynak_kullanimi

<http://www.investopedia.com/terms/m/multinationalcorporation.asp>

<http://kdk.gov.tr/sayilarla/turkiyeye-gelen-uluslararası-yatirim/46>

[http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/Seyir veTasimalar/SeyirVeTasimalar.pdf](http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/Seyir_veTasimalar/SeyirVeTasimalar.pdf)

[http://www.musiad.org.tr/Araştırma Raporları/lojistik sektör raporu-2015.pdf](http://www.musiad.org.tr/Araştırma_Raporları/lojistik_sektör_raporu-2015.pdf)

<http://www.oran.org.tr/materyaller/ydo/yatirim-tesvik-rehberi-baski.pdf>

<http://www.tim.org.tr/tr/ana-sayfa-ozel-bolumler-ana-sayfa-sag-sutun-tim-2015-ilk-1000-ihracatci-arastirmasi.html>

[http://www.tuik.gov.tr/bölgesel istatistikler](http://www.tuik.gov.tr/bölgesel_istatistikler)

[http://www.tuik.gov.tr/demiryolları uzunlukları](http://www.tuik.gov.tr/demiryolları_uzunlukları)

[http://www.tuik.gov.tr/karayolu uzunlukları 1991-2014](http://www.tuik.gov.tr/karayolu_uzunlukları_1991-2014)

[http://www.tuik.gov.tr/demiryolu yük taşımaları](http://www.tuik.gov.tr/demiryolu_yük_tasımaları)

[http://www.tuik.gov.tr/il göstergeleri/iller/sivas2013](http://www.tuik.gov.tr/il_göstergeleri/iller/sivas2013)

[http://www.tuik.gov.tr/il-net göç-hızı/iller/Sivas](http://www.tuik.gov.tr/il-net_göç-hızı/iller/Sivas)

[http://www.tuik.gov.tr/temel işgücü göstergeleri/il/Sivas](http://www.tuik.gov.tr/temel_işgücü_göstergeleri/il/Sivas)

<http://www.sivaskulturenvanteri.com/sivas/yazili-tanitim>

[http://www.sivasosb.org.tr/OSB hakkında](http://www.sivasosb.org.tr/OSB_hakkında)

[http:// http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari.html](http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari.html)

<http://www.udhb.gov.tr/images/istatistik/0c3de9b9fe1505c.pdf>

[http://www.und.org.tr/dünya bankası-küresel-lojistik-performans-endeksi-2014](http://www.und.org.tr/dünya_bankası-küresel-lojistik-performans-endeksi-2014)

<http://www.yased.org.tr/tr/yayinlar-ve-raporlar/birlesmis-milletler-ticaret-ve-kalkınma-orgutu-unctad-dunya-yatırım-raporu-ve-yased-dunya-yatırım-raporu>

EKLER

EK1: ARAŞTIRMA KAPSAMINDA KULLANILAN ANKET FORMU

CUMHURİYET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
ANKET FORMU

Bu anket formu, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalında yürütmekte olduğumuz Yüksek Lisans Tez konusu içerisinde yer alan Sivas ilinde faaliyet gösteren şirketler aracılığıyla veri sağlamak amacıyla hazırlanmıştır. Anket uygulamasının amacı Sivas'ta kurulacak olan lojistik köyün şehre, bölgeye ve ülkemize yapacağı ekonomik katkılar ve bunun sonrasında ulaşılacak olan gelişme ve kalkınmaya dikkat çekmektir. Ayrıca çalışmayla Sivas lojistik köyüne yönelik yapılacak olan çalışmalara ilham verilmesi, bu konu ile ilgilenen araştırmacılara ise kaynak teşkil etmesi amaçlanmıştır.

10. Lojistik faaliyetlerinizi maliyet önemine göre sıralayınız.(1, 2, 3, 4, 5)

- a. () Depolama içsel maliyetleri
- b. () Taşıma içsel maliyetleri
- c. () Paketleme ve katma değerli işler içsel maliyetleri
- d. () Hizmet (gümrük, sigortalama, muayene, stok ve sipariş yönetimi) içsel maliyetleri
- e. () Tersine lojistik maliyetleri

11. Maliyetlerinizi lojistik kullanarak düşürmeyi planlıyor musunuz?

- a. Evet, böyle bir düşüncemiz var.
- b. Hayır, böyle bir düşüncemiz yok.

12. Firmanız sipariş almak için ve sipariş takibi yaparken müşterilerini bilgilendirmek için hangi iletişim araçlarını ne sıklıkta kullanmaktadır?

Sipariş için Kullanılan İletişim Araçları	Sipariş Takibi Yaparken Bilgilendirme		
	Ara Sıra	Çoğu Zaman	Her Zaman
Sabit telefon			
Cep telefonu			
Fax			
Elektronik posta			
Kişisel görüşme			

13. Firmanızın karşılaştığı problemleri önem derecesine göre numaralandırınız.

No	Sorun listesi	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz? Seyrek-çok sık (1,2,3,4,5)	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor? Az-Çok (1,2,3,4,5)	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz? Kolay-zor (1,2,3,4,5)	Olası nedenler
1.	Zamanında teslimat yapılamaması				
2.	Nakliye aracı bulma sorunu				
3.	Elleçleme(yükleme, boşaltma ve aktarmada yaşanan sıkıntılar				
4.	Kalifiye lojistikçi iş gücü bulunamaması				
5.	Firmanız içinde müstakil bir lojistik biriminin olmaması				
6.	Nakliye sırasında ürünlerin bozulması, kırılması veya zarar görmesi				
7.	Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorunları				
8.	Stok oranlarının yüksekliği ve yönetiminin zorluğu				
9.	Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya satın alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması				
10.	Ulaştırma altyapısının yetersizliği				

14. Şirket içerisinde en çok karşılaştığınız lojistik problemlerini sıralayınız.

- () Gümrüklerde hantal bürokratik yapı, işlemlerin karmaşıklığı ve uzun bekleme süreleri
- () Çoğunlukla tek taşıma türü
- () Yasal düzenlemelerde eksiklikler
- () Sektör mesleki eğitim noksanlığı ve kalifiye eleman sıkıntısı
- () Bilgisayar ve iletişim teknolojilerindeki koordinasyonsuzluk

15. Sivas'ta faaliyet gösteren şirketlerin lojistik anlayışına yönelik durumları geliştirilmelidir.

a. Katılıyorum

b. Katılmıyorum

c. Kararsızım

16. Lojistik altyapıyla ilgili temel sorunlar ve önem derecesini seçiniz.

	Çok önemli	Önemli	Az Önemli	Önemli Değil
Zamanında teslimat yapılamaması				
Hasarlı/Eksik teslimat yapılması				
Nakliye Maliyetlerinin Yüksekliği				
Depo/Antrepo maliyetlerinin yüksekliği				
Gerçek zamanlı bilgi entegrasyonunun sağlanamaması				
Bilgili ve deneyimli personel eksikliği				
Kent içi trafik sorunları				
Demiryolu olmaması				
Metro olmaması				
Karayolu taşımacılık altyapısı				
Lojistik köy/merkez eksikliği				
Denizyolu taşımacılık altyapısı				
Havayolu taşımacılık altyapısı				
Diğer:.....				

17. Devlet teşvik politikalarını yeterli buluyorum.

a. Katılıyorum

b. Katılmıyorum

c. Kararsızım

18. Firmanızda “lojistik” kelimesini içeren bir bölümden (fakülte, yüksekokul veya meslek lisesi) mezun çalışan sayısı nedir?

.....

19. Sivas'ta kurulması planlanan lojistik köy hakkında bir bilginiz var mı?

a. Evet

b. Hayır

20. Sizce Sivas'ta lojistik köye ihtiyaç var mı?

a. Evet

b. Hayır

c. Kararsızım

21. Muhtemel lojistik köy projesinin Sivas iline getirileri sizce neler olabilir? Sizin için önemli olan 3 tanesini seçiniz.

- a. Ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine katkı sağlayacaktır.
- b. Şirketler arası rekabeti güçlendirecektir.
- c. Lojistik hizmetlerin belirli bir merkezde toplanması sonucu zaman ve maliyet avantajları ortaya çıkacak.
- d. Sivas için yeni bir istihdam alanı sağlayacağından dolayı yöre halkının büyük şehirlere göç etmesini önleyecektir.
- e. Şehrin sosyal yapısını etkileyerek burada yaşayan insanların yaşam kalitesini arttıracaktır.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Emine Rabia Ersoy

Uyruğu : T.C.

Doğum Tarihi ve Yeri : 1989/ İstanbul

e-posta: ers_ers_rabia@hotmail.com

EĞİTİM

Derece	Kurum	Mezuniyet Yılı
Lisans	Cumhuriyet Üniversitesi	2014
Yüksek Lisans	Cumhuriyet Üniversitesi	

YABANCI DİL BİLGİSİ

Yabancı Dilin Adı KPDS (...) YDS (66,25) TOEFL (...) EILTS (...)