

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/316169813>

# TÜRK LOJİSTİK SEKTÖR GELİŞİMİNİN LOJİSTİK FİRMALARIN FAALİYET VE KARLILIK ORANLARINA ETKİSİ

Article · October 2016

CITATIONS

0

READS

241

2 authors:



Suat Kara

Balıkesir University

34 PUBLICATIONS 189 CITATIONS

SEE PROFILE



Şakir Sakarya

Balıkesir University

97 PUBLICATIONS 633 CITATIONS

SEE PROFILE



# INTERNATIONAL CONGRESS OF MANAGEMENT ECONOMY AND POLICY

26-27 NOVEMBER 2016  
ISTANBUL, TURKEY

**INTERNATIONAL CONGRESS OF MANAGEMENT ECONOMY AND POLICY  
PROCEEDINGS**

November 26-27, 2016 / İstanbul-Türkiye

**Editors:**

Seyfettin ERDOĞAN  
Durmuş Çağrı YILDIRIM  
Ayfer GEDİKLİ

**Assistant Editors:**

Mustafa Uğur MİRASEDOĞLU  
Tuba KANTARCI  
Selen ÇOLTU  
Buket KIRCI  
İnay GÜRİSOY

**Printed by** Umuttepe Yayınları, Kocaeli, Turkey.

**Publishing Year:** November, 2016

**Language:** Turkish and English

**ULUSLARARASI YÖNETİM, EKONOMİ VE POLİTİKA KONGRESİ  
BİLDİRİLER KİTABI**

26-27 Kasım 2016 / İstanbul

**Editörler:**

Seyfettin ERDOĞAN  
Durmuş Çağrı YILDIRIM  
Ayfer GEDİKLİ

**Editör Yardımcıları**

Mustafa Uğur MİRASEDOĞLU  
Tuba KANTARCI  
Selen ÇOLTU  
Buket KIRCI  
İnay GÜRİSOY

**Basım:** Umuttepe Yayınları, Kocaeli, Türkiye.

**Yayın Yılı:** EKİM 2016

**Dili:** Türkçe ve İngilizce

*Makalelerin her türlü sorumluluğu yazarlarına aittir.*

icomep.com

info@icomep.com / iconmep@gmail.com

**ISBN: 978-605-5100-85-8**

**BİLİM KURULU**

| <b>ADI-SOYADI</b>               | <b>GÖREVLİ OLDUĞU KURUM</b>        | <b>ADI-SOYADI</b>           | <b>GÖREVLİ OLDUĞU KURUM</b>                 |
|---------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|---|
| Prof. Dr. Seyfettin Erdoğan     | İstanbul Medeniyet Üniversitesi    | Prof. Dr. Ahmet İncekara    | İstanbul Üniversitesi                       |
| Prof. Dr. Halis Yunus Ersöz     | İstanbul Üniversitesi (Rektör Yrd) | Prof. Dr. Abdülmecit Türüt  | İstanbul Medeniyet Üniversitesi             |
| Prof. Dr. Süleyman Özdemir      | Bandırma Üniversitesi (Rektör)     | Prof. Dr. David Weir        | Northumbria University / Cambridge Scholars |
| Prof. Dr. Selahattin Dibooglu   | University of Missouri–St. Louis   | Doç. Dr. Hüseyin ALTAY      | Mustafa Kemal Üniversitesi                  |
| Osman Saraç                     | Borsa İstanbul Genel Müdürü        | Doç. Dr. Zafer Kanberoglu   | Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi                |
| Prof. Dr. Mikail Erol           | Çanakkale 18 Mart Üniversitesi     | Doç. Dr. Vedat Cengiz       | Kocaeli Üniversitesi                        |
| Prof. Dr. Yakup Bulut           | Hatay Üniversitesi                 | Doç. Dr. TolgaUlusoy        | Kastamonu Üniversitesi                      |
| Prof. Dr. Mustafa Paksoy        | Kilis Üniversitesi                 | Doç. Dr. Şevket Alper Koç   | Kocaeli Üniversitesi                        |
| Prof. Dr. M. Hüseyin Bilgin     | İstanbul Medeniyet Üniversitesi    | Doç. Dr. Şahap Kavcıoğlu    | Bayburt Milletvekili                        |
| Prof. Dr. Hamza Ateş            | İstanbul Medeniyet Üniversitesi    | Doç. Dr. Sibel Aykın        | Akdeniz Üniversitesi                        |
| Prof. Dr. Anne Winkler          | University of Missouri–St. Louis   | Doç. Dr. Selman Yılmaz      | İstanbul Üniversitesi                       |
| Prof. Dr. David Rose            | University of Missouri–St. Louis   | Doç. Dr. Rengin Ak          | Kırklareli Üniversitesi                     |
| Prof. Dr. Doğan Uysal           | Celal Bayar Üniversitesi           | Doç. Dr. Özlem Durgun       | İstanbul Üniversitesi                       |
| Prof. Dr. Ahmet Tabakoğlu       | Marmara Üniversitesi               | Doç. Dr. Murat Pıçak        | Dicle Üniversitesi                          |
| Prof. Dr. Ahmet Nohutçu         | İstanbul Medeniyet Üniversitesi    | Doç. Dr. Mahmut Bilen       | Sakarya Üniversitesi                        |
| Prof. Dr. Adem Korkmaz (Rektör) | Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi     | Doç. Dr. İdris Demir        | İstanbul Medeniyet Üniversitesi             |
| Prof. Dr. Zekai Özdemir         | İstanbul Üniversitesi              | Doç. Dr. İbrahim Turhan     | İzmir Milletvekili                          |
| Prof. Dr. Tuncay Yılmaz         | Sakarya Üniversitesi               | Doç. Dr. Hasan Gül          | Ondokuz Mayıs Üniversitesi                  |
| Prof. Dr. Tuncay Güloğlu        | Yalova Üniversitesi                | Doç. Dr. Haluk Zülfikar     | İstanbul Üniversitesi                       |
| Prof. Dr. Targan Ünal           | Okan Üniversitesi                  | Doç. Dr. Hakan Kahyaoğlu    | Dokuz Eylül Üniversitesi                    |
| Prof. Dr. Şaban Kayhan          | Hasan Kalyoncu Üniversitesi        | Doç. Dr. Gülçin Tapşın      | İstanbul Ticaret Üniversitesi               |
| Prof. Dr. Soner Çelikkol        | Kocaeli Üniversitesi               | Doç. Dr. Emrah İsmail Çevik | Namık Kemal Üniversitesi                    |
| Prof. Dr. Sami Karacan          | Kocaeli Üniversitesi               | Doç. Dr. Emel İslamoğlu     | Sakarya Üniversitesi                        |
| Prof. Dr. Salih Öztürk          | Namık Kemal Üniversitesi           | Doç. Dr. Elif Hobikoğlu     | İstanbul Üniversitesi                       |
| Prof. Dr. Rasim Yılmaz          | Namık Kemal Üniversitesi           | Doç. Dr. D. Çağrı Yıldırım  | Namık Kemal Üniversitesi                    |
| Prof. Dr. Ramazan Sarı          | Orta Doğu Teknik Üniversitesi      | Doç. Dr. Bahar B. Doğan     | Dicle Üniversitesi                          |
| Prof. Dr. Osman Altuğ           | Marmara Üniversitesi               | Doç. Dr. Ayfer Gedikli      | İstanbul Medeniyet Üniversitesi             |
| Prof. Dr. Nuray Altuğ           | Marmara Üniversitesi               | Doç. Dr. Ali Arı            | Kırklareli Üniversitesi                     |
| Prof. Dr. Nilgün Çil Yavuz      | İstanbul Üniversitesi              | Doç. Dr. Kenan Aydın        | Kocaeli Üniversitesi                        |
| Prof. Dr. Mustafa Aykaç         | Kırklareli Üniversitesi (Rektör)   | Doç. Dr. İshak Torun        | Bolu İzzet Baysal Üniversitesi              |
| Prof. Dr. Murat Yülek           | İstanbul Ticaret Üniversitesi      | Doç. Dr. İlhan Eroğlu       | Gaziosmanpaşa Üniversitesi                  |
| Prof. Dr. Muhsin Kar            | Yıldırım Beyazıt Üniversitesi      | Doç. Dr. İbrahim Subaşı     | Marmara Üniversitesi                        |

|                                 |                                       |                                   |   |
|---------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---|
| Prof. Dr. Muhittin Kaplan       | İstanbul Üniversitesi                 | Doç. Dr. Hatice Karahan           | Medipol Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Melike Bildirici      | Yıldız Teknik Üniversitesi            | Doç. Dr. Hakan Kahyaolu           | Dokuz Eylül Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Mehmet Yüce           | Uludağ Üniversitesi (Dekan)           | Doç. Dr. Burcu Özcan              | Fırat Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Mehmet Duman          | Artvin Çoruh Üniversitesi (Rektör)    | Doç. Dr. Ahmet Faruk Aysan        | Boğaziçi Üniversitesi   |
| Prof. Dr. Mehmet Bulut          | Sabahattin Zaim Üniversitesi (Rektör) | Doç. Dr. Yücel Ayriçay            | Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi                               |
| Prof. Dr. Mehmet Barca          | Sosyal Bilimler Üniversitesi (Rektör) | Doç. Dr. Özlen Hiç                | İstanbul Üniversitesi   |
| Prof. Dr. Kerem Alkin           | Niğantaşı Üniversitesi                | Doç. Dr. Aysen Hiç Gencer         | İstanbul Aydın Üniversitesi   |
| Prof. Dr. Kenan Dağcı           | Yalova Üniversitesi                   | Doç. Dr. Yunus Yoldaş             | Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi                                 |
| Prof. Dr. Kahraman Çatı         | Düzce Üniversitesi                    | Doç. Dr. Cüneyt Kılıç             | Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi                                 |
| Prof. Dr. İlyas Doğan           | Gazi Üniversitesi                     | Doç. Dr. Levent Çinko             | Marmara Üniversitesi  |
| Prof. Dr. İbrahim Güran Yumuşak | Sabahattin Zaim Üniversitesi (Dekan)  | Doç. Dr. Başak Tanınmış Yücememiş | Marmara Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Hatice Neşe Erim      | Medeniyet Üniversitesi                | Doç. Dr. Ferda Yerdelen Tatoğlu   | İstanbul Üniversitesi   |
| Prof. Dr. Hasan Vergil          | İstanbul Üniversitesi                 | Doç. Dr. Selami Özcan             | Yalova Üniversitesi   |
| Prof. Dr. Haluk Alkan           | İstanbul Üniversitesi                 | Doç. Dr. Abdulvahap Baydaş        | Bingöl Üniversitesi   |
| Prof. Dr. Habip Yıldız          | Sakarya Üniversitesi                  | Dr. Ayşegül Durukan               | Niğantaşı Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Gülden Ülgen          | İstanbul Üniversitesi                 | Abdurrahman Dilipak               | Araştırmacı – Yazar   |
| Prof. Dr. Feridun Yılmaz        | Uludağ Üniversitesi                   | Kemal Öztürk                      | Araştırmacı-Yazar   |
| Prof. Dr. Faik Budak            | Kocaeli Üniversitesi                  | Ersoy Dede                        | Araştırmacı – Yazar   |
| Prof. Dr. Erişah Arıcan         | Marmara Üniversitesi                  | Dr. Barış Alparslan               | Yıldırım Beyazıt Üniversitesi                                       |
| Prof. Dr. Erdal Tanas Karagöl   | Yıldırım Beyazıt Üniversitesi         | Dr. Mehmet Naci Efe               | Üsküdar Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Erdal Demirhan        | Osmangazi Üniversitesi                | Dr. Berna Ak Bingöl               | Kırklareli Üniversitesi   |
| Prof. Dr. Mahmoud Sabra         | Al Azhar University, Filistin         | Dr. Kaushik Chattopadhyay         | Prof. S.N.H. College, University of Kalyani                         |
| Prof. Dr. Ensar Nişancı         | Namık Kemal Üniversitesi              | Dr. Yıldız Aksoy                  | İstanbul Medeniyet Üniversitesi Sanat Tasarım ve Mimarlık Fakültesi |
| Prof. Dr. Emin Ertürk           | Uludağ Üniversitesi                   | Dr. Murat Tümay                   | İstanbul Medeniyet Üniversitesi                                     |
| Prof. Dr. Elif Çepni            | Bahçeşehir Üniversitesi               | Dr. İsmail Cem Ay                 | Gelişim Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Coşkun Can Aktan      | Dokuz Eylül Üniversitesi              | Dr. Veli Sırım                    | Namık Kemal Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Cevat Gerni           | Doğuş Üniversitesi                    | Dr. Niyazi Gümüş                  | Kastamonu Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Jean-Pierre Allegret  | Paris Ouest Nanterre, Fransa          | Dr. Korhan Arun                   | Namık Kemal Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Bülent Güloğlu        | İstanbul Teknik Üniversitesi          | Dr. Cengiz Ceylan                 | Kırklareli Üniversitesi   |
| Prof. Dr. Bülent Aybar          | Southern New Hampshire University-USA | Dr. Aslıhan Nakiboğlu             | Niğde Üniversitesi  |
| Prof. Dr. Bogna K. Jozwiak      | University of Lodz-Poland             | Dr. Ahu Ergen                     | Bahçeşehir Üniversitesi   |
| Prof. Dr. Ayşe Buğra            | Boğaziçi Üniversitesi                 | Dr. Ömer Esen                     | Muş Alpaslan Üniversitesi   |

|                               |   |                         |                                       |
|-------------------------------|---|-------------------------|---------------------------------------|
| Prof. Dr. Olexandr Pidchosa   | Taras Shevchenko University,<br>Ukrayna             | Dr. Abdilahi Ali        | Aberystwyth University /<br>İngiltere |
| Prof. Dr. Sudi Apak           | Esenyurt Üniversitesi                               | Dr. Malik Babar Hussain | University of Sargodha /<br>Pakistan  |
| Prof. Dr. Ali Kutan           | Southern Illinois University                        | Dr. Zeeshan Atiq        | University of Karachi /<br>Pakistan   |
| Prof. Dr. Aysun Fıçıcı        | Southern New Hampshire<br>University-USA            | Dr. Büşra Karataşer     | Namık Kemal Üniversitesi              |
| Prof. Dr. Ali Kemal Gürbüz    | Balıkesir Üniversitesi                              | Dr. Sema Yılmaz Genç    | Kocaeli Üniversitesi                  |
| Prof. Dr. Konstantin Tsvetkov | University of Agribusiness and<br>Rural Development | Dr. Yener Coşkun        | Semaye Piyasası Kurumu<br>Başuzman    |
| Prof. Dr. Nazıf M. Shahrani   | Indiana University                                  | Dr. Daniel Kapp         | European Central Bank                 |
| Prof. Dr. Aysıt Tansel        | Orta Doğu Teknik Üniversitesi                       | Dr. Zişan Kılıçkan      | Kocaeli Üniversitesi                  |
| Prof. Dr. Max Gillman         | University of Missouri–St. Louis                    |                         |                                       |
| Prof. Dr. Ali Çelikyay        | Osman Gazi Üniversitesi                             |                         |                                       |

## CONTENTS / İÇİNDEKİLER

|  |      |
|--|------|
| TOPSIS ÇOK KRİTERLİ KARAR VERME YÖNTEMİ İLE FİNANSAL PERFORMANSIN ÖLÇÜLMESİ: BIST 30 ENDEKSİ ÜZERİNE BİR UYGULAMA .....  | 2688 |
| KENT MARKASI OLUŞUM SÜRECİNDE TEKİRDAĞ KENT İMAJI ÜZERİNE BİR ALAN ARAŞTIRMASI.....  | 2701 |
| ENTELEKTÜEL BİR ETKİNLİK OLARAK OKUMA: AKADEMİSYENLER ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA .....   | 2712 |
| TÜRKİYE'DEKİ ÜNİVERSİTELERİN KURUMSAL İNTERNET SİTELERİNİN KARİYER MERKEZİNE YÖNELİK BİLGİ VE HİZMETLER AÇISINDAN İÇERİK ANALİZİ YÖNTEMİYLE DEĞERLENDİRİLMESİ .....  | 2726 |
| ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNİN ÖZSAYGI DÜZEYLERİ İLE GİRİŞİMCİLİK EĞİLİMLERİ ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA .....                               | 2736 |
| TÜRKİYE'DE HANEHALKININ SAHİP OLDUĞU BİLİŞİM TEKNOLOJİLERİ ÜRÜNLERİ SAYISINI BELİRLEYEN FAKTÖRLERİN ARAŞTIRILMASI: BİR SAYMA VERİ MODELİ.....                        | 2745 |
| İŞ FIRSATLARININ TANIMLANMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİNDE GİRİŞİMCİLİK DENEYİMİNİN ROLÜ: YEREL BİR ARAŞTIRMA .....   | 2772 |
| KENTSEL RANTIN SİYASİ, ULUSAL VE KÜRESEL BOYUTU .....  | 2781 |
| LİDERLİK TARZLARI VE ÖRGÜTSEL BAĞLILIK ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ: KOCAELİ İLİNDE BANKACILIK SEKTÖRÜNDE BİR ARAŞTIRMA.....                                     | 2789 |
| TÜRKİYE'DE TOPLUMSAL CİNSİYET EŞİTSİZLİĞİNİN AŞILMASINDA KADIN DOSTU KENTLER.....  | 2798 |
| TÜRKİYE'DE ENERJİ İTHALATI İLE CARİ AÇIK İLİŞKİSİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ .....   | 2811 |
| SOSYAL SERMAYE VE SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA: AB ÜYESİ ÜLKELER İÇİN BİR ANALİZ .....  | 2824 |
| FUTBOL TAKIMLARININ FİNANSAL VE SPORİF ETKİNLİKLERİNİN ENTROPY VE TOPSIS YÖNTEMİYLE ANALİZ EDİLMESİ: AVRUPA'NIN 5 BÜYÜK LİGİ VE SÜPER LİG ÜZERİNE BİR UYGULAMA ..... | 2839 |
| NİKLAS LUHMANN'IN SOSYAL SİSTEM OLARAK ÖZ ÜRETİMLİ TOPLUMUN EKONOMİSİ TEORİSİ .....  | 2857 |
| OSMANLI DEVLETİ'NDE REKLAMIN TARİHSEL GELİŞİMİ VE EKONOMİYE İLK YANSIMALARI.....   | 2866 |
| MÜLTECİ ESNAF SORUNLARI: MERSİN'DEKİ SURİYELİ ESNAFLAR ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA .....  | 2885 |
| TÜRKİYE'DE BİR PARA POLİTİKASI STRATEJİSİ OLARAK ENFLASYON HEDEFLEMESİ: DÜNÜ BUGÜNÜ VE GELECEĞİ.....   | 2895 |
| ORTA GELİR TUZAĞINDAN ÇIKIŞTA BEŞERİ SERMAYENİN ÖNEMİ: ÜST-ORTA GELİRLİ ÜLKELER ÜZERİNE BİR UYGULAMA.....  | 2908 |
| TÜRKİYE'DE BÜTÇEDE DOĞRULUK İLKESİNİN GEÇERLİLİĞİ.....   | 2935 |
| KÜRESEL EKONOMİK KRİZ İLE LİBERALİZMİN ÇELİŞKİSİ .....   | 2952 |
| OIL PRICES AND ECONOMIC GROWTH IN TURKEY: EVIDENCE FROM NARDL.....   | 2966 |
| 2001 SONRASI İSLAM ÜLKELERİ ARASI İLİŞKİLERDE RUSYA VE ABD ETKİSİ: İRAN, SUUDİ ARABİSTAN VE MİSİR ÖRNEKLERİ .....  | 2978 |
| THE CULTURAL DIVERSITY IN POLICY STRATEGIES: THE DISCUSSION FOR “AGENDA 21 FOR CULTURE” MODEL IN TURKEY .....  | 3041 |
| MESLEK ODASINDAN MEMNUNİYET VE MESLEKİ BAĞIMSIZLIĞIN MUHASEBE MESLEK MENSUPLARININ KENDİNE SAYGI ALGILARI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: BİR ÖLÇEK ÖNERİSİ.....                | 3055 |
| ASSESSİNG EMPLOYER BRAND IMAGE OF “BEST PLACE TO WORK” COMPANİES İN TURKEY .....   | 3068 |
| RELATIONSHIP BETWEEN TERRORISM AND MACROECONOMIC VARIABLE: ESPECIALLY IMPORT OF CRUDE OIL AND NATURAL GAS IN TURKEY .....  | 3081 |
| KUR'AN'DA İKTİSADİ AHLAK .....   | 3090 |
| TARIM SEKTÖRÜNDE GENÇ ÇİFTÇİLERE YÖNELİK TEŞVİKLER VE MESLEKİ EĞİTİM PROGRAMLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ.....   | 3101 |

|   |             |
|---|-------------|
| TÜRKİYE'DE CARİ İŞLEMLER HESABININ ÖDEMELER DENGESİ İÇİNDEKİ YERİ VE TARİHSEL GELİŞİMİ .....                                      | 3114        |
| BİR SOSYAL POLİTİKA ARACI OLARAK GIDA BANKACILIĞININ DEĞERLENDİRİLMESİ .....  | 3142        |
| GİRİŞ .....   | 3143        |
| MİNTZBERG'İN YÖNETSEL ROLLERİNİN YÖNETİCİ DÜZEYİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ KAPSAMINDA BİR ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ .....                  | 3157        |
| SAĞLIK TURİZMİNDE UZUN YAŞAM KÖYLERİ: REKREATİF AKTİVİTELER AÇISINDAN BİR DEĞERLENDİRME .....                                     | 3168        |
| ASSESSING THE PSYCHOMETRIC PROPERTIES OF TECHNOLOGY READINESS 1.0 AND 2.0 INDEXES WITHIN MOBILE SHOPPING CONTEXT .....            | 3179        |
| MAĞAZA ZİNCİRLERİNİN LOJİSTİK PERFORMANSINA AİT UNSURLAR .....  | 3197        |
| AN EEG AND EYE TRACKER ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF RISK ON THE PERCEPTUAL IMAGE OF CONFLICT-RIDDEN DESTINATIONS .....            | 3208        |
| NEOLİBERAL POLİTİK DÜŞÜNCE EKSENİNDE YENİ PARA POLİTİKASI ARAYIŞLARI .....  | 3236        |
| SİYASAL PARTİLERİN ORTAYA ÇIKIŞINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER .....  | 3254        |
| ETNİK-KÜLTÜREL ÇATIŞMALARIN ÇÖZÜMÜNDE BİR YÖNTEM OLARAK ÖZYÖNETİM HAKLARI VE KÜRT SORUNU .....                                    | 3261        |
| KÜRESELLEŞME VE AVRUPALILAŞMA SÜRECİNDE TÜRKİYE'DE SOSYAL BELEDİYECİLİK: BALIKESİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ÖRNEĞİ .....             | 3276        |
| HOBBEŞÇU SİVİL SAVAŞ PARADİGMASI VE SURİYE DEVRİMİ .....  | 3291        |
| FORMATİF ÖLÇÜM MODELLERİ İLE REFLEKTİF ÖLÇÜM MODELLERİ ARASINDAKİ FARKIN İNCELENMESİ .....  | 3303        |
| BORSA İSTANBUL'DA İŞLEM GÖREN PERAKENDE TİCARET SEKTÖRÜ FİRMALARININ ETKİNLİKLERİNİN VERİ ZARFLAMA ANALİZİ İLE BELİRLENMESİ ..... | 3314        |
| PORTFÖY YATIRIM STRATEJİLERİNİN GAYRİMENKUL YATIRIM ORTAKLIKLARININ PİYASA PERFORMANSI ÜZERİNDEKİ ETKİSİ .....                    | 3328        |
| 2000'LI YILLAR SONRASI TÜRKİYE'DE TURİZM SEKTÖRÜ .....  | 3348        |
| KÜRESELLEŞME VE AVRUPALILAŞMA SÜRECİNDE TÜRKİYE'DE SOSYAL BELEDİYECİLİK: BALIKESİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ÖRNEĞİ .....             | 3359        |
| KARİYER BEKLENTİSİNDE KARİYER MERKEZLERİNİN ROLÜ VE BALIKESİR ÜNİVERSİTESİNDE BİR UYGULAMA .....                                  | 3374        |
| <b>TÜRK LOJİSTİK SEKTÖR GELİŞİMİNİN LOJİSTİK FİRMALARIN FAALİYET VE KARLILIK ORANLARINA ETKİSİ .....</b>                          | <b>3395</b> |
| İÇ KONTROL YAPISININ KURUMSAL YÖNETİMDE ARTAN ÖNEM VE ÖNCELİĞİ .....  | 3411        |
| “STRATEJİK MÜŞTERİ YÖNETİMİ” KAVRAMI VE UYGULAMALARI: BİR ÖRNEK OLAY ANALİZİ .....  | 3424        |
| STRATEJİK PAZARLAMA YÖNETİMİNDE MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ YÖNETİMİNİN ROLÜ VE MÜŞTERİ SADAKATI İLE İLİŞKİSİ .....                        | 3449        |
| MUHAFAZAKÂR İŞ AHLAKI ANLAYIŞI ÇERÇEVESİNDE REKABET .....   | 3459        |
| ZİHNİYET PERSPEKTİFİNDEN “BİLGİ” SORUNSALINA SOSYOLOJİK BİR BAKIŞ .....   | 3467        |
| TÜRKİYE'DE BÖLGESEL BOŞANMA FARKLIKLARI: 2004-2013 DÖNEMİ .....   | 3474        |
| BİRLEŞMİŞ MİLLETLERDE İNSAN GÜVENLİĞİ ORGANİZASYONU .....   | 3482        |
| DENİZ TAŞIMACILIĞINDA SUÇ VE ŞİDDET .....   | 3507        |
| MULTIMODAL DANGEROUS CARGO TRANSPORTATION PROCESS IN TURKEY: CATCHING EUROPEAN UNION STANDARDS .....                              | 3519        |

# TÜRK LOJİSTİK SEKTÖR GELİŞİMİNİN LOJİSTİK FİRMALARIN FAALİYET VE KARLILIK ORANLARINA ETKİSİ

**Yrd. Doç. Dr. Suat KARA**  
Balıkesir Üniversitesi  
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi  
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü  
ssuatkara@gmail.com

**Prof. Dr. Şakir SAKARYA**  
Balıkesir Üniversitesi  
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi  
İşletme Bölümü  
sakirsakarya@gmail.com

**ÖZET:** Son yıllarda ülkemizde ihracatın hızlı bir artış göstermesi lojistik sektörünün önemini arttırmıştır. Bu bağlamda, diğer ülkeler gibi Türkiye de de lojistik şirketlerinin performansını artırmak ve rekabette üst basamaklara tırmanmak için daha fazla çaba sarf etmeye başlanmıştır. Performansın en önemli boyutlarından birini de finansal göstergeler oluşturmaktadır. Firmaların finansal performansının ölçülmesi, yürütmekte olduğu lojistik faaliyetlerinin geçmiş dönemdeki finansal durumunun ortaya konularak, gelecek dönemler için bu faaliyetlere yönelik yatırım ve finansman konularında alacağı kararların etkinliğinin artırılmasında etkili olacaktır. Bu çalışmada, Borsa İstanbul'a (BİST) kayıtlı lojistik firmalarının, 2006-2015 yıllarına ait faaliyet ve kârlılık başarılarının analizi yapılmıştır. Çalışmanın sonucunda, Türkiye'de lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların faaliyet performansı açısından olumlu bir görüntü çizdiği; ancak faaliyet karı marjı dışındaki kârlılık oranlarının istenen seviyelerde gerçekleşmediği tespit edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Faaliyet Oranı, Karlılık Oranı

## TURKISH LOGISTICS INDUSTRY DEVELOPMENT OF THE EFFECT OF OPERATION AND PROFITABILITY RATIOS OF LOGISTICS COMPANY

**ABSTRACT:** Show a rapid increase of exports in our country in recent years has increased the importance of the logistics sector. In this context, other countries such as Turkey was also to improve the performance of the logistics company and began to exert more effort to climb to the top step in competition. One of the most important aspects of performance constitute financial indicators. Measuring the financial performance of the company, put forth the financial situation in the past of logistics activities which are executed, for future investment and financing for such measures will be effective in improving the efficiency of its decision. In this study, the Istanbul Stock Exchange (BIST) registered logistics companies, analysis of operations for the years 2006-2015 has made operation and profitability. In conclusion, in terms of operating performance of companies operating in the logistics sector in Turkey drew a positive image; but it hasn't been found to occur at the desired level of profitabilities ratio than the return on equity ratio.

**Keywords:** Logistic, Activity Ratio, Profitability Ratio

## GİRİŞ

Ülkelerin ekonomik büyüme oranlarını artırabilmelerinde ve küresel pazarlardan daha fazla pay alabilmelerinde dış ticaretin, özellikle de ihracatın önemi büyüktür. İhracatın tatmin edici düzeylerde olması ve sürdürülebilirliği, ülkelerin katma değeri yüksek ürün ihraç etmesine, ürün ve pazar çeşitliliğinin artırılmasına bağlıdır. Bununla birlikte, son yıllarda kompleks bir görünüm sergileyen dış ticaret işlemleri lojistiğin önemini arttırmış, ülkelerin sözü edilen politika ve stratejileri mutlaka lojistik stratejileriyle geliştirmesi ve entegre etmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır (Erkan, 2014:46 ).

Lojistiğin sağladığı katkılara makro açıdan bakıldığında; ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik vb. gibi alanlarda olduğu görülmektedir. Bu katkılara mikro açıdan bakıldığında ise; milli gelirin yükselmesi, alım gücünün artması, istihdamın sağlanması, moral ve motivasyonun artması, eğitimin gelişmesi, stratejik ve jeopolitik önemin artması, ikili ve çoklu anlaşmalar, lojistik üsler, siyasi güç ve liderlik, stratejik ortaklık, rol modeli ve model ortaklığı, gelir dağılımında adaletin sağlanması, vergi ödemeleri, rekabet gücünün artması, sektörün ve ticari ilişkilerin gelişmesi ve büyümesi, ekonomik kalkınma, ihracat ve ithalatın gelişmesi, yurt içindeki yabancı sermayenin büyümesi, dış kaynak kullanımının artması, kültürel transferin sağlanması vb. gibi özelleşmiş alanlarda olduğu görülmektedir (Ayaydın ve Durmuş, 2015).

Günümüzde gerek ulusal gerek uluslararası işletmeler için üretim ve dağıtım önemli yer arz eder. Bu iki fonksiyonun önemli ara yüzü olan lojistik kavramı gitgide önemli hale gelmeye başlamıştır. Ülkeler bu alanda kendilerini geliştirmeye, çalıştırmaya hatta birbirileri arasında rekabete girmeye başlamışlardır. Lojistik sektörü bu bağlamda hızla gelişmekte ve kalitesini artırmaktadır.

Bu amaçla çalışmanın amacı, Türk lojistik sektörünün faaliyet ve karlılık analizini yaparak, dünyada gelişen lojistik sektörü içerisinde rekabet edebilirlik düzeyini ölçümlemektir.

## 1. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜN GELİŞİMİ

Lojistik sektörü, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de büyüyen önemli sektörler arasında yer almaktadır. Türkiye'de lojistik sektörü son yıllarda geleneksel anlamda yapılan nakliyecilikten sıyrılırken, önemli aşamalar kaydetmiş olmasına rağmen hala genç bir sektör olarak nitelendirilebilir (Ulu ve diğerleri, 2012: 31). Son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik sektörü, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli, hem de Türkiye'nin birçok ekonomik hedefe ulaşmasında oynayacağı temel rol itibarıyla büyük öneme sahiptir. Taşımacılık, depolama, paketleme, gümrükleme ve nihai tüketiciye erişimi de kapsayan lojistik hizmetlerinin dünya genelindeki hacmi giderek artmaktadır. Lojistik altyapısı gelişmiş ülkelerin ticaret faaliyetlerinin daha etkili ve verimli olduğu görülmektedir (Erkan, 2014: 51).

Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler ve 1980 sonrası Türkiye'nin ihracata dayalı büyüme stratejilerini benimsemesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün önemli adımlar atmasını sağlamıştır. Sağladığı gelişme sonrası kurumsal yapı ve altyapıdaki

eksikliklere karşın Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek düzeylere erişmiştir. Rekabette lojistik hizmetlerin artan önemi ise lojistik sektörünü girişimciler açısından cazip bir yatırım alanı durumuna getirmiştir. Ulusal ve yerel birçok firma lojistik hizmeti verme yolunda önemli adımlar atmıştır. Tüm bunların yanında uluslararası ve küresel firmalar Türkiye pazarına yönelmiş, satın alma, birleşme ya da doğrudan sermaye yatırımları ile sektörde rol almaya başlamıştır. Lojistik sektörünün gelişmesi dış ticarete Türk işletmelerinin rekabet gücünü olumlu yönde etkilerken, istihdam sorununun çözümüne de önemli katkıda bulunmuştur. Mevcut eksikliklerin giderilmesi durumunda sektörün Türk ekonomisine katkısı çok önemli düzeylere çıkabilecektir. Türkiye'nin coğrafi konumu da, Türk lojistik sektöründe uluslararası düzeyde belli başlı oyuncular arasına girmede üstünlük sağlayan en önemli doğal rekabet üstünlüğü yaratan faktörlerden birisidir (Akiş, 2016: 4). Türkiye, Avrupa'nın içinde bulunduğu krize ve Arap Baharı'nın ardından Suriye'de yaşanan iç çatışmaya ve siyasi gerginliğe rağmen lojistik sektöründe büyüme rakamlarını yakalamayı başarmıştır. Türkiye'nin en önemli sektörleri arasında yer alan lojistik, 50 bini aşkın araç filosu, 80 milyar liralık iş hacmi ve bunu yakın zamanda üç katına çıkarabilecek potansiyeli ile kara, hava, deniz ve demiryolu modları ile ileriye yönelik daha güçlü hedefler koymaktadır (UND, 2016: 41, Erkan, 2014: 51, Afatoğlu, 2013: 1).

Lojistik, son beş yılda Türkiye'de kalkınma ajansları tarafından hazırlanan tüm ulusal ve bölgesel kalkınma planlarında, bölgesel gelişmeye katkı verecek en önemli iş kolundan birisi olarak tanımlanmaktadır. Lojistik, doğrudan üretim sektörlerine ve dolaylı olarak hizmet sektörlerine destek vermektedir. Yayılma etkisi ile bölgesel ve ulusal sanayiye ve ticareti destekleyen, rakiplerinden öne çıkaran ve bölgede kalan katma değeri arttırmaya yarayan bir sektör olarak karşımıza çıkmaktadır (Akiş, 2016: 4, T.C. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2015: 42).

Tablo 1'de 2007, 2010, 2012 ve 2014 yıllarına ait Lojistik Performansı Endeksi (LPI) görülmektedir. Lojistik Performans İndeksi (LPI), Dünya Bankası tarafından, ülkelerin lojistik alanındaki performanslarını ölçmek için oluşturulmuştur. Bu ölçüm yönteminde, her ülkede lojistik alanında çalışan firmaların çalışan ve yöneticilerine çeşitli kategorilerde sorular sorulmuştur. Bu soruların cevaplarına göre, her ülke için bir LPI skoru belirlenmiş ve ülkeler bu skorlara göre sıralanmıştır. Bir ülkenin LPI skoru, o ülkenin, gümrükleme işlemleri; altyapı; uluslararası taşımacılık; lojistik hizmet kalitesi; takip edilebilirlik ve zamanında teslim alanlarındaki performanslarının, anket sonuçlarına göre yapılan ölçümlerinin ağırlıklı ortalaması olarak belirlenmektedir (Worldbank, 2014: 2, Sofyaloğlu ve Kartal, 2013: 526) Bu kriterler, aynı zamanda bir ülkede lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde yürütülebilmesi için hangi alanlara dikkat edilmesi gerektiğine de işaret etmektedir. Bu kriterlerden gümrükleme işlemleri ve alt yapı daha çok devlet politikaları ve yatırımları ile diğerleri de daha çok özel sektör firmalarının performansları ile ilgilidir. Ayrıca takip edilebilirlik kriteri, lojistik alanında bilgi teknolojilerinin etkin kullanımı ile yakından ilgilidir. Diğer yandan, lojistik hizmet kalitesi ve zamanında teslim kriterleri de lojistik performansında müşterilerin beklentilerini karşılamanın önemine işaret etmektedir (Akiş, 2016: 7).

**Tablo 1: Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi'ndeki Yeri (2007 - 2014)**

|                          | LPI 2007  |            | LPI 2010  |             | LPI 2012  |            | LPI 2014  |            |
|--------------------------|-----------|------------|-----------|-------------|-----------|------------|-----------|------------|
|                          | Sıra      | Skor       | Sıra      | Skor        | Sıra      | Skor       | Sıra      | Skor       |
| <b>LPI Genel</b>         | <b>34</b> | <b>3,1</b> | <b>39</b> | <b>3,22</b> | <b>27</b> | <b>3,5</b> | <b>30</b> | <b>3,5</b> |
| Gümrükler                | 33        | 3          | 46        | 2,82        | 32        | 3,1        | 34        | 3,23       |
| Altyapı                  | 39        | 2,9        | 39        | 3,08        | 25        | 3,6        | 27        | 3,53       |
| Uluslararası Taşımacılık | 41        | 3,0        | 44        | 3,15        | 30        | 3,3        | 48        | 3,18       |
| Lojistik Yetkinlik       | 30        | 3,2        | 37        | 3,23        | 36        | 3,5        | 22        | 3,64       |
| Yük İzleme               | 34        | 3,2        | 56        | 3,09        | 29        | 3,5        | 19        | 3,77       |
| Zamanlama                | 52        | 3,3        | 31        | 3,94        | 27        | 3,8        | 41        | 3,68       |

**Kaynak:** World Bank (2014), Connecting to Compete 2014, Trade Logistics in The Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators- ss. 17.

Tablo 1. incelendiğinde 2007, 2010, 2012 ve 2014 yıllarına ait Lojistik Performans Endeksi (LPI)'ne göre Türkiye inişli çıkışlı bir seyir göstermiştir. Ancak, LPI'nın 160 ülkenin katılımıyla hesaplandığı düşünüldüğünde Türkiye'nin 39 – 30 bandında yer alması azımsanmayacak bir derecedir. 2014 yılı dünya sıralamasındaki yeri ve skoru LPI'nın alt bileşenleri açısından incelendiğinde, uluslararası taşımacılık ve zamanlama konusunda genel sıralamanın altında kaldığı görülmektedir. Yük izleme, lojistik yetkinlik ve altyapı konusunda ise genel sıralamaya göre oldukça iyi performans gösterdiği anlaşılmaktadır. Dünyada ön plana çıkan güvenli, dakik, daha kısa sürede ve daha konforlu ulaşım talepleri, son yıllarda ulaştırmanın gelişimini hızlandırmıştır. Bu gelişme çerçevesinde, lojistik hizmetleriyle desteklenen ulaştırma türlerinin bütünleşmiş bir şekilde işletimini, verimli ve etkili bir ulaştırma altyapısı oluşturulmasını ve ulaştırma türlerinde güvenliği öne çıkaran sürdürülebilirlik kavramını da göz önünde bulundurarak, insan faktörünü öne alan ve çevreye zararı en aza indireyecek politikaların uygulanması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

**Tablo 2: Uluslararası LPI'de Genel Sıralama ve Türkiye'nin Yeri**

| Ülke             | LPI | LPI  | Ülke            | LPI       | LPI         |
|------------------|-----|------|-----------------|-----------|-------------|
| Almanya          | 1   | 4,12 | Birleşik Arap   | 27        | 3,54        |
| Hollanda         | 2   | 4,05 | Çin             | 28        | 3,53        |
| Belçika          | 3   | 4,04 | Katar           | 29        | 3,52        |
| Birleşik Krallık | 4   | 4,01 | <b>Türkiye</b>  | <b>30</b> | <b>3,50</b> |
| Singapur         | 5   | 4,00 | Polonya         | 31        | 3,49        |
| İsveç            | 6   | 3,96 | Çek Cumhuriyeti | 32        | 3,49        |
| Norveç           | 7   | 3,96 | Macaristan      | 33        | 3,46        |
| Lüksemburg       | 8   | 3,95 | Afganistan      | 158       | 2,07        |
| ABD              | 9   | 3,92 | Kongo           | 159       | 1,88        |
| Japonya          | 10  | 3,91 | Somali          | 160       | 1,77        |

**Kaynak:** World Bank, 2014: 28.

2014 yılı Uluslararası Lojistik Performans Endeksinde genel sıralama ve bu sıralamada Türkiye'nin yeri Tablo 2'de görülmektedir. Tabloya göre, 4,12 puanla Almanya birinci, 4,05

puanla Hollanda ikinci, 4,04 puanla Belçika üçüncü ve 4,01 puanla Birleşik Krallık dördüncü sırada yer alarak en iyi lojistik performansı gösteren ülkeler olmuştur.

## 2. LİTERATÜR TARAMASI

Lojistik firmaların faaliyet ve karlılık oranları ile ilgili literatürde yapılmış bazı ampirik çalışma bulunmaktadır. Ancak Türkiye için yapılmış çalışmalar sınırlıdır.

Fabbe vd. (2008), Leuschner v.d. (2013) lojistik faaliyetler ile firma performansı arasındaki ilişkiyi incelediği çalışmasında, firma performansını etkileyen üç temel performans ölçüsünün stratejik, operasyonel ve finansal performans ölçüleri olduğunu ifade etmiştir. Dolayısıyla lojistik faaliyetlerde ki iyileşmenin karlılık, yatırımların geri dönüşü ve satışların dönüşü gibi finansal performansları da etkileyeceği sonucuna ulaşmıştır.

Gümüş (2009), lojistik faaliyetlerin rekabet stratejileri ve işletme kârı ile olan ilişkisini ortaya koymak amacıyla yaptığı çalışmada, lojistik faaliyetlerin aktifte; hazır değerler, alacaklar ve stoklar kalemi ile pasifte; kısa vadeli yabancı kaynaklar, uzun vadeli yabancı kaynaklar ve öz kaynaklar ile ilişkisinin olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Kim (2009), Flynn v.d. (2010), Huo (2012), lojistik faaliyetler ile finansal performans arasındaki ilişkiyi incelediği çalışmasında, işletme stratejileri, uygulamaları, prosedürleri iyi şekilde uygulanabildiği ve müşterilerin talepleri iyi şekilde karşılanabildiği sürece, bu etki finansal performansı da olumlu yönde etkileyeceği sonucuna ulaşmışlardır.

Yılmaz ve Karaduman (2013), kimya sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin lojistik faaliyetlerinin finansal performansının ölçülmesine yönelik yaptığı çalışmalarında, RAC sınıflandırmasına göre altı ayrı alt sektörden oluşan kimya sektörünün her bir alt sektörünün kendine has bir lojistik faaliyet alanı olduğunu, bu nedenle bir alt sektörde kullanılan rasyo bir diğeri için gereksiz olabildiği sonucuna ulaşmıştır.

Ayaydın ve Durmuş (2015), lojistik sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin performanslarını finansal oranlar kullanarak gri ilişkisel analiz yöntemi ile ölçmüşlerdir. Uygulanan yöntemle, finansal oranları tek tek inceleme yerine oranların tümüne odaklanarak bir sıralama yapma imkanı sağlanmıştır. Her bir finansal oran ağırlığının eşit olarak alındığı çalışmada, en iyi dereceye sahip 3 şirket sırasıyla Reysaş Taşım. ve Loj.Tic. A.Ş., Omsan Lojistik A.Ş. ve Borusan Lojistik Dağ. Taş. ve T. A.Ş. olarak ortaya çıkmıştır.

Chang v.d. (2016), lojistik faaliyetlerin firmaların finansal performansına etkisini ölçmek amacıyla yaptıkları çalışmalarında, lojistik faaliyetlerin doğrudan etkisi olmadığını fakat kontrol edilmezse yüksek maliyetler yaratacağı ve buda dolaylı olarak finansal performansı olumsuz yönde etkileyebileceği sonucuna varmışlardır.

## 3. ARAŞTIRMA

### 3.1. Veri Toplama Yöntemi

Borsa İstanbul'a kote edilmiş 5 tane lojistik şirketi bulunmaktadır (Tablo 3). Söz konusu şirketlerin çoğunluğu 1990 ve sonrasında kurulmuş, lojistik sektöründeki büyük ve köklü kuruluşlardan oluşmaktadır.

**Tablo 3. Borsa İstanbul'da Lojistik Sektöründe Yer Alan Şirketler**

|   |         |                                     |
|---|---------|-------------------------------------|
| 1 | REYSAŞ  | Reysaş Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. |
| 2 | T.H.Y.  | Türk Hava Yolları A.O.              |
| 3 | BEYAZ   | Beyaz Filo Oto Kiralama A.Ş.        |
| 4 | ÇELEBİ  | Çelebi Hava Servisi A.Ş.            |
| 5 | PEGASUS | Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.      |

Analizde ilgili firmaların kamuoyuna açıkladığı ve bağımsız denetimden geçmiş 2006-2015 yıllarına ait olan finansal tablolar kullanılmıştır. Borsa İstanbul - Ulaştırma Sektörü'nde işlem gören 8 şirket içerisinde ilgili dönemler için verileri düzenli elde edilebilen 5 şirket olduğu için analizde sadece bu şirketlerin mali tablolarından yararlanılmıştır. Faaliyet ve kârlılık analizi için şirketlerin 10 yıllık verileri ele alınmıştır. Ayrıca, bu şirketlerden elde edilen oranların ortalaması alınarak bir sektör ortalaması elde edilmiş, lojistik sektörü bu yeni değişkene göre değerlendirilmiştir. Ayrıca şirketlerin mali tablolarına BİST, KAP ve Garanti bankası internet sitelerinden ulaşılmıştır.

### 3.2. Veri Analiz Yöntemi Ve Analiz Süreci

Finansman yöneticileri oran analizini finansal tablolardaki ham verileri yorumlamak için kullanmaktadırlar. Bir finansal oranın hesaplanması kolay olmakla birlikte; bir işletmenin performansını etkili bir biçimde ölçebilmek için her oranın dikkatlice analiz edilmesi gerekmektedir (Demir ve Tuncay, 2012: 378). Lojistik sektöründe faaliyet oranları ve kârlılık oranları ilişkisini incelemek üzere seçilmiş oranlar Borsa İstanbul'da kayıtlı 5 şirket mali tabloları verileri üzerinde uygulanmıştır. Uygulama için seçilen faaliyet ve kârlılık oranları Tablo 4'de listelenmiştir (Demir ve Tuncay, 2012: 379).

**Tablo 4: Çalışmada Kullanılan Oranlar**

| Oran Adı          | Formül                                | Açıklama  |
|-------------------|---------------------------------------|---|
| Alacak Devir Hızı | Net Satışlar / Ortalama Ticari Alacak | Ticari alacaklar ile satışlar arasındaki ilişkiyi alacakların paraya dönme çabukluğunu ve işletmenin alacaklarını tahsil kabiliyetini gösterir. |

|                          |                     |                                    |   |
|--------------------------|---------------------|------------------------------------|---|
| <b>Faaliyet Oranları</b> | Stok Devir Hızı     | Satışların Maliyeti/ Ortalama Stok | Stokların likiditesini gösterir, stoklarla satış arasındaki ilişkiyi verir. Bu oranı artıran işletmeler daha fazla kâra ulaşabilirler.      |
|                          | Aktif Devir Hızı    | Net Satışları / Toplam Aktif       | İşletmenin tüm varlıklarını ne kadar verimli kullandığını ortaya koyar. İşletme kârlılığını gösteren temel faktörlerden biridir.            |
| <b>Kârlılık Oranları</b> | Brüt Kâr Marjı      | Brüt Satış Kârı / Net Satışlar     | İşletmenin üretim maliyetlerinin kontrolü ve fiyatlama politikasındaki başarısı ortaya koyulur.   |
|                          | Faaliyet Kârı Marjı | Faaliyet Kârı / Net Satışlar       | İşletmenin esas faaliyetlerinde ne ölçüde kârlı olduğunu ortaya koyar.  |
|                          | Net Kâr Marjı       | Net Kâr / Net Satışlar             | Bir işletmenin vergiden sonra ne oranda kârlılık gösterdiğini ortaya koyar. Değerlendirmelerde brüt kâr marjı ile birlikte ele alınmalıdır. |
|                          | Özsermaye Kârlılığı | Net Kâr / Özsermaye                | Hisse sahiplerinin koydukları sermaye üzerinden elde edilen kârlılığı gösterir.   |
|                          | Aktif Kârlılığı     | Net Kâr / Toplam Aktif             | İşletmenin yatırım verimi (kazanç gücü) ortaya koyulur.   |

### 3.3. Lojistik Sektörünün Faaliyet Ve Kârlılık Oranları Açısından Analizi

Faaliyet oranları, aktiflerin kullanımındaki etkinliği ölçmekte ve firmaların varlıklarını ne kadar verimli kullandıklarını göstermektedir. Bu sebeple faaliyet oranlarının yüksek olması istenir. Bu durum işletmede varlıkların verimli kullanıldığına işarettir. Ayrıca, kârlılık oranlarının da faaliyet oranlarına paralel olarak yüksek olması istenmektedir. Dolayısıyla lojistik sektöründe faaliyet oranları analizi yapılırken kârlılık oranları da incelenmiştir. Borsa İstanbul'da lojistik sektöründe işlem gören 8 şirket ve bu şirketlerin verilerinden elde edilen sektör ortalaması için, 3 tane faaliyet oranı ve 5 tane de kârlılık oranı ele alınmıştır. Ele alınan dönemde (2006-2015) işletmelerin faaliyet ve kârlılık açısından nasıl bir performans gösterdikleri, bu dönemlerde ortaya çıkan eğilimin hangi yönde olduğu ortaya konmaya çalışılmıştır.

#### 3.3.1. Lojistik Sektörünün Faaliyet Oranları Açısından İncelenmesi

##### 3.3.1.1. Alacak Devir Hızındaki Gelişmeler

Alacak devir hızı, şirketlerin ticari alacaklarını tahsil etme kabiliyetini ölçer ve şirketlerin bir yıl süresince alacaklarını satışları ile kaç defa devir ettiklerini gösteren bir orandır. Bir şirket alacaklarını hızlı bir şekilde (devir hızının yüksek olması durumu) tahsil edebiliyorsa, likiditesi yüksek kabul edilebilir ve şirket bu sayede hem nakit sıkıntısı içine girmez, hem de alacaklarının değeri fazla erimeden bunları daha iktisadi alanlarda kullanabilir.

Tablo 5 incelendiğinde, genel olarak şirketlerin alacak devir hızları yıllar itibariyle giderek bir artış gösterdiği görülmektedir. Şirketler içerisinde Pegasus, alacak devir hızı en yüksek seyreden firma olmuştur. Pegasus'un 2008-2009 ile 2010-2012 dönemi boyunca ve THY ve Beyaz şirketlerinin de 2014 sonrası sektördeki diğer firmalardan aşırı yüksek değerler göstermesi, sektör ortalamasının da bu dönemlerde değerlerinin sıçramasına yol açmıştır

**Tablo 5: 2006-2015 Yılları Arasında Alacak Devir Hızında Ortaya Çıkan Eğilim**

|                 | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         | 2013        | 2014         | 2015         |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| <b>REYSAŞ</b>   | 7,36         | 7,77         | 6,66         | 8,41         | 9,28         | 8,08         | 4,99         | 5,01        | 4,16         | 4,00         |
| <b>T.H.Y.</b>   | 13,94        | 19,79        | 17,53        | 15,85        | 14,58        | 15,44        | 19,17        | 16,35       | 22,83        | 27,33        |
| <b>BEYAZ</b>    | -            | -            | 7,42         | 8,80         | 5,32         | 7,19         | 4,00         | 2,78        | 17,17        | 29,66        |
| <b>ÇELEBİ</b>   | 14,85        | 15,20        | 17,87        | 13,99        | 13,13        | 13,55        | 11,69        | 7,81        | 10,74        | 9,75         |
| <b>PEGASUS</b>  | -            | -            | 27,12        | 29,27        | 52,82        | 18,86        | 43,64        | 12,56       | 13,22        | 11,84        |
| <b>ORTALAMA</b> | <b>12,05</b> | <b>14,25</b> | <b>15,32</b> | <b>15,26</b> | <b>19,03</b> | <b>12,62</b> | <b>16,70</b> | <b>8,90</b> | <b>13,62</b> | <b>16,52</b> |

Diğer yandan, sektör ortalamasını aşırı etkilediği düşünülen ve pozitif uç değerler gösteren Pegasus, THY ve Beyaz şirketlerinin ilgili yıllara ait verileri çıkarılarak hesaplanan ortalama değerler ise yıllara göre gösterdiği değişim aşağıdaki gibi sıralanmaktadır;

|                 |       |       |       |       |       |       |      |      |       |      |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|------|
| <b>ORTALAMA</b> | 12,05 | 14,25 | 12,37 | 11,76 | 10,58 | 12,62 | 9,96 | 8,90 | 13,62 | 8,53 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|------|

Sektör için hesaplanan yeni ortalamaların Tablo 5'deki sektör ortalamalarına kıyasla Reysaş tüm yıllarda Beyaz ise son iki yıl hariç diğer yıllarda sektör ortalamasının altında kaldığı görülürken, diğer şirketlerin alacak devir hızı sektör ortalamasının üstünde kaldığı görülmektedir. Dolayısıyla, genel olarak şirketlerin alacak tahsilatının etkin olduğu söylenebilir. Lojistik sektöründe alacak devir hızındaki yükselme eğilimi, bu sektörde alacak tahsilât politikalarının iyileşmeye başladığının ve peşin satışların arttığına veya alım gücünün arttığına göstergesi olarak yorumlanabilir.

### 3.3.1.2. Stok Devir Hızındaki Gelişmeler

Varlıkların kullanımındaki verimliliği ölçen bir diğer oran; stokların bir yıl içerisinde kaç defa devrettiğini gösteren stok devir hızıdır. Stok devir hızı analizinde amaç stok olarak tutulan varlıkların firma tarafından ne kadar hızla üretim içinde tüketildiği ve satışa hazır hale getirildiğini görebilmektir. Bu şekilde stokların belli bir dönem içinde kaç kere yenilendiği ortaya çıkar.

Tablo 6 incelendiğinde dönemlerdeki stok devir hızları birbirlerinden farklı seyir çizgileri de genel olarak artış eğilimi göstermektedirler. Şirketler içerisinde Pegasus ve Reysaş'ın stok devir hızı en yüksek seyreden firma olmuştur. Pegasus ve Reysaş'ın dönemlerde sektördeki diğer firmalardan aşırı yüksek değerler göstermesi, sektör ortalamasının da bu dönemlerde değerlerinin sıçramasına yol açmıştır.

**Tablo 6: 2006-2015 Yılları Arasında Stok Devir Hızında Ortaya Çıkan Eğilim**

|                | 2006      | 2007       | 2008    | 2009    | 2010        | 2011        | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       |
|----------------|-----------|------------|---------|---------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>REYSAŞ</b>  | 47,8<br>8 | 160,3<br>6 | 145,67  | 392,67  | 200,73      | 161,22      | 841,0<br>8 | 708,6<br>7 | 169,2<br>9 | 110,4<br>4 |
| <b>T.H.Y.</b>  | 23,9<br>4 | 31,70      | 47,27   | 34,90   | 38,40       | 38,93       | 45,88      | 13,33      | 18,65      | 36,56      |
| <b>BEYAZ</b>   |           |            | 2,51    | 1,42    | 0,28        | 1,43        | 13,59      | 16,73      | 37,18      | 21,97      |
| <b>ÇELEBİ</b>  | 45,4<br>8 | 4,49       | 48,45   | 53,82   | 52,55       | 53,95       | 49,43      | 43,79      | 53,28      | 52,48      |
| <b>PEGASUS</b> |           |            | 7.473,4 | 6.078,3 | 4.154,<br>2 | 2.372,<br>9 | 850,3      | 484,0      | 341,6      | 228,7      |
| <b>ORTALAM</b> | 39,1      | 18,10      | 1.543,4 | 1.542,1 | 889,25      | 525,70      | 239,8      | 139,4      | 124,0      | 90,04      |
| <b>A</b>       | 0         |            | 7       | 3       |             |             | 0          | 8          | 1          |            |

Diğer yandan, sektör ortalamasını aşırı etkilediği düşünülen ve pozitif uç değerler gösteren Pegasus ve Reysaş'ın ilgili yıllara ait verileri çıkarılarak hesaplanan ortalama değerler ise yıllara göre gösterdiği değişim aşağıdaki gibi sıralanmaktadır;

|                 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>ORTALAMA</b> | 39,10 | 18,10 | 32,74 | 30,05 | 30,41 | 31,44 | 36,30 | 24,62 | 36,37 | 37,00 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|

Sektör için hesaplanan yeni ortalamalarda Reysaş şirketinin 2007-2015, Pegasus'un ise 2008-2015 yılı hariç diğer yıllarda sektör ortalamalarından yüksek yada sektör ortalamasına yakın olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, bu durum stokların daha optimal düzeyde tutulduğunu ve kullanıldığını gösterir. Böyle bir durumda şirketler daha az işletme sermayesi ile daha fazla kar elde etme olanağına sahip olabileceği şeklinde yorumlanabilir.

### 3.3.1.3. Aktif Devir Hızındaki Gelişmeler

Aktif devir hızı, şirketlerin sahip oldukları varlıklar (toplam aktifler) ile yarattıkları satış hacmi başarısını ölçen bir orandır. Bu oran bize varlıklara aşırı yatırım yapıp yapılmadığını yani şirketlerin aktif büyüklüklerinin gereksiz yere büyütülüp büyütülmediğini gösterir.

Tablo 7 incelendiğinde dönemlerdeki stok devir hızları genel olarak bazı şirketlerde yüksek bazı şirketlerde düşük düzeylerde seyretse de genellikle istikrarlı bir şekilde seviyelerini korudukları görülmektedir. Şirketler içerisinde Reysaş'ın aktif devir hızı en düşük seyreden firma olmuştur.

**Tablo7 : 2006-2015 Yılları Arasında Aktif Devir Hızında Ortaya Çıkan Eğilim**

|               | 2006 | 2007  | 2008  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012  | 2013 | 2014 | 2015 |
|---------------|------|-------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|
| <b>REYSAŞ</b> | 0,83 | 0,69  | 0,64  | 0,56 | 0,46 | 0,56 | 0,64  | 0,58 | 0,42 | 0,33 |
| <b>T.H.Y.</b> | 0,82 | 0,987 | 0,77  | 0,82 | 0,79 | 0,72 | 0,79  | 0,74 | 0,76 | 0,60 |
| <b>BEYAZ</b>  |      |       | 0,331 | 0,40 | 7,17 | 0,33 | 0,536 | 0,51 | 1,67 | 2,31 |

|                 |      |      |      |      |       |      |       |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|------|-------|------|-------|------|------|------|
| <b>ÇELEBİ</b>   | 0,77 | 1,10 | 1,12 | 0,94 | 0,834 | 0,88 | 1,10  | 0,99 | 1,08 | 1,08 |
| <b>PEGASUS</b>  |      |      | 2,01 | 1,15 | 0,79  | 0,81 | 0,868 | 0,69 | 0,88 | 0,85 |
| <b>ORTALAMA</b> | 0,81 | 0,93 | 0,97 | 0,77 | 2,01  | 0,66 | 0,79  | 0,70 | 0,96 | 1,03 |

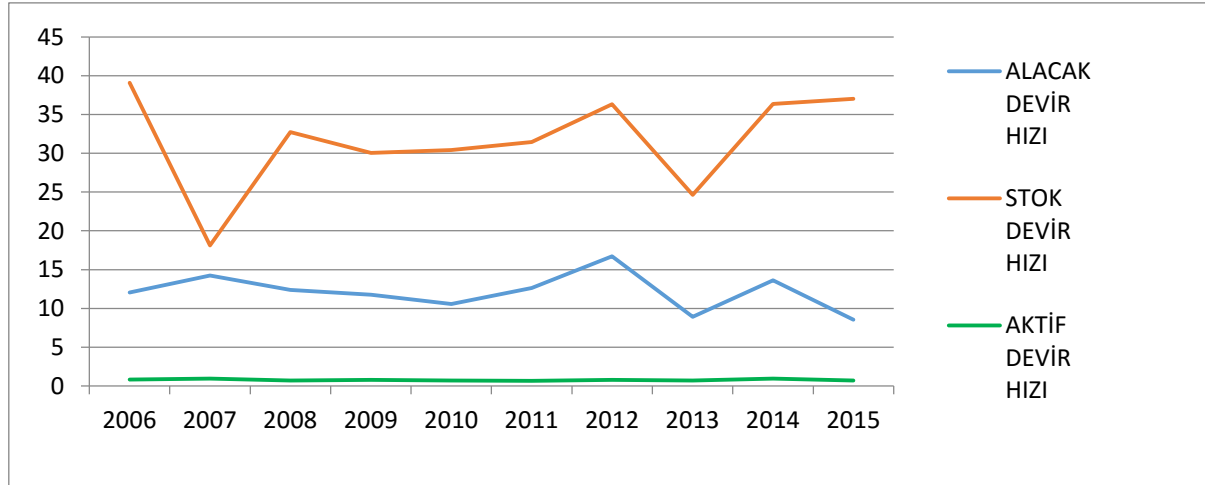
Diğer yandan, sektör ortalamasını aşırı etkilediği düşünülen ve pozitif uç değerler gösteren Beyaz (2010 ve 2015), Pegasus (2008)'un yıllara ait verileri çıkarılarak hesaplanan ortalama değerlerde ise yıllara göre gösterdiği değişim aşağıdaki gibi sıralanmaktadır;

|                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>ORTALAMA</b> | 0,81 | 0,93 | 0,72 | 0,77 | 0,72 | 0,66 | 0,79 | 0,70 | 0,96 | 0,72 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

Sektör için hesaplanan yeni ortalamalarda Beyaz şirketinin 2008-2013 ve Reysaş'ın 2007-2015 yılı hariç diğer yıllarda sektör ortalamalarına yakın yada yüksek ortalamalar olduğu görülmektedir. Bu oran ile ilgili sağlıklı yorum yapabilmek için diğer şartlar sabitken özsermaye kârlılığıyla birlikte değerlendirmek gerekmektedir. Çünkü özsermaye kârlılığını etkileyen önemli unsurlardan birisi aktif devir hızıdır. Özsermaye kârlılığında yaşanan gelişmelerin yer aldığı Tablo 11'de yer alan sonuçlara bakıldığında ise bu kârlılığın aktif devir hızıyla paralel yönde seyrettiği görülmektedir.

Bir bütün olarak incelenen faaliyet oranlarının (devir hızlarının) grafiği aşağıda olduğu gibidir

**Grafik 1: Sektör Bazında Faaliyet Oranlarının Genel Eğilimi**



Grafik 1 incelendiğinde, faaliyet oranları sektör düzeyinde ele alındığında stok devir hızlarının daha dik olmakla birlikte alacak devir hızının düşüş gösterdiği, aktif devir hızının ise düzgün doğrusal bir eğim gösterdiği görülmektedir.

### 3.3.2. İşletmelerin Kârlılık Oranları Açısından İncelenmesi

#### 3.3.2.1.Brüt Kâr Marjındaki Gelişmeler

Brüt satış karı, şirketlerin satışları ile satışların maliyeti arasındaki olumlu farktır. Brüt karı da satışlara oranladığımızda brüt kar marjını (oranını) buluruz. Brüt kar marjı, şirketlerin diğer gelir ve giderlerin dikkate alınmadığı, sadece satışlarının ne kadarlık bir kar marjı ile gerçekleştiğini gösteren bir orandır. Brüt kar marjının aynı iş kolundaki şirketlerle ve şirketin

geçmiş dönemleriyle karşılaştırılması anlamlı sonuçlar verecektir. Bu şekilde şirketlerin dönemler itibariyle veya aynı dönemlerde benzer şirketler karşısında ne kadarlık bir kar marjı ile satış yaptığını, yani rekabet gücünü ve rekabet gücünün dönemler itibariyle gelişimini görebiliriz.

**Tablo 8: 2006-2015 Yılları Arasında Brüt Kâr Marjında Ortaya Çıkan Eğilim**

|                 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>REYSAŞ</b>   | 0,10 | 0,14 | 0,14 | 0,23 | 0,20 | 0,13 | 0,16 | 0,25 | 0,23 | 0,18 |
| <b>T.H.Y.</b>   | 0,21 | 0,26 | 0,24 | 0,26 | 0,22 | 0,17 | 0,20 | 0,18 | 0,18 | 0,20 |
| <b>BEYAZ</b>    |      |      | 0,42 | 0,46 | 0,42 | 0,52 | 0,17 | 0,16 | 0,15 | 0,19 |
| <b>ÇELEBİ</b>   | 0,34 | 0,29 | 0,29 | 0,35 | 0,36 | 0,27 | 0,24 | 0,27 | 0,28 | 0,29 |
| <b>PEGASUS</b>  |      |      | 0,10 | 0,13 | 0,11 | 0,07 | 0,17 | 0,19 | 0,15 | 0,12 |
| <b>ORTALAMA</b> | 0,22 | 0,23 | 0,24 | 0,29 | 0,26 | 0,23 | 0,19 | 0,21 | 0,20 | 0,20 |

Lojistik sektörü için Pegasus hariç diğer şirketlerde brüt kâr marjının olumlu seviyelerde seyrettiği Tablo 8'den görülmektedir.

Diğer yandan, sektör ortalamasını aşırı etkilediği düşünülen ve pozitif uç değerler gösteren Beyaz (2008- 2011) yıllarına ait verileri çıkarılarak hesaplanan ortalama değerlerde ise yıllara göre gösterdiği değişim aşağıdaki gibi sıralanmaktadır;

|                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>ORTALAMA</b> | 0,22 | 0,23 | 0,19 | 0,24 | 0,22 | 0,16 | 0,19 | 0,21 | 0,20 | 0,20 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

Sektör için hesaplanan yeni ortalamalarda Pegasus şirketinin tüm yılları hariç diğer yıllarda sektör ortalamalarına yakın yada yüksek ortalamalar olduğu görülmektedir. Bu durum sektörde başarılı üretim maliyeti kontrolü yapıldığının ve başarılı bir fiyatlama politikası yaşandığının göstergesi sayılabilir.

### 3.3.2.2. Faaliyet Kârı Marjındaki Gelişmeler

Faaliyet karlılığı, faaliyet karının satışlara oranı şeklinde hesaplanmaktadır. Faaliyet karlılığı şirketlerin hem satış, hem de yatırım ve finansman politikaları hakkında bilgi verdiğinden ayrı bir önemi bulunmaktadır. Şirketlerin dönemler itibariyle veya aynı dönemlerde benzer şirketler karşısında faaliyetlerini ne kadarlık bir kar marjı ile gerçekleştirdiği, yani rekabet gücü ve rekabet gücünün dönemler itibariyle gelişimi ve bunun yanında yöneticilerin başarısı hakkında da bilgi edinebiliriz. Faaliyet karlılığını şirketlerin satış, yatırım ve finansman politikaları gibi etmenler belirlediğinden, bu etmenlerdeki değişikliklerin iyi bir şekilde takip edilmesi gerekir.

**Tablo 9: 2006-2015 Yılları Arasında Faaliyet Kârı Marjında Ortaya Çıkan Eğilim**

|               | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>REYSAŞ</b> | 0,03 | 0,06 | 0,12 | 0,17 | 0,12 | 0,03 | 0,09 | 0,17 | 0,19 | 0,15 |
| <b>T.H.Y.</b> | 0,05 | 0,15 | 0,10 | 0,10 | 0,06 | 0,01 | 0,11 | 0,07 | 0,06 | 0,09 |
| <b>BEYAZ</b>  |      |      | 0,33 | 0,41 | 0,30 | 0,44 | 0,14 | 0,12 | 0,05 | 0,17 |

|                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>ÇELEBİ</b>   | 0,11 | 0,11 | 0,15 | 0,13 | 0,15 | 0,10 | 0,08 | 0,00 | 0,00 | 0,01 |
| <b>PEGASUS</b>  |      |      | 0,02 | 0,03 | 0,04 | 0,00 | 0,10 | 0,11 | 0,11 | 0,07 |
| <b>ORTALAMA</b> | 0,06 | 0,11 | 0,14 | 0,17 | 0,13 | 0,12 | 0,10 | 0,09 | 0,08 | 0,10 |

Tablo 9, lojistik sektöründe faaliyet kârı marjı genel olarak belli dönemlerde azalan belli dönemlerde artan bir trend göstermektedir. Bu eğilim, faaliyet giderlerinin yönetilmesinde sektörde genel bir sorun yaşandığının habercisi olabilir.

Diğer yandan, sektör ortalamasını aşırı etkilediği düşünülen ve pozitif uç değerler gösteren Beyaz (2008-2011)'in yıllara ait verileri çıkarılarak hesaplanan ortalama değerlerde ise yıllara göre gösterdiği değişim aşağıdaki gibi sıralanmaktadır;

|                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>ORTALAMA</b> | 0,06 | 0,11 | 0,10 | 0,11 | 0,09 | 0,04 | 0,10 | 0,09 | 0,08 | 0,10 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

Sektör için hesaplanan yeni ortalamalarda son yıllara doğru Çelebi'nin 2013 yılından sonrası, Pegasus'da ise 2012 yılına kadar olan dönemler hariç şirketlerin sektör ortalamalarından yüksek yada sektör ortalamasına yakın olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, bu durum lojistik sektörünün özellikle 2012 yılından sonra faaliyet kar marjında iyileşmelerin olduğunun da göstergesi olabilmektedir.

### 3.3.2.3.Net Kâr Marjındaki Gelişmeler

Net dönem karı, şirketlerin tüm faaliyetlerinin neticelerini yansıtan bir değerdir. Net dönem karını satışlara oranladığımızda net kar marjını buluruz. Net kar marjı, hesaplamada şirketlerin diğer gelir ve giderleri dikkate alındığından, şirketlerin tüm faaliyet, yatırım ve finansman politikaları hakkında yargıya varmamızı sağlayan bir orandır. Net kar marjının aynı iş kolundaki şirketlerle ve şirketin geçmiş dönemleriyle karşılaştırılması anlamlı sonuçlar verecektir. Ödenecek temettü tutarları net dönem karı üzerinden hesaplandığı ve dağıtıldığı için, yatırımcılar açısından net kar marjındaki gelişmelerin ayrı bir önemi vardır.

**Tablo 10: 2006-2015 Yılları Arasında Net Kâr Marjında Ortaya Çıkan Eğilim**

|                 | 2006 | 2007 | 2008  | 2009 | 2010 | 2011  | 2012 | 2013 | 2014  | 2015  |
|-----------------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|-------|
| <b>REYSAŞ</b>   | 0,02 | 0,04 | -0,03 | 0,03 | 0,07 | -0,03 | 0,02 | 0,08 | 0,06  | -0,09 |
| <b>T.H.Y.</b>   | 0,05 | 0,05 | 0,19  | 0,00 | 0,13 | 0,00  | 0,08 | 0,04 | 0,08  | 0,10  |
| <b>BEYAZ</b>    |      |      | -0,14 | 0,06 | 0,00 | -0,05 | 0,01 | 0,02 | -0,02 | 0,10  |
| <b>ÇELEBİ</b>   | 0,10 | 0,09 | 0,10  | 0,09 | 0,09 | 0,01  | 0,03 | 0,01 | 0,09  | 0,11  |
| <b>PEGASUS</b>  |      |      | -0,01 | 0,02 | 0,02 | -0,01 | 0,07 | 0,04 | 0,05  | 0,03  |
| <b>ORTALAMA</b> | 0,06 | 0,06 | -0,02 | 0,04 | 0,06 | -0,02 | 0,04 | 0,04 | 0,05  | 0,05  |

Tablo 10 incelendiğinde şirketlerin net kar marjı oranları genel olarak iyi kabul edilen %5 (ATSO: 17) seviyesinin altında olduğu ve neticede şirketlerin verimli çalışmadığı şeklinde yorumlanabilir.

### 3.3.2.4.Özsermaye Kârlılığındaki Gelişmeler

Öz sermaye karlılığı, ortakların şirkete kaynak olarak bırakmış oldukları fonların bir birimine düşen karlılığı ölçen orandır. İşletmenin yönetimindeki başarı derecesi karlılık durumunun analizinde önemli bir göstergedir. Şirketlerin kullanımına bırakılmış olan bu fonların getirisinin ölçülmesi bakımından önem arz etmektedir.

**Tablo 11: 2006-2015 Yılları Arasında Özsermaye Kârlılığında Ortaya Çıkan Eğilim**

|                 | 2006 | 2007 | 2008  | 2009 | 2010 | 2011  | 2012 | 2013 | 2014  | 2015  |
|-----------------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|-------|
| <b>REYSAŞ</b>   | 0,04 | 0,08 | -0,06 | 0,06 | 0,08 | -0,04 | 0,03 | 0,10 | 0,07  | -0,13 |
| <b>T.H.Y.</b>   | 0,12 | 0,14 | 0,38  | 0,01 | 0,30 | 0,00  | 0,21 | 0,10 | 0,20  | 0,21  |
| <b>BEYAZ</b>    |      |      | -8,55 | 0,60 | 0,01 | -0,80 | 0,01 | 0,11 | -0,35 | 0,64  |
| <b>ÇELEBİ</b>   | 0,20 | 0,22 | 0,23  | 0,23 | 0,24 | 0,07  | 0,27 | 0,07 | 0,51  | 0,58  |
| <b>PEGASUS</b>  |      |      | -0,10 | 0,13 | 0,12 | -0,07 | 0,39 | 0,08 | 0,12  | 0,08  |
| <b>ORTALAMA</b> | 0,12 | 0,15 | -1,62 | 0,21 | 0,15 | -0,17 | 0,18 | 0,09 | 0,11  | 0,28  |

Tablo 11 incelendiğinde Beyaz ve Çelebi şirketlerinin belirli yıllar itibariyle bu oranının düzensiz seyrettiği görülmektedir. Bu amaçla sektör ortalamasını aşırı etkilediği düşünülen ve pozitif uç değerler gösteren bu şirketlerin ilgili yıllara ait verileri çıkarılarak hesaplanan ortalama değerlerde ise yıllara göre gösterdiği değişim aşağıdaki gibi sıralanmaktadır;

|                 |      |      |      |      |      |       |      |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|
| <b>ORTALAMA</b> | 0,12 | 0,15 | 0,11 | 0,11 | 0,15 | -0,01 | 0,18 | 0,09 | 0,13 | 0,05 |
|-----------------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|

Sektör için hesaplanan yeni ortalamalarda 2011 yılı hariç diğer yıllarda olumlu bir seyir çizdiği görülmektedir. Bu durum sektörün aktif devir hızıyla yakın bir paralellik göstermektedir.

### 3.3.2.5. Aktif Kârlılığındaki Gelişmeler

Aktif karlılığı, şirketlerin ulaşılmış oldukları büyüklük ile sağladıkları verimin ölçülmesinde kullanılır. Aktif karlılık şirketlerin edinmiş oldukları tüm varlıkların (yapılan maddi ve finansal yatırımlar dahil olmak üzere) hangi oranda etkin kullanıldığını göstermektedir. Esasında, aktif karlılık, net kar marjı ile aktif devir hızının bir birleşimidir.

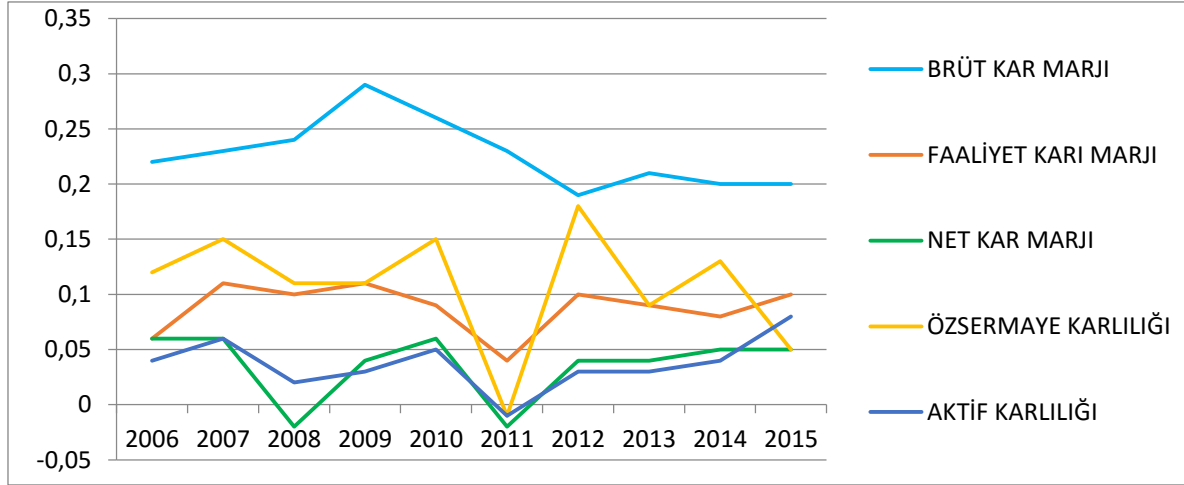
**Tablo 12: 2006-2015 Yılları Arasında Aktif Kârlılığında Ortaya Çıkan Eğilim**

|                 | 2006 | 2007 | 2008  | 2009 | 2010 | 2011  | 2012 | 2013 | 2014  | 2015  |
|-----------------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|-------|
| <b>REYSAŞ</b>   | 0,02 | 0,03 | -0,02 | 0,02 | 0,03 | -0,02 | 0,01 | 0,05 | 0,03  | -0,03 |
| <b>T.H.Y.</b>   | 0,04 | 0,05 | 0,14  | 0,00 | 0,11 | 0,00  | 0,06 | 0,03 | 0,06  | 0,06  |
| <b>BEYAZ</b>    |      |      | -0,11 | 0,02 | 0,00 | -0,02 | 0,00 | 0,01 | -0,04 | 0,24  |
| <b>ÇELEBİ</b>   | 0,07 | 0,10 | 0,11  | 0,09 | 0,08 | 0,01  | 0,04 | 0,01 | 0,10  | 0,12  |
| <b>PEGASUS</b>  |      |      | -0,02 | 0,02 | 0,02 | -0,01 | 0,06 | 0,03 | 0,04  | 0,03  |
| <b>ORTALAMA</b> | 0,04 | 0,06 | 0,02  | 0,03 | 0,05 | -0,01 | 0,03 | 0,03 | 0,04  | 0,08  |

Lojistik sektörü genel olarak aktif kârlılığı bakımından THY ve Çelebi şirketleri dışında iyi bir performans sergileyememiştir. Bu sektör için genel itibariyle aktiflerin kazanç gücünde istikrarlı bir artış görülmemektedir.

Bir bütün olarak incelenen kârlılık oranlarının grafiği aşağıda olduğu gibidir.

**Grafik 2: Sektör Bazında Kârlılık Oranları Genel Eğilim**



Grafik 2 incelendiğinde, sektörel ortalamalar baz alındığında, Brüt kar marjı ve Özsermaye karlılığı dışında ve 2011 yılı haricinde sektör bazında olarak istikrarlı bir seyir izlediği görülmektedir.

## SONUÇ

Diğer sektörler içerisinde önemli yer tutan ve dolaylı olarak diğer sektörleri de etkileyen lojistik sektörünün başarısı ve istikrarı ülke ekonomisinin başarı ve istikrarını da etkileyecektir. Bu nedenle, lojistik sektöründe başarı göstergelerinin incelenmesi ve takip edilmesi sektörle ilgili değerlendirmelerde önem taşımaktadır. Bu amaçla, Türk ekonomisinde çeşitli göstergeler yönüyle etkili ve büyük sektörlerden biri olan lojistik sektörü için faaliyet oranları ve faaliyet oranlarıyla ilişkili olan kârlılık oranları ele alınarak mali analiz çalışması gerçekleştirilmiştir.

Araştırma sonucunda firma düzeyinde aşağıda özetlenen durumlar saptanmıştır:

Alacak devir hızı yönüyle diğer firmalar arasında Reysaş Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.'nin çalışmaya konu yılların tamamında, Beyaz Filo Oto Kiralama A.Ş.'nin ise son iki yılı hariç diğer yıllarda sektör ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. Diğer şirketler açısından ise alacak devir hızı, ele alınan dönem boyunca genel olarak istikrarlı seyrettiği gözlenmiştir.

Stok devir hızı açısından firmalar genelde bireysel olarak istikrarlı görüntü çizse de Beyaz Filo Oto Kiralama A.Ş.'nin 2008-2013 ve Türk Hava Yolları A.O.'nın 2012 ve 2013 yılı en düşük stok devir hızına sahip olan şirketler olduğu görülmektedir.

Aktif devir hızlarına bakıldığında, Beyaz Filo Oto Kiralama A.Ş.ve Reysaş Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. dışındaki şirketlerin 10 yıllık dönemde en istikrarlı ve yüksek düzeylerdeki devir hızını yakaladığı ve birbirlerine benzer görüntü çizdikleri tespit edilmiştir.

Brüt kâr marjı açısından Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. dışındaki diğer şirketlerin istikrarlı şekilde seyrettiği görülmektedir.

Faaliyet kârlılığı açısından, Çelebi Hava Servisi A.Ş. dışında diğer şirketlerin sektör ortalamasına yakın yada üstünde seyreden şirketler olmuştur.

Net kâr marjındaki gelişimde genel olarak iyi kabul edilen %5 seviyesinin altında olduğu ve neticede şirketlerin verimli çalışmadığı görülmektedir.

Özsermaye kârlılığında firmaların durumlarında birbirleriyle bir paralellik gösterdiği; ancak Beyaz Filo Oto Kiralama A.Ş. (2008-2009-2011-2014-2015) ve Çelebi Hava Servisi A.Ş. (2014-2015) arası dönemde diğer firmalara göre uç değerler yaşadığı görülmüştür.

Aktif kârlılığı açısından da net kâr marjında kaydedilen gelişmelere paralel bir durum yaşandığı ortaya konmuştur.

Sektör düzeyinde bulgular ele alındığında, lojistik sektörü için, faaliyet oranlarının olumlu ve istikrarlı bir büyüme trendinde olduğu görülmektedir. Ancak, faaliyet oranlarındaki bu değerler kârlılık oranlarıyla aynı düzeylerde desteklenememiştir. Sektör ortalamalarının grafik bazında brüt kar marjı ve özsermaye kârlılığı yıllar itibarıyla aşağı doğru bir eğim çizirken, elde edilen bulgular çerçevesinde ise net kar marjı ve aktif kârlılığı olumlu sonuç vermemiştir. Dolayısıyla, sektörde yer alan şirketlerin, faaliyet giderlerini azaltmaya dönük programlar geliştirmeleri, varsa mevcut maliyet azaltma programlarını gözden geçirmeleri gerekmektedir. Lojistik sektörü, bu değerlendirmeler ışığında olumlu yönde gelişme kaydeden, verimli ve yatırıma elverişli bir sektör tablosu çizmektedir.

## KAYNAKÇA:

Afatoğlu, A. (2013). "Lojistiğin 2013 Atılımı", Turkishtime, Mayıs 1-25.

ATSO, Sektörlere Göre Karlılık Oranları, <http://www.atso.org.tr/yukleme/dosya/944b354161815f102ccd4a558fd05ec7.pdf>

Akiş E. (2016), "Türkiye'de Lojistik Sektörü Ve Rekabet Gücüne Etkisi", 2.Üretim Ekonomisi Kongresi, ss. 1-8, <http://www.iku.edu.tr/upp/8562/files/Elife%20AK%C4%B0%C5%9E.pdf>, E.T.: 06.10.2016.

Ayaydın H., Durmuş S., (2015), "Türk Lojistik Firmalarında Performans Ölçümü: Gri İlişkisel Analiz Yöntemi" I. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi,Kafkas Üniversitesi, ss: 883-896.

Demir M., Tuncay M., (2012), Türk Gıda Sektörünün Faaliyet Ve Kârlılık Oranları Açısından Analizi: İMKB Gıda Sektöründe İşlem Gören İşletmeler Üzerinde Bir Araştırma (2000-2008 Dönemi), Süleyman Demirel Üniversitesi- İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Y.2012, C.17, S.2, s.367-392.

Erkan B. (2014), Türkiye'de Lojistik Sektörü Ve Rekabet Gücü, ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi, Say: 1, ss: 44-65.

Fabbe-Costes, N., & Jahre, M. (2008). Supply Chain Integration And Performance: A Review Of The Evidence. International Journal of Logistics Management, 19(2), p.:130-154.

Flynn, B. B., Huo, B., & Zhao, X. (2010). The Impact Of Supply Chain Integration On Performance: A Contingency And Configuration Approach. *Journal of Operations Management*, 28(1), p.:58–71.

Gümüş Y., (2009), Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Karı ile Olan İlişkisi, *MUFAD-Muhasebe ve Finansman Dergisi*, Sayı: 41, Ocak, ss. : 97-113.

Huo, B. (2012). The Impact Of Supply Chain Integration On Company Performance: An Organizational Capability Perspective. *Supply Chain Management: An International Journal*, 17(6), p.:596–610.

Kim, S. W. (2009). An Investigation On The Direct And Indirect Effect Of Supply Chain Integration On Firm Performance. *International Journal of Production Economics*, 119(2), p.:328–346.

Leuschner, R., Rogers, D. S., & Charvet, F. F. (2013). A Meta-Analysis Of Supply Chain Integration And Firm Performance. *Journal of Supply Chain Management*, 49(2), p.:34-57.

Sofyalıoğlu Ç, Kartal B. (2013), “Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerinin Lojistik Performans İndekslerinin Karşılaştırılması ve Bazı Çıkarımlar”, *International Conference On Eurasian Economies - Session 7B: Uluslararası Ticaret III*, ss.: 524-531.

T.C. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2015), *Düzce Bölgesi Lojistik Pazarı Strateji ve Potansiyel Belirleme Raporu*, Haziran 2015.

Ulu, C. ve Aracı, C. (2012), *Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları*, TÜSİAD, Yayın No: 2012-03/526

Woojung C., Alexander E. E., Kyoungmi K., George R. F. (2016), Supply Chain Integration And Firm Financial Performance: A Meta analysis Of Positional Advantage Mediation And Moderating Factors, *European Management Journal* 34, p.:282-295.

Worldbank (2014), *Connecting To Compete 2014 - The Logistics Performance Index and Its Indicators*, [http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014\\_04\\_07\\_424\\_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf](http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014_04_07_424_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf), E.T. : 06.11.2014.