

**T.C.  
HASAN KALYONCU ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ  
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI**



**DALGALI KUR DEĞİŞİMLERİNİN LOJİSTİK FİRMALARI  
ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: GAZİANTEP’TE BİR UYGULAMA**

**HATİCE YILDIZ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**GAZİANTEP - 2023**



## LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ YÜKSEK LİSANS KABUL VE ONAY FORMU

### LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi **HATİCE YILDIZ** tarafından hazırlanan “**DALGALI KUR DEĞİŞİMLERİNİN LOJİSTİK FİRMALARI ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: GAZİANTEP’TE BİR UYGULAMA**” başlıklı tez 23/06/2023 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucu **başarılı** bulunarak jürimiz tarafından **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

Görevi	Unvanı, Adı ve Soyadı	Kurumu/Üniversitesi	İmzası:
<b>Tez Danışmanı</b>	Unvan, Ad-Soyad Dr.Öğr.Üye.İ.Metin AYCİL	Kurumu/Üniversitesi HASAN KALYONCU	
<b>Jüri Başkanı</b>	Unvan, Ad-Soyad Dr.Öğr.Üye.Ahmet ÇETİNDİŞ	Kurumu/Üniversitesi HASAN KALYONCU	
<b>Jüri Üyesi</b>	Unvan, Ad-Soyad Doç.Dr.Mert Özgüner	Kurumu/Üniversitesi ADİYAMAN ÜNİVERSİTESİ	

Bu tez Enstitü Yönetim Kurulunca belirlenen yukarıdaki jüri üyeleri tarafından uygun görülmüş ve Enstitü Yönetim Kurulu kararı ile onaylanmıştır.

Prof. Dr. M.Serhat YENİCE  
Enstitü Müdürü

## **TEZ BİLDİRİMİ**

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

## **DECLARATION PAGE**

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Hatice YILDIZ

Tarih: 19.07.2023

**HASAN KALYONCU ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ  
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI**

**DALGALI KUR DEĞİŞİMLERİNİN LOJİSTİK FİRMALARI  
ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: GAZİANTEP’TE BİR UYGULAMA**

**Hatice YILDIZ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Danışman  
Doç.Dr.İbrahim Metin AYCİL**

**ÖZET**

Lojistik hizmetlerde dış kaynak kullanımı, güvenilir teslimatlar, daha kısa sipariş döngüleri müşteri taleplerini değiştirmektedir. Türkiye’de kur geçişkenliğinin bu kadar büyük bir sorun olmasındaki temel sebep, üretimde hammadde ve girdi bağımlısı bir ülke konumunda oluşundan kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla ithalata olan bağımlılık nedeniyle, kur dalgalanmalarının ülkedeki fiyatlar genel düzeyini artırıcı ve fiyat istikrarını bozucu etkisi kaçınılmazdır. Rekabetin giderek arttığı lojistik sektöründe de yaşanan sorunları tespit etmek ve çözüm yolları üretmek önemli bir hale gelmiştir. Bu çalışmada, Dalgalı kur değişimlerinden lojistik sektörünün ne şekilde ve ne derece etkilendiğinin araştırılarak ortaya konulması amaçlanmıştır. Araştırmada Gaziantep ilinde faaliyet gösteren 17 Lojistik firmasına anket uygulanmış olup, Lawshe yöntemi ile KGO ve Güvenirlilik Analizi uygulanmıştır. Genel olarak kur değişiminin sektör üzerindeki etkisinin yüksek olduğu konusunda görüş birliği vardır. Döviz kurları sonrası en çok etkisi olan konu, gümrükleme, liman ve depolama maliyetlerindeki artış olmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Döviz kuru, Kur değişimleri,

**HASAN KALYONCU UNIVERSITY  
GRADUATE EDUCATION INSTITUTE  
DEPARTMENT of INTERNATIONAL TRADE AND LOGISTICS**

**DALGALI KUR DEğİŞİMLERİNİN LOJİŐTİK FİRMALARI  
ÜZERİNDEKİ ETKİŐİ: GAZİANTEP’TE BİR UYGULAMA**

**Hatice YILDIZ**

**MASTER THESIS**

**Advisor  
Assoc. Prof. Dr. İbrahim Metin AYCİL**

**ABSTRACT**

Outsourcing of logistics services, deliveries, shorter order cycles are changing customer locations. The main reason why the exchange rate pass-through is such a big problem in Turkey is that it is a country that is dependent on raw materials and inputs in production. Therefore, due to the cyber security for imports, the pictures of exchange rate fluctuations are the effect of increasing general protections and negatively affecting price security. It has become important to detect the problems experienced in the distribution of production and logistics sector and to provide solutions. This content is aimed to be revealed by investigating how and to what extent logistics are affected by floating exchange rate changes. In the research, a questionnaire was

Analysis and Correlation Analysis were applied with the Lawshe method. In general, there is a consensus that exchange rate changes have high blocks on the sector. After the exchange rates, the most influential issue was the scenes in the customs clearance, port and storage departments.

**Keywords:** Logistics, Exchange rate, Currency changes,

## **ÖNSÖZ**

Lojistik faaliyetlerinin temelinde doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere en iyi şekilde teslim etmek vardır. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde, sermaye hareketliliği, dışa bağımlılık, ithalat eğiliminin ve dolarizasyonun yüksek olması gibi nedenlerle döviz kurları önemlilik arz etmektedir. Dünya ticareti etkileyen kur değişimindeki dalgalanmalar Lojistik firmaları içinde maliyeti etkileyen bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmada Gaziantep’te bulunan lojistik firmaları üzerine yoğunlaşmış ve kur değişimin etkileri ve korunma yöntemleri araştırılmıştır. Bu çalışmam boyunca bana katkıda bulunan ve desteğini esirgemeyen Dr. Öğr. Üyesi İbrahim Metin Aycil’e sonsuz teşekkür ederim.

**HATİCE YILDIZ**

**GAZİANTEP-2023**

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b> .....	<b>iii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>iv</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>v</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>vi</b>
<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>ix</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>x</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ</b> .....	<b>xi</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>1</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
1.1. Problem Durumu .....	1
1.2. Araştırmanın Amacı.....	1
1.3. Araştırmanın Önemi .....	1
1.4. Araştırmanın Varsayımları .....	2
1.5. Araştırmanın Yöntemi .....	2
1.6. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	2
1.7. Tanımlar.....	2
<b>İKİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>4</b>
<b>2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE</b> .....	<b>4</b>
2.1. LOJİSTİK TANIMI VE FONKSİYONLARI .....	4
2.1.1. Lojistik Tanımı.....	4
2.1.2. Lojistik Yönetiminin İşletmeler Açısından Önemi.....	5
2.1.3. Lojistik Kavramının Tarihsel Gelişimi .....	6
2.1.4. Lojistik Faaliyetlerinin Fonksiyonları.....	8
2.1.4.1. Taşımacılık.....	9
2.1.4.2. Depolama .....	10
2.1.4.3. Satın Alma .....	11
2.1.4.5. Paketleme .....	12
2.1.4.6. Stok Yönetimi .....	12
2.1.4.7. Elleçleme.....	13
2.1.4.8. Talep Yönetimi .....	14
2.1.5. Lojistik Maliyetleri .....	15

2.1.6.	Lojistiğin Genel Sorunları.....	15
2.1.7.	Lojistik Sektörünün Mevcut Durumu .....	16
2.1.7.1.	Dünyada Lojistik Sektörü .....	17
2.1.7.2.	Türkiye’de Lojistik Sektörü .....	22
2.1.7.3.	Türkiye’de Lojistik Sektörüne İlişkin SWOT Analizi .....	22
2.1.8.	Lojistik Faaliyetlerinde Başlıca Sorunlar.....	23
2.2.	KUR DEĞİŞİMİ VE ETKİLERİ.....	29
2.2.1.	Döviz ve Döviz Kuru Kavramı .....	29
2.2.2.	Türkiye’de Kur Değişimlerinin Tarihi.....	30
2.2.3.	Döviz Kurunu Belirleyen Faktörler .....	34
2.2.3.1.	Enflasyon Oranları .....	35
2.2.3.2.	Faiz Oranları .....	35
2.2.3.3.	Ülkenin Cari Hesabı ve Ödemeler Dengesi Bilançosu .....	35
2.2.3.4.	Kamu Borcu .....	35
2.2.3.5.	Ticaret Hadleri .....	36
2.2.3.6.	Politik Stabilitate ve Ekonomik Performans.....	36
2.2.3.8.	Spekülasyon .....	36
2.2.4.	Döviz Piyasalarının Tanımı, İşleyişi ve Özellikleri.....	36
2.2.5.	Döviz Piyasasının Temel Özellikleri .....	37
2.2.6.	Döviz Piyasalarının İşlemcileri.....	37
2.2.6.1.	Bankalar ve banka dışı mali işlemciler .....	38
2.2.6.2.	Dış ticaret ve dış yatırım işlemleri yapan kişi ve firmalar .....	38
2.2.6.3.	Spekülatörler ve arbitrajcılar.....	38
2.2.6.4.	Merkez bankaları ve hazine .....	38
2.2.6.5.	Döviz brokerleri .....	38
2.2.6.6.	Enflasyondan korunmaya çalışanlar .....	38
2.2.7.	Döviz Piyasalarının Fonksiyonları.....	38
2.2.7.1.	Ticaret ve sermaye akımlarının değiştirilmesi .....	38
2.2.7.2.	Satın alma gücü transferi .....	39
2.2.7.3.	Kredi sağlama .....	39
2.2.7.4.	Kur riskinden korunma .....	39
2.2.8.	Döviz Piyasaları İçin Temel Bazı Kavramlar .....	39
2.2.8.1.	Arbitraj.....	39
2.2.8.2.	Konvertibilite .....	39

2.2.8.3.	Spekülasyon .....	39
2.2.8.4.	Swap.....	40
2.2.8.5.	Opsiyon .....	40
2.2.8.6.	Devalüasyon ve Revalüasyon .....	40
2.2.8.7.	Hedging(Riskten korunma).....	40
2.2.8.8.	Forward ve Future Piyasalar .....	41
2.2.9.	Kur Etkisine Açıklık ve Kur Riski.....	41
2.2.10.	Kur Riskinin Sebepleri.....	42
2.2.10.1.	Ekonomik Risk.....	42
2.2.10.2.	İşlem Riski .....	43
2.2.10.3.	Muhasebe Riski.....	43
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....</b>		<b>45</b>
<b>3. YÖNTEM VE BULGULAR.....</b>		<b>45</b>
3.1.	Veri Toplama Araçları .....	45
3.2.	Verilerin Analizi ve Yorumlanması.....	45
<b>DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....</b>		<b>47</b>
<b>4. YORUM.....</b>		<b>47</b>
4.1.	Demografik Özellikler.....	47
4.2.	Kapsam Geçerliliği ve Güvenilirlik Analizi Sonuçları.....	49
4.3.	Ölçek Maddelerine Verilen Yanıtların Dağılımı .....	51
4.4.	Araştırma Soruları ve Bulguları.....	55
<b>BEŞİNCİ BÖLÜM.....</b>		<b>58</b>
<b>5. SONUÇ VE ÖNERİLER .....</b>		<b>58</b>
5.1.	Sonuç .....	58
5.2.	Öneriler.....	59
<b>KAYNAKÇA.....</b>		<b>60</b>
<b>EKLER .....</b>		<b>67</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>		<b>69</b>

## TABLolar LİSTESİ

### Sayfa No:

Tablo 1:Lojistiğin Evriminde Önemli Tarihsel Olgular.....	7
Tablo 2:Lojistik 4.0 Uygulamaları Fırsat ve Tehditleri ile Güçlü ve Zayıf Yönleri.....	8
Tablo 3:İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları .....	10
Tablo 4:2018 yılı Lojistik Performans Endeksi sıralaması .....	21
Tablo 5:Türkiye’de Lojistik Sektörüne İlişkin SWOT Analizi.....	23
Tablo 6:Türkiye’de Son 10 Yıllık Dolar Kuru Değişimi .....	33
Tablo 7: USD ve Euro Kur Değişim Tablosu .....	34
Tablo 8: Döviz kuru risklerinin temel farkları .....	44
Tablo 9: Katılımcıların işyerindeki pozisyonlarına göre dağılımları .....	47
Tablo 10: Katılımcıların yaş gruplarına göre dağılımları.....	48
Tablo 11: Katılımcıların görev yaptıkları işyerlerindeki çalışanların sayısına göre dağılımı..	48
Tablo 12: Katılımcıların görev yaptıkları işyerlerinin faaliyet yılına göre dağılımı.....	49
Tablo 13: Katılımcıların görev yaptıkları işyerlerinin yıllık ciro sınıfına göre dağılımı .....	49
Tablo 14: Ölçek maddelerinin yapısal geçerlilik analizi için yapılan Lawshe yönteminde elde edilen KGO değerlerinin dağılımı.....	50
Tablo 15: Ölçek maddelerine verilen yanıtların dağılımı .....	51
Tablo 16: Her bir maddeye verilen yanıtların puan ortalamaları .....	53
Tablo 17: Her bir maddeye verilen yanıtların puan ortalamalarının sıralanması.....	54

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa No:

Şekil 1. Lojistik Kavramı .....	4
Şekil 2. Lojistik Faaliyetlerinin Fonksiyonları.....	9
Şekil 3. Döviz Kurunu belirleyen Faktörler .....	34



## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>AB</b>	Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	Amerika Birleşik Devletleri
<b>USD</b>	Amerikan Doları
<b>EUR</b>	Avrupa Birliği Para Birimi
<b>NDK</b>	Nominal Döviz Kuru
<b>IMF</b>	Uluslararası Para Fonu
<b>GSYİH</b>	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
<b>KOBİ</b>	Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
<b>TCDD</b>	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<b>UTİKAD</b>	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
<b>LPI</b>	Lojistik Performans Endeksi

# BİRİNCİ BÖLÜM

## 1. GİRİŞ

Lojistik sektörü, yolcu ve yük taşımacılığı ile depolama faaliyetlerinden oluşmaktadır. Ana maliyet unsurlarından biri olduğu için sektörlerin ve firmaların rekabet gücünde önemli etkenlerden biridir. Türkiye'de büyüme potansiyeli çok yüksek olan lojistik sektörünün önemi artıyor. Hizmet sektörlerinden biri olan lojistik, Türkiye'de turizmden sonra potansiyeli en yüksek ikinci sektördür. Türkiye'de lojistik turizmden sonra gelen ikinci sektördür.

Diğer sektörlerde olduğu gibi lojistik sektöründe de kur riski kaçınılmazdır. Dalgalı kur sisteminde, döviz kurları anlık olarak değişime uğramakta, kur mevcut ulusal ve uluslararası koşullarda dengeyi bulmaktadır. Kur riski yönetimi, aşırı kur oynaklığının neden olduğu fiyat artış veya düşüşlerinin olumsuz etkilerinden korunmak amacıyla çeşitli yöntemler kullanılarak riskin en aza indirilmesidir.

### 1.1. Problem Durumu

Döviz kurundaki dalgalanmaların lojistik sektörünü de etkilemesi, kur farklarının kara, deniz ve hava taşımacılığı fiyatlarına yansması kaçınılmaz hale gelmiştir. Kur değişimlerine yönelik uygulanan politikaların lojistik sektörü üzerinde, kâr marjlarını ne derece etkilediği, rekabet etmede bir etki yaratıp yaratmadığı, maliyetlendirmeye etkileri ve bunun sonucunda kalite standartlarında bir değişim yaratıp yaratmadığı, kur riskinden korunmak için döviz piyasası işlemlerinden ne derece faydalandıklarının tespit edilmesi hedeflenmektedir.

#### 1.1.1. Problem Cümlesi

Bu çalışmada ortaya konulması gereken problem cümlesi, bir soru ifadesi olarak, ‘‘Kur değişimlerinin, lojistik firmaları üzerindeki başlıca etkileri nelerdir?’’ şeklinde belirlenmiştir.

### 1.2. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmadaki ana amaç, kur değişimlerinin lojistik firmaları üzerinde etkisinin olup olmadığını, ne gibi etkiler oluşturduğunu ve bu etkileri en aza indirebilecek korunma yollarını ortaya koymaktır.

### 1.3. Araştırmanın Önemi

Döviz kuru sürekli yükselirse ülke parası değer kaybeder ve dolayısıyla diğer ülke para birimlerinin değeri artar ve döviz kuru düştüğünde ülke parası güçlenir ve diğer para birimleri

değer kaybeder. Dış ticarete, oluşan kur risklerini belirlemek ve kur risklerden korunma metotlarını araştırarak bu kur risklerini en aza indirmek için bunlara çözüm önerileri sunmaktır. Son yıllarda yaşanan küresel düzeyde rekabet ve kur riskleri, lojistik hizmetlerinde de önemli bir hale gelmiştir. Ayrıca, çalışmanın Gaziantep ilindeki lojistik firmaları üzerinde uygulanmış olması, bu bölgede faaliyet gösteren lojistik firmalarına da yol gösterici olacaktır.

#### **1.4. Araştırmanın Varsayımları**

Yapılan araştırmada kullanılan ölçeklerdeki soruların, çalışmanın amacına uygun bilimsel verileri sağlayacağı varsayılmış olup; Katılımcıların anket sorularını anladığı ve objektif bir biçimde cevapladıkları varsayılmıştır.

#### **1.5. Araştırmanın Yöntemi**

Yapılan anketteki cevaplara; Lawshe yöntemi ile kapsam geçerlilik oranı (KGO) hesaplanmıştır. Araştırmada kullanılan maddelerin güvenilirlik analizleri için, Cronbach Alpha değerleri ve iç tutarlılık katsayısı hesaplanmıştır.

#### **1.6. Araştırmanın Sınırlılıkları**

Bu araştırmada kullanılan anketler Gaziantep'te faaliyet gösteren lojistik firmaları ile sınırlandırılmış olup pandemi nedeniyle birebir görüşmelerde zorluklar yaşanmıştır. Anketi dolduran kişilerin, her ne kadar Genel Koordinatör, Genel Müdür, veya Genel Müdür Yardımcısı olmasına dikkat edilse de bazen bu kişilere ulaşmak mümkün olmayıp bir alt kademedeki kişilerle görüşme sağlanmıştır. Araştırma sürecinde, değişkenleri ölçmek için geliştirilecek anket soruları ve toplanan bilgilerle sınırlandırılmıştır.

#### **1.7. Tanımlar**

Araştırmada kullanılacak kavramlar aşağıda tanımlanmıştır.

- ❖ **Lojistik:** Tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılamak amacı ile ulaştırma hizmetinin, her çeşit mamulün ve bilgi akışının, ilk kaynağından tüketildiği son nihai tüketiciye kadar olan tedarik zinciri içindeki ulaşım hareketinin aktif ve verimli bir şekilde planlanmasının yapılması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol edilmesi sürecidir. (Ş. Uslu ve M. Akçadağ, 2012:150)

- ❖ **Lojistik Yönetimi:** Yarı mamul ve mamul ürünlerin etkin ve verimli planlanması, akışı ve depolanması gibi, tedarik zincirindeki hizmetlerin ve bilgilerin başlangıç noktasından ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan hareketinin kontrolüdür.
- ❖ **Döviz kuru:** Uluslararası bir para biriminin başka bir para birimini satın alma maliyetini ifade eder. (Brigham, 1995: 818)



## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

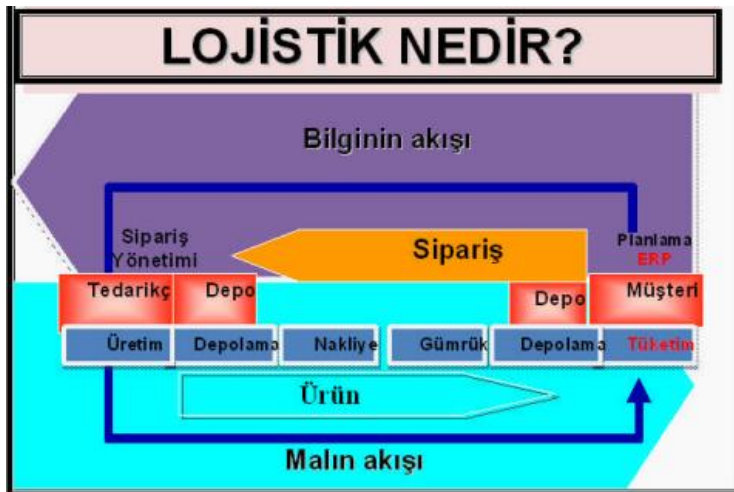
#### 2.1. LOJİSTİK TANIMI VE FONKSİYONLARI

##### 2.1.1. Lojistik Tanımı

Lojistik, optimum bir tedarik zinciri içerisinde, doğru ürün ve hizmetin, doğru zamanda, doğru yere, mümkün olan en düşük maliyetle tüm hareketini kapsar. Lojistik; Mal veya hizmetlerin üretim yerinden tüketim yerine verimli bir şekilde taşınması sürecini sağlayan mekanizmanın adıdır. Ülkemizde lojistiğin ağırlıklı olarak taşıma ve depolama kavramlarıyla sınırlı olmasının nedeni ise; Lojistik alanında en önemli faaliyetin taşımacılık olduğu ve Türkiye'de lojistik hizmetlerinin uzun süredir lojistik hizmeti veren firmalar tarafından yürütüldüğü gerçeğidir. (Oğuz ve Demet, 2020: 2)

Lojistik faaliyetlerin kapsamı ve görevi son zamanlarda önemli derecede değişiklik göstermiştir. Önceleri üretim ve pazarlama gibi temel işlevleri destekleyen bir görev üstlenen lojistik, artık satın alma, depolama, nakliye, stok yönetimi, dağıtım, paketleme ve müşteri hizmetlerini de içerecek şekilde genişletilmiştir.(Erdal, 2018)

Lojistiğin tedarik ihtiyacından kaynaklandığı düşünülmektedir. Lojistik, 1. Dünya Savaşı'nda orduların gıda ihtiyacının karşılanması amacıyla gıda nakliyesi sonucu ortaya çıkan bir faaliyettir. Silah, mühimmat ve yiyecek rasyonlarıyla ordu Roma'da, antik Yunanistan ve Bizans, "Logistikas" görevlileri finans, dağıtım ve tedarikten sorumlu tutulmuştur. Lojistik, düşük maliyet ile ihtiyaç duyulduğunda neyin gerekli olduğunu tespit ederek son müşteri talebini karşılayacak tedarik zincirinin rekabet gücünün bir bütün olarak nitelendirmektedir.



Şekil 1. Lojistik Kavramı

Kaynak: [www.meb.gov.tr](http://www.meb.gov.tr) (2016)

### **2.1.2. Lojistik Yönetiminin İşletmeler Açısından Önemi**

Sanayi Devrimi ve sonrasında ortaya çıkan küreselleşme ile birlikte lojistiğin önemi de giderek artmıştır. Endüstri 4.0 çağı ile beraber şekillenen veri lojistiği ve bilgi teknolojilerindeki gelişimin yanı sıra gen teknolojileri ile birlikte 21. yüzyılda Dünya üzerinde en çok gelişim gösterecek sektörlerden biri olarak öngörülmektedir. Dünya üzerindeki, farklı lokasyonlarda bulunan tedarikçilerden mal alımı veya farklı lokasyonlarda bulunan müşterilere mal satışı yapmak ulusal sınırların dışına çıkarak dünya'daki ithalat ve ihracatın artmasını sağlamıştır. Müşteri taleplerinin istenilen lokasyona taşınması, lojistik faaliyetleri dahilinde gerçekleştirilebildiği için ithalat ve ihracat oranlarındaki artış lojistik sektörünü ön plana çıkarmıştır. Dünya ticaret hacminin artması, teknolojinin gelişmesi gibi etkenler lojistik faaliyetlerinin uygulama şeklini de değiştirmiştir. Uluslararası ticaretin artması, işletmeleri hızlı ve güvenilir lojistik hizmeti vermeye zorlamaktadır (Daşkan, 2016: 34).

Lojistik süregelen bir tedarik zinciri ağında bulunan tüketiciler, üreticiler, tedarikçiler, şirket hissedarları vb. kişi ve kurumlar için değer yaratmaktadır. Tedarik edilen ham mamül, yarı mamül ve mamüllerin talep eden üretici veya tüketicilere istenilen yerde, zamanda ve şekilde teslim edilmesi gibi taleplerin gerçekleştirilmesi lojistik ağı boyunca yaratılan değer ile doğru orantılıdır. 2000'li yılların başından itibaren Teknolojinin gelişmesi sonucu e-ticaret olgusunun ortaya çıkması ve lojistik süreçlerin gelişmesinden dolayı lojistik hizmetlerine olan beklentileri yükseltmiştir. Etkin bir lojistik yönetimi ile bu beklentilerin karşılanması hem şirketler hem de tüketiciler için değer yaratmaktadır. Tüketiciler, üreticiler ve diğer tedarik zinciri paydaşları için değer yaratan süreçler önem arz etmektedir (Ballou, 2004: 11).

Küreselleşen şirketler, oluşan uluslararası rekabet ortamında var olabilmek ve pazar payını arttırmak için; doğru yerde, doğru zamanda, en düşük maliyet ile en yüksek verimi gerçekleştirmeyi hedeflemektedirler. Böyle bir hedefi gerçekleştirmek, malların rekabet edilebilir fiyatlar ile zamanında piyasaya sürülmesini sağlayan lojistik faaliyetlere bağlıdır. Şirketler içerisinde bulunduğu zorlu rekabet ortamında hedeflerini gerçekleştirmek üzere ana faaliyetlerine odaklanarak ve ana faaliyetleri dışındaki faaliyetlerini başka şirketlere devretmeye yönlendirmiştir. İşletmelerin kendi beceri ve yetenekleri dışında, kendi alanında uzman olan işletme dışındaki kişi veya işletmelerden iş almasına dış kaynak kullanımı (outsourcing) denir. Dış kaynak kullanımı, şirketlere zaman ve maliyet açısından avantaj sağlar, öz sermayesinin ve performansının artmasına katkıda bulunur. (Aydın, 2016)

### 2.1.3. Lojistik Kavramının Tarihsel Gelişimi

Lojistik terimi askeri faaliyetler bağlamında 18. yüzyıl sonu ile 19. yüzyıl başlarında geliştirilmiştir. 1900'li yıllarda uzman kişi ve kurumlar tarafından gerekli ilgiyi göremeyen tedarik ve lojistik kavramları üzerine yapılan ilk akademik çalışma; 1962 yılında yazar, danışman, öğretim üyesi ve yönetim bilimci olan Peter F. Drucker tarafından kaleme alınan ve Fortune Dergisi'nde yayımlanmış olan "Economy's Dark Continent" isimli makaledir. Bu çalışmada Drucker, organizasyonların verimliliğini artırmada lojistiğin son derece önemli olduğuna değinmiştir.

1970'li yıllarda günümüz modern lojistik anlayışının başlangıcı gerçekleştirilmiştir. Bu yıllarda işletmeler lojistik yönetimi kavramını ele almış ve lojistik süreçlerinin düşük maliyetle daha etkin yürütülmesi için çalışmalar yapılmıştır. Bu doğrultuda daha önce fiziksel dağıtım ve fiziksel tedarik ayrı olarak ele alınan işletme faaliyetlerinin aslında ortak faaliyetlerden oluştuğu ve bir arada düşünülmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Bu faaliyetler, paketleme, temin, stok takibi, malzeme taşıma, taşıma, depolama, bilgi iletimi, siparişin ele alınmasıdır. (Orhan, 2014: 39).

Lojistik faaliyetler; tahmin, sipariş düzenleme, nihai ürün taşımacılığı, nihai ürün envanter kontrolü, dağıtım merkezi depolama, fabrikadan dağıtım merkezine taşıma, paketleme, üretim planlaması, üretim malzeme kontrolü, hammadde depolama, hammadde taşımacılığı, hammadde stok kontrolü, tedarik aşamalarından oluşmaktadır. 1960 yıllarında; lojistik sektörü depolama ve ulaştırma alanında faaliyet göstermiş olup depolama, stok denetimi, satış pazarlama, ulaştırma etkinliği alanları yönetim merkezi haline gelmiştir. 1980 yılında; faaliyet alanı değişmiş olup Toplam Maliyet Yönetimi anlayışına geçilmiştir. 2000 yılına gelindiğinde ise; tedarik zinciri yönetimi faaliyet alanı çerçevesinde stratejik tedarik zinciri görüşü, kanal güçlerini ortak bir güç aracı göstermek için tedarik zinciri yönetimi göstergelerinde iş birliği yapma yönetim merkezi haline gelmiştir. 2000 yılı ve sonrası dönemlerde ise e-tedarik zinciri yönetimi alanında faaliyet gösterilmekte olup Tedarik Zinciri Yönetimi kavramına internetin entegre edilmesi, daha az bir maliyetle veri tabanı paylaşımı, Tedarik Zinciri Yönetimi senkronizasyonundan oluşmaktadır.

<i>M.Ö.2700'ler</i>	<i>Mısır Piramitleri Yapımı-Taşıma teknolojisi-</i> Tonlarca ağırlıktaki taş bloklar şantiyeye taşındı ve birleştirildi.
<i>M.Ö. 300'ler</i>	<i>Devrimci Yunan kürek gemileri-</i> Kıtalararası ticaretin temeli atıldı.
<i>M.S. 700'ler</i>	<i>Cordoba'daki ünlü Mezquita Camii inşaatı-</i> Sütunlarının tedarik lojistiği ile İslâm imparatorluğunun her yerinden İspanya'ya getirildi.
<i>1200'ler</i>	<i>Hamburg-Almanya Hansa Birliği olarak bilinen uluslararası ağ-</i> Denizde seyahat etmeyi daha güvenli hale getirmek ve yurtdışındaki ticari çıkarlarının temsil edilmesi için Kuzey Denizi'nde bir üs olarak kuruldu.
<i>1500'ler</i>	<i>Avrupa'da ilerici posta servisi-</i> İlk kez kesin posta gönderim hizmeti. Mektuplar Paris, Gent, İspanya ve Viyana imparatorluk mahkemesi gibi yerlere ulaştırıldı.
<i>1800'ler</i>	<i>Yeni karayolu taşımacılığının ve demiryolunun keşfi-</i> Lojistik teknolojileri yeni teknolojiler ile geliştirildi ve nakliye araçlarıyla genişletildi.
<i>1940'lar</i>	<i>Dünya savaşları sırasında askeri lojistik-</i> Askeri lojistik kavramları iş dünyasına aktarıldı.
<i>1956</i>	<i>Deniz konteynerinin icadı-</i> Dünya ticaretinin yapısal gelişimi ve uluslararası mal akışı son derece hızlandı.
<i>1970-1980</i>	<i>KANBAN ve Tam Zamanında –</i> Yeni Lojistik kavramları ile tedarik konusuna özel vurgu yapıldı. Konseptler, Taiichi Ohno tarafından Japonya'nın Toyota Motor Şirketi'nde geliştirildi ve tanıtıldı.
<i>1990</i>	<i>QR ve ECR Teknolojileri-</i> Dağıtım özel önem veren lojistik konseptler geliştirildi. Hızlı cevap (QR) ve verimli tüketici cevap (ECR) teknolojileri 1990'lı yıllarda geliştirildi ve birçok perakende ve toptan satış şirketi tarafından uygulandı.
<i>Günümüz</i>	<i>Tedarik zinciri yönetimi-</i> Satıcının tedarikçisinden son müşteriye kadar tüm lojistik zincirine bir bakış.

**Tablo 1:Lojistiğin Evriminde Önemli Tarihsel Olgular**

(Koçak, 2020)

### **Lojistik Sektöründe Dijital Dönüşüm**

. Lojistik 4.0; otonom karar alabilen sistemlerle yönetilen ve lojistik süreçlerinin, müşterilerin ve tedarikçilerin birbirlerine dijital yollarla ulaştığı bir yapıdır. Lojistik Sektöründe Dijital Dönüşüm; üst düzey bir otomasyon seviyesine ulaşabilmek amacı ile internet (nesnelerin interneti) üzerinden toplanıp paylaşılan ilgili bilgilerin işlendiği veri tabanlarına ve yazılımlara ait, akıllı sensörlerle desteklenen lojistik ve tedarik zinciri süreçleri olup; tüm makinelerin birbirleri ile ve iletişim içinde olduğu bir lojistik ağıdır. (İbrahim Tunalı ve Emine Genç; 2022: 10)

<b>Fırsatlar</b>	<b>Tehditler</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Takip / İzlenebilirlik</li> <li>• Eş zamanlı veri paylaşımı</li> <li>• Mal ve hizmet miktarında artış</li> <li>• Tam otomasyon</li> <li>• Maliyet avantajı</li> <li>• Eş zamanlı veri paylaşımı</li> <li>• Kontrol gücünde artış</li> <li>• Hız</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yüksek yatırım maliyetleri</li> <li>• Geleneksel yaklaşım</li> <li>• Teknoloji ve entegrasyon sorunları</li> <li>• Bilgisayar korsanları</li> <li>• Altyapı ihtiyacının karşılanamaması</li> <li>• Gelenekselci yaklaşım</li> <li>• Altyapının ihtiyacının karşılanmasındaki zorluklar</li> </ul>
<b>Güçlü Yönler</b>	<b>Zayıf Yönler</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Çalışan verimliliği</li> <li>• Hizmet çeşitliliği</li> <li>• Hizmet kalitesi</li> <li>• İş yapış şekillerinin değişmesi</li> <li>• Daha verimli işleyiş</li> <li>• Katma değer zinciri</li> <li>• Özellikle insan kaynaklı hataları önleme</li> <li>• Maliyetlerin azalması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teşvik sisteminin yetersizliği</li> <li>• Yatırım maliyeti</li> <li>• İnternet bağlantılarının standart olmaması</li> <li>• İstihdam üzerinde olumsuz etkisi olacağına dair genel kanı</li> <li>• Finansal, sektörel ve kamusal platformların yetersizliği</li> </ul>

**Tablo 2:Lojistik 4.0 Uygulamaları Fırsat ve Tehditleri ile Güçlü ve Zayıf Yönleri**

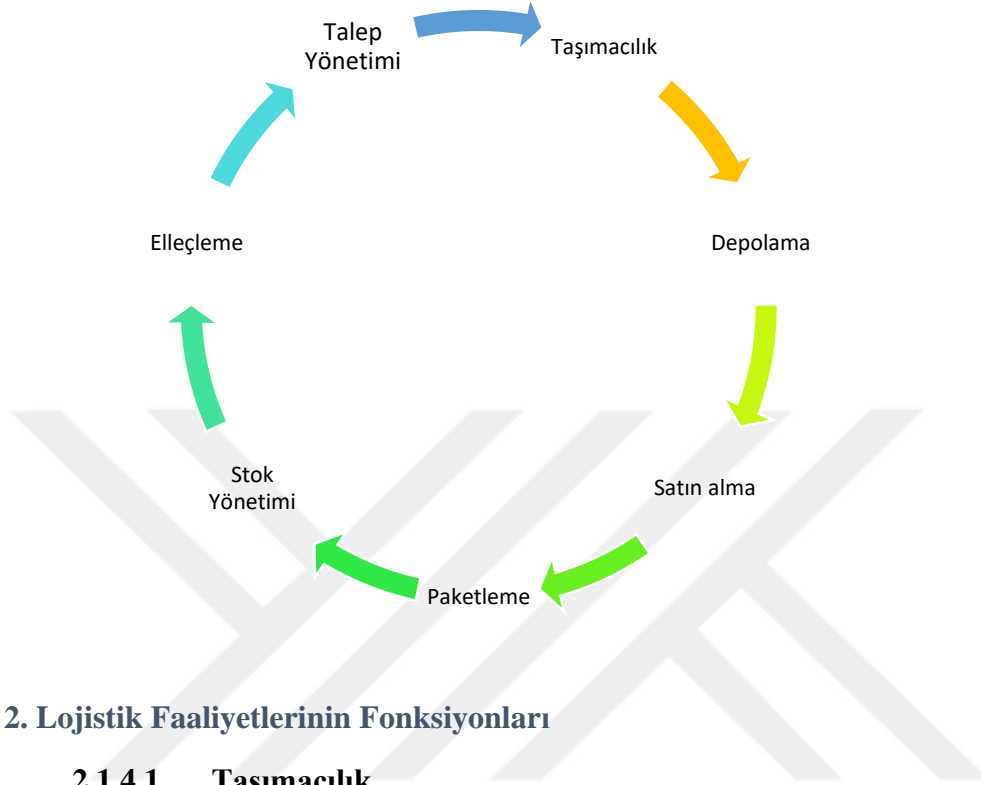
(Karagöz ve BumiN Doyduk, 2020: 10).

#### **2.1.4. Lojistik Faaliyetlerinin Fonksiyonları**

Firmalar lojistik faaliyetlerine ilk olarak hammadde tedariki ile başlamaktadır. Tedarik edilen ürün üretiminde kullanılan hammaddelerin sevk edilmesi ve depolama işlemlerinin yapılması, ürünlerin farklı işlemlerden geçtikten sonra ambalajlama işlemlerinin yapılması ve son olarak üretilen ürünün belli tedarikçiye sevk edilmesine kadar ki proses olabildiğince koordineli ve düzgün bir şekilde gerçekleştirilmelidir. Lojistik dünyada önemli bir konumda yer almaktadır. Bunun yanı sıra Türkiye ekonomisi içinde önemi oldukça büyüktür. Lojistik sektörü Türkiye’de son yıllarda sürekli büyüyen ve ayrıca sürekli olarak gelişme gösteren bir sektördür. Türkiye’nin bulunduğu stratejik konumundan dolayı lojistiğin önemi her geçen gün artmaktadır (Sağlam, 2019: 64).

1960 yılında lojistik faaliyetlerin ilk aşaması depolama ve sevkiyat olarak gösterilmektedir. Yönetim merkezi olarak ise satış pazarlama, depolama, sevkiyat stratejisi etkinliklerinden söz edilmektedir. Örgütsel tasarım olarak ise karmaşık lojistik faaliyetleri ve lojistik faaliyetlerin zayıf yönleri belirtilmektedir. Günümüzde ise lojistik faaliyetlerin aşaması olarak E- tedarik zinciri yönetiminden söz edilmektedir. Yönetim merkezi olarak ise interneti e- tedarik zinciri uygulamalarında kullanmak ve anında veri tabanlı paylaşımın maliyetinin

minimize edilmesi yer almaktadır. Son olarak örgütsel tasarım olarak ise tedarik zinciri ağı ile birlikte ticari alanda ortaklık yapmak, e-ticaret ve örgütsel alanda çeviklik gösterilmektedir. (Küçük, 2022).



**Şekil 2. Lojistik Faaliyetlerinin Fonksiyonları**

#### **2.1.4.1. Taşımacılık**

Taşımacılık lojistikte en yüksek maliyete sahip olan faaliyetlerden biridir. Sebebi taşımacılık lojistikte başarılı olması için firmalar açısından en etkin rol oynayan faaliyettir. Taşımacılık hem ulusal hem de uluslararası alanda ekonomiden faydalanmak için en iyi etken durumundadır. Taşımacılıkta en önemli amaçlardan biri taşınması gerçekleştirilecek ürünlerin özelliklerinin bilinmesi ve bu özelliklere göre en uygun taşıma faaliyetlerinin seçilmesidir (Tekin ve Sayın, 2017: 549).

Bununla beraber ticaretin genişlemesi, ihracatın çeşitlenmesi, güçlü bir lojistik performansı, direkt olarak yabancı ortaklıkları çekme ve GSYH'ya katkı sağlamaktadır. Türkiye dış ticaretinde tüm taşıma modlarını kullanılmaktadır.

İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdese Payları (Değer Bazında)								
Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2017	18,01	29,59	16,33	10,98	65,10	58,99	0,56	0,44
2018	17,88	28,00	14,40	8,25	67,09	63,31	0,62	0,44
2019	20,56	30,36	16,17	8,28	62,47	60,82	0,80	0,54
2020	21,14	31,61	19,82	7,58	57,96	60,04	1,08	0,77
2021	20,79	30,85	11,08	8,40	66,91	60,01	1,23	0,74

**Tablo 3: İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdese Payları**

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Lojistik faaliyetlerden biri olan taşımacılık, firma için alınan her türlü hammadde veya ürün gruplarını firmadan alıp başka bir yere sevk edilmesini ifade etmektedir. Üretilecek ürünün üretiminde kullanılacak olan hammadde vb. malzemelerin tedarik edilmesinden sonra alınan bu ürünlerin depolara getirilerek ardından depoya getirilen ürünlerin üretilecek yere sevk edilmesi ve daha sonra üretimi tamamlanan ürünün tüketiciye sevk edilmesine kadar ki bütün aşamaları kapsamaktadır. Taşımacılık faaliyetleri tüketicilerin ihtiyaç duyduğu üretilen ürünlerin müşterilere tam zamanında sevk edilmesini ifade etmektedir (Kılıcı, 2017: 76).

#### 2.1.4.2. Depolama

Depo; ürünlerin belirli zaman aralıklarında saklandıkları açık veya kapalı alanları ifade etmektedir. Buralarda saklanan ürünler depolama alanlarında malların kabul edilmesi, stoklama işlemlerinin yapılması, stoklanan ürünlerin toplanması ve son olarak sevkiyatının yapılması şekillerinde dört biçimde incelenmektedir. Depolama işlemlerinde bilgiler genellikle bir küme halinde toplanmaktadır.

Depolama yeri ve depo türü seçimi, uzun vadeli bir planlamaya dayanmaktadır. Bununla birlikte, çoğu şirket herhangi bir planlama yapmadan depolama kararları almakta ve çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu durum işletmenin büyük kayıplara maruz kalmasına neden olmaktadır. Depo operasyonlarında karşılaşılan sorunlar aşağıda özetlenmiştir (Tezcan, 2007).

Lojistik 4.0; makine ve ekipman gibi otomatik üretim teknolojileri ile akıllı depo yönetimi, fiziksel kimlik okuma sistemleri, ses çıkaran ve ışık veren sesli yönlendirme sistemleri ile geliştirilmesi muhtemel hale gelebilir. (Çetin, 2017).

Lojistik sisteminde asıl amaç malların herhangi bir bozulmaya maruz kalmaması önemlilik arz etmektedir. Lojistikte depolama avantajları çok fazladır. Depolama sahaları genellikle ulaşım açısından en yakın yerlerde bulunması avantaj sağlamaktadır (Yolda\_seo, 2022).

Akıllı depo sistemleri ile paletli ürünlerin çelik konstrüksiyon raflardaki yerlerine taşınması ve ihtiyaç halinde yerleştirildiği yerden geri alınması robotlar sayesinde olmaktadır (Sarı vd., 2019).



Kaynak: (Crowe, 2022)

#### **2.1.4.3. Satın Alma**

Satın alma işlevi firma açısından hayatı önem taşımaktadır. Üretimin başlangıcı, vaat edilen hammaddelerin zamanında ve yeterli tedarikine bağlıdır. Perakendeciler açısından istenen ürünler beklenen miktar ve kalitede değilse, müşteri kaybına ve dolayısıyla satış kaybına sebep olacaktır. Satın alma işlemi sırasında istenen ürüne ulaşılamaması teknolojinin zayıf kalması veya kullanılmaması, uygun bir tedarikçinin olmaması, yalnızca belirli markaların hedeflenmesi ve satın alma sonrası hizmetlerin olmaması gibi birçok sorunu saymak mümkündür. Teslimat süresi ve düşük kalite gibi tedarikçilerle ilgili sorunlar müşteri şikayetlerine, stok eksikliğine, üretimin yavaşlamasına, ürün imajının ve güvenilirliğinin kaybına, pazar kayıplarına, düzeltici eylemlere veya aşırı stoklara neden olmaktadır (Yıldızoğlu, 2012: 20).

Satın alma süreci; müşteri taleplerinin vaktinde ve katlanılabilir bir maliyet ile temin edilmesidir. Satın alma; işletmelerin ürün veya hizmet tedarikinde anlaşma yaparak, gelen her türlü teklifin incelenerek ve bütün bu yaşanan süreçlerde satın alma işlemlerinin kayıtlarını tutarak gerçekleşen süreçtir. (Kara, 2018: 3).

Satın alma faaliyetini her türlü sosyal ekonomik etkiye açıktır. Kişinin gün içerisinde yaşadığı olumsuz veya olumlu her türlü gelişme satın alma faaliyetini etkileyebilmektedir. Firmalar müşteri istek ve beklentilerine göre hareket etmek zorundadır. Bazı zamanlar müşteri çekebilmek için firmalar indirim ve promosyon yapabilmektedirler. Bu indirim ve promosyonlar zaman zaman firmalar için maddi zarar olarak göz önünde bulundurulabilmektedir. Bireylerin satın alma davranışlarını sağlığı, kişiliği, mesleği, ekonomik koşulları etkilemektedir. Örneğin bir birey herhangi bir ürün satın alırken veya almadan önce sağlığını göz önünde bulundururken almak istediği herhangi bir ürünü almaktan vazgeçebilmektedir. Bireyin her olumlu olumsuz her davranışı satın alma faaliyetini etkilemektedir.(Şahin ve Akballı, 2019)

#### **2.1.4.5. Paketleme**

Paketlemenin en önemli amaçlarından biri üretilen ürünü ambalajı ile korumasıdır. Paketleme bazı sebeplerden dolayı maliyete ekstra artış meydana gelmektedir. Bu sebeplerden bazıları üretilen ürünlerin bozulması, çalınması ve ürünün sevkiyatı sırasında yanlış adrese gönderilmesi ile üründe meydana gelebilecek herhangi bir zararın önlenmesidir. Satılacak malın müşteriler tarafından dikkat çekmesi ambalajın özenli ve düzenli olmasına bağlıdır. Paketleme işlemi malın hem stoklanması sırasında hem de bir yerden bir yere taşınması sırasında kolaylık sağlamaktadır (Kayabaşı, 2007: 73).

Paketlemenin fonksiyonlarını sıralamak gerekirse sıralama şekli şöyle olmaktadır;

- Koruyucu olması,
- Ucuz olması,
- Ürün hakkında bilgi verici olması.

#### **2.1.4.6. Stok Yönetimi**

Stok yönetimi; stoklanan malzemelerin maliyetinin en aza indirilerek, yaşanacak olan aksamaların önüne geçilmesini sağlamaktır. Müşteri taleplerini en verimli bir şekilde karşılamak için gerekli olan malzemelerin en iyi bir biçimde belirlenerek ürünlerin tedarik edilmesi stok yönetiminin temel yapı taşıdır. Depoların denetlenmesinin

yapılması için, sayım yapılacak malların belli bir sistem ile kontrol edilmesi gerekmektedir. (Kapancı, 2019: 11).

Stokta ürünün var olup olmadığını öğrenmek için stok yönetiminin ara vermeden uyumlu bir şekilde yerine getirilmesi önem arz eder. Çok fazla ürün kapasitesine sahip işletmelerde bu işlemi teknolojik yazılımlar yerine elle yapabilmek mümkün değildir. Otonom sistemlerinin ortaya çıkmasıyla birlikte etkin stok yönetimi oluşturabilmek için, drone benzeri araçlar ve büyük depolarda barkod okuma sistemini gerçekleştirebilirler.

Firmaların çok fazla stok kapasitesi bulundurması ve bunu takip etmesinin önemi aşağıdaki gibidir. (Sertrans, t.y.2022)

- Değişen ihtiyaçların anında karşılanması
- Toplu üretimin maliyetleri düşürmesi
- Enflasyonun arttığı zamanlarda kârlı yatırım sağlanması
- Arz ve taleplerin karşılanmasında oluşabilecek dalgalanmalara karşı önlem alınması
- Üretimin kesintisiz ve doğru şekilde devam etmesi
- Çok miktarda satın alımlarda indirim yapılabilmesi

#### **2.1.4.7.Elleçleme**

Lojistikte elleçleme; istifleme, taşıma, büyük kaplardan küçük kaplara taşıma, kapları güncelleme veya onarma, havalandırma, eleme, karıştırma anlamına gelmektedir. Depolama alanındaki elleçleme faaliyetleri üretilen ürünlerin depo içerisinde devrini ve ayrıca üretilen ürünlerin depolama alanına girmesi ve depolama alanından çıkmasını kapsamaktadır. Elleçleme sadece depolama alanı içerisinde değil depo dışında gerçekleşen sevk işlemlerinden ürünlerin depo dışında taşınmasından meydana gelmektedir (Kayabaşı, 2007: 75).

Elleçleme yapılırken dikkat edilmesi gereken ilkeler bulunmaktadır. Bu elleçleme ilkeleri şöyledir;

- Emniyet,
- Güvenlik,
- Etkinlik,
- Çevre duyarlılığı.

Elleçleme İçin Kullanılan Ekipmanlar ;

- Vinç
- Palet
- Transpalet
- Ambalajlama Ekipmanları

Emniyet yükleme yapılırken en uygun ve en güvenli taşıma modu ve elleçleme ekipmanının kullanılması ifade etmektedir. Güvenlik; elleçleme yapılırken çitler, kapı ve aydınlatmalarla güvenliğin sağlanmasını ifade etmektedir. Etkinlik ile ise, elleçlemeye en uygun donanımın ve teknolojinin kullanılmasını ifade etmektedir. Çevrede duyarlılığında ise çevreye zarar verecek olan gürültü, karbon salınımı vb. olayların oluşmasını ifade etmektedir (Kişi, 2015: 2).

#### **2.1.4.8.Talep Yönetimi**

Talep yönetimi; oluşan talepleri şekillendirerek geliştirmek ya da oluşan taleplere hemen cevap vermek üzere yoğunlaşmaktadır. Talep; bir malın belirlenen fiyattan satın alınmak istenmesidir. Talep yönetimi; Öte yandan, talep zincirinin ve talep akışının koordineli yönetimini ifade eder. Yatırım miktarı ve ihtiyaç duyulan malzeme miktarı talep tahmini ile belirlenir.

Başka bir ifadeyle talep yönetim; son müşterinin isteklerine en iyi şekilde cevap verildiği, taleplerin karşılanmasında ihtiyaç duyulan malzemelerin doğru bir biçimde tedarik edildiği ve üretildiği bir sistemdir. Birbirinden farklı dört çeşit talep vardır. Bunlar (Başkol, 2011: 70);

- Belirli Talep
- Olasılıklı Talep
- Bağımlı talep
- Bağımsız Talep

Olasılıklı Talep: Bu talep türünde, üretilecek ürünün ne kadar zaman zarfında yapılacağı hakkında herhangi bir bilgi bulunmamaktadır; ancak belli bir olasılık çerçevesinde hareket edildiğini ifade eden bir kavramdır.

Belirli Talep: Bu talep türü olasılıklı talebin aksine üretilecek ürünün ne kadar bir süre zarfında yapılacağını bilinmesini ifade etmektedir. Sürekli olarak yapılan talep türüdür.

**Bağımlı Talep:** Talep edilen herhangi bir malın diğer mallardan herhangi biriyle bağlantılı olması durumuna bağımlı talep denmektedir. Bu talep türü üretim sırasında hammadde, yarı mamul gibi kavramlara ait olan bir talep türü olarak ortaya çıkmaktadır.

**Bağımsız Talep:** Farklı başka bir ürüne bağlı kalmadan firmanın dışında bulunan alıcılar tarafından oluşturulan talep türüdür. Birincil talep olarak da adı geçmektedir.

### **2.1.5. Lojistik Maliyetleri**

Lojistik maliyetler, pazarlama stratejileri, satış politikası, dağıtım yöntemleri, yönetim, üretim ve ürün araştırıp bulma gibi işletmenin tüm alanlarında ortaya çıkmaktadır. Lojistik maliyetlerde, satışlar arttıkça lojistik maliyetlerin satışlar içerisindeki maliyet payı düşmektedir(Ceran ve Alagöz, 2007).

İşletmeler, toplam üretim maliyetleri içerisindeki lojistik maliyetlerini sürekli izlemek için bazı maliyetleme yöntemleri kullanmaktadır. Bu yöntemlerin asıl amacı; lojistikte katlanılan maliyetlerin kontrolü, detaylı şekilde analize tabi tutulması ve her bir maliyet unsurunun genel lojistik faaliyet içindeki payını belirlemek için tasarlanmıştır. Tedarik zincirlerinin verimliliğini ve karlılığını artırmak; Maliyetler üzerinde gerekli kontrolü kurabilir ve güvenilir bilgi alma ile mümkündür (Öztürk, Çetin ve Cengiz, 2018:13).

Maliyetler içerisinde lojistik maliyeti önemli bir orana sahiptir. Firmalar azalan karlılıklarını artırmak için maliyetlerini minimize etmeyi amaçlanmaktadır. Lojistik maliyetler, lojistik faaliyetlerinin meydana gelmesi süresince ortaya çıkan maliyetlerdir (Hacırüstemoğlu ve Şakrak, 2002: 111).

Lojistik maliyetler; içsel ve dışsal maliyet olarak ikiye bölünmektedir. İçsel maliyetler, lojistik faaliyetlerin yürütülmesi aşamasında karşılaşılan maliyetlerdir. Depolama, Taşımacılık, paketleme, gümrükleme, sigortalama, muayene, içsel maliyetlerdendir. Dışsal maliyetler ise; elleçleme ve taşıma sürecinde çevreci etkiler sonucu ortaya çıkan maliyetlerdir. Katı atık maliyeti, hava kirliliği ve gürültü maliyeti ise dışsal maliyetlerdendir (Tanyaş ve Hazır, 2011: 25).

### **2.1.6. Lojistiğin Genel Sorunları**

Geoffrion ve Powers (1995) lojistik sürecini gelişimsel bir perspektif içinde değerlendirdi ve lojistiğin işletmenin gerekli işlevlerine göre değiştirilebileceğini ve gelişebileceğini anlatmıştır. (Geoffrion ve Powers, 1995: 106).

Ketikidis (2008), bilgi teknolojilerinin gelişim süreci hakkında uyguladıkları araştırmalarda, talep az olması önde gelen sorunların arasında yer aldığını vurgusunu yapmıştır. Lojistiğin gelişimindeki engeller olarak, stratejik planlama ve organizasyon yapısının eksikliği ve özellikle ters lojistik sürecinde yeterli iletişim eksikliği ve altyapı sorunları olduğunu vurgulamıştır. (Ketikidis, 2008: 594).

Ülengin ve Uray (1999), Türkiye’de yaptıkları çalışmalarında İstanbul Ticaret Odası'na üye olan en büyük 250 şirket seçip bir anket gerçekleştirmişlerdi. Çalışmalarında sadece 55 firmadan geri dönüş elde edebilmişlerdir. Gerçekleştirdikleri ankette, Türkiye'deki firmalara lojistik süreçleri hakkında sorular sorulmuştur. Anketi cevaplayan firmaların %47.3’ü lojistik departmanları olduğunu, %65.2’si de lojistiğin yönetilmesi için gerekli maliyetlerin nakliye ve depolama maliyetlerinden daha fazla olduğunu belirtmiştir. Çalışmada, lojistik faaliyetlerinin gelişme nedenini; rakiplerine göre rekabet avantajı sağlanması, işletme maliyetlerinin minimize edilmesi, rakiplere göre rekabet avantajı sağlanması, geçmişte yaşanan problemlerin üstesinden gelinmesi ve müşterilerin taleplerini karşılamak olduğu vurgusu yapılmıştır. Lojistikte ki sorunların, eğitimde yetersizlik, müşteri ihtiyaçlarının doğru olarak anlaşılabilmesi, yönetimin ve çalışanların depo sistemi otomasyonu gibi henüz yeni teknolojilere karşı yetersiz olduğunu belirtmişlerdir (Ülengin ve Uray, 1999: 23).

Covid-19 vakasının görüldüğü 2020 Mart ayından itibaren 5 bin fazla vatandaşın hayatına mal olan, 200 binden fazla kişiye enfekte olan bu virüsle mücadele kapsamında alınan önlemler, sosyal ve ekonomik hayatın yavaşlamasına sebep olmuştur. Toplam talebin etkilenmesi ve tedarik zincirinde bir takım kırılmaların yaşanmasına neden olan bu önlemler gerek tüketici davranışlarının değişmesi gerekse toplumsal normların yeniden şekillenmesinde etkili olmuştur.(Bayram ve Köse, 2022).

### **2.1.7. Lojistik Sektörünün Mevcut Durumu**

Küreselleşmiş bir dünyada, ülkelerin ekonomik göstergeleri, güçleri hakkında fikir vermektedir. Ekonomiyi canlı tutan işletmeler, küresel bir rekabet ortamında zaman içinde zorlu koşullarda rekabet etmeli ve rakiplerinden öne geçmelidir. Bu, ürünü müşteriye istenilen zamanda, istenilen şekilde, istenilen kalitede, istenilen miktarda, sorunsuz ulaştırılmasıyla sağlanmaktadır. Bu nedenle, tüm işletmeler artık lojistik şirketleri ile çalışmakta ya da lojistik ağlarını geliştirmek zorunda kalmaktadır. Bu sayede Türkiye’deki ve dünyadaki lojistik sektörü her geçen gün büyümektedir. Bu bölümde, Türkiye’de ve dünyada lojistik sektörü hakkında

bilgi verilecektir. Stratejik konumu nedeniyle lojistik açısından büyük bir potansiyele sahip olduğu düşünülen ülkemizde, sektörün ne gibi eksiklikler olduğu değerlendirilecektir.

### **2.1.7.1.Dünyada Lojistik Sektörü**

Uluslararası Ticarete 1929 ekonomik buhranından sonra ülkeler arası oluşturulan gümrük duvarları 1980 yılından sonra yıkılmaya başladı. 1990'lı yıllarında gelişmeye başlayan ve 2000'li yıllarla çok hızlı ilerleme gösteren teknoloji ile birlikte değişim hızlanmaya başlamıştır. Çin ekonomisinin liberalleşmesi, Sovyet bloğunun dağılması, Avrupa'nın tek bir ülke gibi birlik çatısı altında hareketi ve serbest dolaşımı savunması küresel ekonominin hızla gelişmesinde önemli olmuştur. Küresel ısınma ve mevsim değişikliklerin meydana gelmesi ile kutuplarda yaşanan erimelerin deniz suyunun sıcaklığının artmasına ve iklimde değişikliklere yol açmıştır. Bununla beraber bilim adamlarının çağrılarını dikkate alan Birleşmiş Milletler 1997 yılı Aralık ayında iklim değişikliklerini konu alan bir konferans düzenlemişlerdir. 1997 yılı Aralık ayında Japonya'nın Kyoto şehrinde imzalanan protokolle ülkeler atmosfere saldıkları karbon miktarını 1990 yılı altına çekmek zorunda kalmışlardır. Ancak protokol 2005 yılında yürürlüğe girmiştir. Sonrasında Paris İklim Konferansı düzenlendiğinde ise 2020 yılına kadar uzatma kararı alınmıştır. Protokolde atmosfere zararlı sera gazlarının salınımının azaltılmasının hedeflendiği vurgusu yapılmıştır. Doğaya en fazla karbon salınımına neden olan sektörün ise lojistik sektörü içerisinde yer alan taşımacılık hizmetleri olduğu anlatılmıştır. (Utikad, 2015)

Asya ve Avrupa'yı birleştiren projelerin orta noktasında bulunan ülkemiz dünya lojistik sektörü için önem arz etmektedir. 2021 yılında lojistik sektörü; Konteyner krizi ve küresel tedarik zinciri sorununun ortaya çıkmasına sebep oldu. Pandemi sürecinde iptal edilen gemi seferlerinden dolayı limanlara yığılan siparişlerin hızla yüklenmeye başlaması ile navlun maliyetlerinde artış meydana geldi. Dünya'yı etkileyen şoför krizi ise ülkemizi de yakından etkiledi.. Gümrük beyanları dijital ortamda yapılabilir duruma geldi. Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri'ne göre taşımacılık faaliyetleri hem ithalatta hem de ihracatta artış sağladı.. (Utikad, 2021)

Lojistik performansı; Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliğini, ürünlerin alıcıya zamanında ulaşmasını ve lojistik faaliyetlerin ortaya koyduğu başarı ve etkinliğin bir ifadesidir. Dünya Bankası tarafından uluslararası düzeyde yayınlanan ve ülkelerin lojistik performanslarını gösteren 2018 yılı Lojistik Performans Endeksi(LPI) sıralaması aşağıda verilmiştir.

<b>Country</b>	<b>Year</b>	<b>LPI Rank</b>	<b>LPI Score</b>
Germany	2018	1	4,2
Sweden	2018	2	4,05
Belgium	2018	3	4,04
Austria	2018	4	4,03
Japan	2018	5	4,03
Netherlands	2018	6	4,02
Singapore	2018	7	4
Denmark	2018	8	3,99
United Kingdom	2018	9	3,99
Finland	2018	10	3,97
United Arab Emirates	2018	11	3,96
Hong Kong, China	2018	12	3,92
Switzerland	2018	13	3,9
United States	2018	14	3,89
New Zealand	2018	15	3,88
France	2018	16	3,84
Spain	2018	17	3,83
Australia	2018	18	3,75
Italy	2018	19	3,74
Canada	2018	20	3,73
Norway	2018	21	3,7
Czech Republic	2018	22	3,68
Portugal	2018	23	3,64
Luxembourg	2018	24	3,63
China	2018	26	3,61
Korea, Rep.	2018	25	3,61
Taiwan	2018	27	3,6
Poland	2018	28	3,54
Ireland	2018	29	3,51
Qatar	2018	30	3,47
Hungary	2018	31	3,42
Thailand	2018	32	3,41
South Africa	2018	33	3,38
Chile	2018	34	3,32
Estonia	2018	36	3,31
Israel	2018	37	3,31
Slovenia	2018	35	3,31
Panama	2018	38	3,28
Vietnam	2018	39	3,27
Iceland	2018	40	3,23
Malaysia	2018	41	3,22
Greece	2018	42	3,2
Oman	2018	43	3,2
India	2018	44	3,18

Cyprus	2018	45	3,15
Indonesia	2018	46	3,15
Turkiye	2018	47	3,15
Romania	2018	48	3,12
Croatia	2018	49	3,1
Cote d'Ivoire	2018	50	3,08
Mexico	2018	51	3,05
Bulgaria	2018	52	3,03
Slovak Republic	2018	53	3,03
Lithuania	2018	54	3,02
Saudi Arabia	2018	55	3,01
Brazil	2018	56	2,99
Rwanda	2018	57	2,97
Colombia	2018	58	2,94
Bahrain	2018	59	2,93
Philippines	2018	60	2,9
Argentina	2018	61	2,89
Ecuador	2018	62	2,88
Kuwait	2018	63	2,86
Iran, Islamic Rep.	2018	64	2,85
Serbia	2018	65	2,84
Ukraine	2018	66	2,83
Egypt, Arab Rep.	2018	67	2,82
Bosnia and Herzegovina	2018	72	2,81
Kazakhstan	2018	71	2,81
Kenya	2018	68	2,81
Latvia	2018	70	2,81
Malta	2018	69	2,81
Costa Rica	2018	73	2,79
Paraguay	2018	74	2,78
Russian Federation	2018	75	2,76
Benin	2018	76	2,75
Montenegro	2018	77	2,75
Mauritius	2018	78	2,73
Lebanon	2018	79	2,72
Brunei	2018	80	2,71
Lao PDR	2018	82	2,7
North Macedonia	2018	81	2,7
Jordan	2018	84	2,69
Peru	2018	83	2,69
Uruguay	2018	85	2,69
Maldives	2018	86	2,67
Albania	2018	88	2,66
Dominican Republic	2018	87	2,66
São Tomé and Príncipe	2018	89	2,65

Djibouti	2018	90	2,63
Burkina Faso	2018	91	2,62
Armenia	2018	92	2,61
Cameroon	2018	95	2,6
Honduras	2018	93	2,6
Sri Lanka	2018	94	2,6
Malawi	2018	97	2,59
Mali	2018	96	2,59
Bangladesh	2018	100	2,58
Cambodia	2018	98	2,58
El Salvador	2018	101	2,58
Uganda	2018	102	2,58
Uzbekistan	2018	99	2,58
Belarus	2018	103	2,57
Ghana	2018	106	2,57
Solomon Islands	2018	104	2,57
Tunisia	2018	105	2,57
Comoros	2018	107	2,56
Kyrgyz Republic	2018	108	2,55
Morocco	2018	109	2,54
Bahamas, The	2018	112	2,53
Nigeria	2018	110	2,53
Zambia	2018	111	2,53
Jamaica	2018	113	2,52
Nepal	2018	114	2,51
Congo, Rep.	2018	115	2,49
Moldova	2018	116	2,46
Algeria	2018	117	2,45
Togo	2018	118	2,45
Georgia	2018	119	2,44
Congo, Dem. Rep.	2018	120	2,43
Sudan	2018	121	2,43
Chad	2018	123	2,42
Pakistan	2018	122	2,42
Trinidad and Tobago	2018	124	2,42
Guatemala	2018	125	2,41
Turkmenistan	2018	126	2,41
Gambia, The	2018	127	2,4
Guinea-Bissau	2018	129	2,39
Madagascar	2018	128	2,39
Mongolia	2018	130	2,37
Bolivia	2018	131	2,36
Guyana	2018	132	2,36
Fiji	2018	133	2,35
Tajikistan	2018	134	2,34

Mauritania	2018	135	2,33
Equatorial Guinea	2018	136	2,32
Myanmar	2018	137	2,3
Syrian Arab Republic	2018	138	2,3
Lesotho	2018	139	2,28
Yemen, Rep.	2018	140	2,27
Senegal	2018	141	2,25
Liberia	2018	143	2,23
Venezuela, RB	2018	142	2,23
Somalia	2018	144	2,21
Cuba	2018	146	2,2
Guinea	2018	145	2,2
Iraq	2018	147	2,18
Bhutan	2018	149	2,17
Papua New Guinea	2018	148	2,17
Gabon	2018	150	2,16
C.A.R.	2018	151	2,15
Zimbabwe	2018	152	2,12
Haiti	2018	153	2,11
Libya	2018	154	2,11
Eritrea	2018	155	2,09
Sierra Leone	2018	156	2,08
Niger	2018	157	2,07
Burundi	2018	158	2,06
Angola	2018	159	2,05
Afghanistan	2018	160	1,95

**Tablo 4:2018 yılı Lojistik Performans Endeksi sıralaması**

Kaynak: (Worldbank)

Lojistik Performansı İndeksi Dünya Bankası tarafından iki yılda bir yayımlanmaktadır. ‘Logistics Performance Index (LPI) 2018’ raporuna göre 160 ülkenin lojistik performansı açıklanmış ve Türkiye’nin buradaki sıralaması 3,15 puanla 47. Sırada açıklanmıştır. Türkiye’nin lojistik performans indeksi’nin düşük olmasının sebebi ise karayolu ağırlıklı taşıma yapılması, geleneksel taşımacılık yapısından çağdaş lojistik yaklaşımına geçilememesi olarak dikkat çekmektedir. Uzun gümrükleme süreçleri, liman ve demiryolu alt yapısındaki yetersizlikler, yoğun bürokrasi ve çok modlu taşımacılık yapısına dayalı lojistik merkezlerin oluşturulamaması gösterilmiştir. Rapor verilerine göre sektörün sertifikasyon eksikliği, bilişim teknolojisi kullanımındaki yetersizlikleri, kurumsallaşamaması, eğitim, araştırmadaki eksiklikler ön plana çıkmıştır. (İkmib, 2021)

### **2.1.7.2.Türkiye’de Lojistik Sektörü**

Türkiye’nin pek çok ülke için kara, denizyolu, havayolu ve boru hattı için Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında köprü görevi görmesi lojistik önemini gittikçe artırmaktadır. Ülkemizin lojistik sektöründeki performansının en üst seviyeye çıkarılabilmesi için, doğu-batı yönünde kesintisiz demiryolu taşımacılığının yapılabilmesi, limanların demiryolu bağlantılarının yapılması ve OSB’lerin demiryolu ile limanlara bağlanması önem taşımaktadır. Kapıkule başta olmak üzere uluslararası sınır kapılarındaki yoğunluğun azaltılması gerekmektedir. Sınır kapılarında yaşanan aksaklıklar ticaretimizin aksamasına neden olmuştur (Utikad, 2021).

### **2.1.7.3.Türkiye’de Lojistik Sektörüne İlişkin SWOT Analizi**

Lojistik sektöründe diğer ülkelerle rakiplik edebilmek için, ülkelerin rakip ülkelere göre kendilerine avantaj sağlayan özelliklere sahip olmaları gerekmektedir.

<b>GÜÇLÜ YÖNLER</b>	<b>ZAYIF YÖNLER</b>
Türkiye, Orta Doğu ve Avrupa'ya uzanan yol üzerinde bir köprü konumundadır.	Fiyat odaklı rekabet yüksek kalitede hizmet sunan firmaları zorlamakta ve özellikle kamyon taşımacılığındaki kar oranlarını olumsuz etkilemekte.
Çok uluslu lojistik şirketlerinin varlığı yerel şirketlere teknik bilgi ve birikimlerinden faydalanma imkanı sunmaktadır.	Sektördeki kayıt dışı faaliyetler haksız rekabete yol açmakta.
İş gücü maliyetleri düşüktü.	Özellikle deniz ve demir yolu altyapısında modernizasyon eksikliği bulunmaktadır.
Türkiye'de Avrupa'nın en büyük kamyon filolarından birisi ve gelişmiş karayolu taşımacılık sektörü bulunmaktadır.	Kalifiye eleman eksikliği vardır.
	Demiryolu taşımacılığın oranı düşüktür.
<b>FIRSATLAR</b>	<b>TEHDİTLER</b>
Uluslararası ticaret hızla artmaktadır.	Global ekonomik kriz.
Türkiye AB üyeliğine katılırsa ticaret hacminin daha da artmasını sağlayacaktır.	Deniz taşımacılığında Yunanistan ve kara taşımacılığında ise Bulgaristan önemli rakiplerdir.
Yeni limanların inşa edilmesine uygundur.	Kamyon taşımacılığında var olan kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri fazla orandadır.
AB'nin kendi içinde belirlemiş olduğu 10 ana ulaşım koridorundan en önemlisi Avrupa-Kafkasya-Asya koridoru doğrudan Türkiye üzerinden geçmektedir.	Petrol fiyatlarındaki yükselişler.
Lojistik teknolojileri hızla gelişmektedir.	Lojistik altyapısı eksiklikler bulunmakta.

**Tablo 5:Türkiye’de Lojistik Sektörüne İlişkin SWOT Analizi**

Kaynak: (gür Erkan; 2014)

### **2.1.8. Lojistik Faaliyetlerinde Başlıca Sorunlar**

İkinci Dünya Savaşı'ndan bu zamana kadar lojistik ve taşımacılık konusunda çeşitli çalışmalar yapılmış, Ancak ilk çalışmalarda, paketlenme, depoalma vb. gibi lojistik süreçteki lojistik sorunlar değil de sadece ulaşım sorunları gibi daha kısıtlı konular ele alınmıştır (Wu, 2008: 218).

Wu, Y., (2008), küresel lojistiğin işletmeler için diğer lojistik süreçlere veya faaliyetlere kıyasla çok daha önemli bir tehdit oluşturduğunu belirtmektedir.

Türkiye'nin lojistik alanındaki seviyesini değerlendirip ve sonrasında sektörde yaşanan sorunları ele alarak, bu sorunlar nedeniyle Türkiye'nin lojistik merkezi üs olma avantajını kullanamayacağını belirtmiştir. (Süzer, 2003)

### **2.1.8.1.İç Kaynaklı Sorunlar**

İç sorunlar kurumsallaşma eksikliği, yöneticilerin bilgi ve deneyim eksikliği, kalifiye personel eksikliği, bilgi teknolojisinin düşük kullanımı, dış kaynak kullanımı eksikliği, zayıf finansal yapı ve araç eksikliği olarak ifade edilmektedir.

#### **Kurumsallaşamama**

İşletmeler sürekliliklerini devam ettirebilmek için kurumsallaşmak zorunda bulunmaktadırlar. Türkiye’de şirketlerin çoğunlukla Aile şirketlerinden oluşmakta ve Aile şirketlerinin ise en büyük sorunu kurumsallaşamamaktır.(Bayer, 2005)

Ülkemizde günümüz koşullarında faaliyet gösteren lojistik firmalarının geçmişini incelediğimizde, iki kasa ve bir masadan oluşan küçük nakliye şirketlerinden, entegre ve sistematik hizmet veren lojistik şirketleri haline geldikleri daha yeni yeni görülmektedir (Keskin, 2018: 35).

#### **Yöneticilerin Bilgi ve Tecrübe Eksikliği**

Aile şirketlerinin idare yapısı ve şirkete karşı sorumlulukları incelendiğinde, yaş faktörünün aile bireylerinin yeteneklerinden ziyade deneyim üzerinde etkili olduğu görülmüştür. Bu yaklaşıma göre şirket içinde yapılan kusurlardan aile fertlerinin sorumlu tutulamayacağı, yetki devrinin kalıplaşmış bir yapı olduğu, iş tanımlarının yapılmadığı ve karların dağıtılmaması için sektörde eğitilmiş profesyonel yöneticiler yerine aile fertlerinin istihdamının dikkate alındığı görülmüştür. Bu tür şirketlerde, çocuklar şirkete dahil edilmekte ve yönetim seviyesinin oluşturulmasındaki yetenek ve deneyimlerinden bağımsız olarak çeşitli bölümlere getirilmektedir. Lojistik sektöründeki bilgi ve deneyim eksikliği, şirketin gelecekte kimin yönetmesi gerektiğine karar veren şirket içindeki yönetim anlayışı ile yakından ilgilidir (Gür, 2009: 85).

### **Kalifiye Eleman Eksikliği**

Lojistik sektöründe donanımlı ve nitelikli işgücü yokluğu önemli bir eksiklik olarak belirtilmiştir. Gümrük mevzuatında uzman olmanın yanı sıra, lojistik süreçlerdeki yazışmaları takip edebilen, yabancı dili iyi olan ve işin gerektirdiği eğitimi almış personel eksikliği, lojistik sektöründe önemli sorunlar teşkil etmektedir (Koban ve Keser, 2007: 195).

Personelin istenilen kalitede ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde eğitilmesi için, uygulama alanında ve teorik bölümün desteklenmesinde saha eğitimine ihtiyaç duyulmaktadır (Ateş, 2005: 27).

### **Bilgi Teknolojileri Kullanımının Düşük Olması**

Lojistik sektöründe kurumsal kaynak planlaması, nakliye yönetim sistemleri, POS takip sistemleri, depo yönetim sistemleri, uydu araç takip sistemleri, veri tabanı yönetimi, ileri planlama sistemleri, sipariş sistemleri, elektronik veri değişimi, RFID (radyo frekansı ile tanımlama) (Radio Frequency Identification) gibi programlar kullanılmaktadır. Bu programlarla lojistik şirketleri stok kalem yönetiminden yük takibine, depo yönetiminden nakliye güzergâhlarının belirlenmesine kadar çoğu faaliyeti takip edebilmektedir. Ancak İstanbul Ticaret Odası tarafından düzenlenen Türkiye Lojistik Altyapı Analizi' ne göre sektördeki en büyük firmaların bu teknolojileri kullanma oranlarının çok yüksek olduğu buna karşın küçük ve orta ölçekli şirketler söz konusu teknolojileri düşük oranda kullandıkları gözlemlenmiş ve bunun neticesinde bilgi teknolojileri eksikliğinden kaynaklanan sorunlar yaşandıkları belirlenmiştir (Orhan, 2003: 101).

### **Dış Kaynak Kullanımının Gelişmemiş Olması**

Küçük veya orta ölçekli şirketler tüm lojistik faaliyetlerini yeterince tamamlayamamaktadır. Çok kapsamlı lojistik faaliyetleri yürütmek için şirketin kapsamlı personel ve iş departmanları oluşturması gerekmektedir. Türkiye'deki lojistik şirketleri dış kaynak kullanımına direnç göstermektedir. Bunun nedeni, sektör yöneticilerinin dış kaynak kullanımı konusuna sıcak bakmaması ile ilgilidir (www.kobitek.com).

### **Zayıf Mali Yapı ve Araç Gereç Eksiklikleri**

Uluslararası rekabet gücü, büyük ölçüde finansal güce dayanmaktadır. Bu bağlamda, bilhassa gelişmekte olan ülkelerde ulusal düzeyde etkinlik gösteren birçok firma, küresel ölçekte rakiplerle rekabet etmekte zorluk çekmektedir. Örneğin Türkiye'deki lojistik sektöründeki şirketler, uluslararası rakiplerine kıyasla finansal ölçek ve dünya çapındaki organizasyonel yetenek gibi çeşitli alanlarda dezavantajlı olarak kabul edilmektedir. Lojistik

şirketlerinin kredi ve finansman sorunları var olmaktadır. Tahsilattaki gecikmeler ve tahsil edilemeyen ödemeler, özellikle finansmanda önemli bir rol oynamaktadır. Limanlarda, limanların geri kalanındaki bölgelere hizmet eden ekipmanlar yetersiz olduğu ifade edilmektedir. Bu, maliyetleri ve hizmet kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Havayolundaki yüksek ekipman fiyatları başka bir sorun olarak kabul edilmektedir.

Lojistik hizmetleri sağlamak sermaye gerektiren yatırımlar ile mümkündür. Bu yatırımın lojistik şirketleri tarafından yapılması, hizmet talep eden şirketler ile lojistik hizmeti veren kuruluşlar arasında uzun vadeli anlaşmalar yapılarak mümkün olmaktadır. Ancak hizmet talep eden firmalar çoğunlukla 6 aylık veya 1 yıllık anlaşmaları tercih etmekte ve birden fazla tedarikçiyle çalışmaktadır. Bu anlamda, lojistik şirketleri için uzun vadeli yatırımları imkânsız kılmaktadır (Narin, 2009: 95).

#### **2.1.8.2. Dış Kaynaklı Sorunlar**

Dış kaynaklı sorunlar, sektörün kendi içinde farkındalık eksikliği, yasal düzenlemelerdeki belirsizlikler, bürokrasi, taşımacılık alanındaki sorunlar, gümrüklemedeki sorunlar ve altyapı eksiklikleri olarak ifade edilmektedir.

#### **Sektör Bilincinin Yerleşmemiş Olması**

Küreselleşme sürecinde, sektörün dünya lojistik ağında önemli bir konuma sahip olması gerekmektedir. Bu bağlamda Türkiye’de lojistikte standardizasyon ve sertifikasyonların oluşturulması, sektörel verimliliği ve etkinliği arttıracak şekilde yapılandırılması, özel ve kamu sektörleri arasında eşgüdümün sağlanması, lojistikte insan kaynaklarının geliştirilmesi ve formasyon görmeleri, bilgi, beceri ve yetkinliklerin arttırılması, çağdaş ve ekonomik donanım, bilişim, iletişim teknolojilerinden yararlanılması, değişik lojistik sistem seçeneklerinden yararlanılması gerekmektedir (Narin, 2009: 95).

#### **Yasal Düzenlemelerdeki Belirsizlikler**

Son beş yılda Türkiye'nin dış ticaret hacmindeki %316’lık artışa rağmen, AB belge kotalarındaki artış %40 seviyesinde kalmıştır. Belge kotaları ile birlikte, Türkiye'nin Gümrük Birliği kapsamında güçlü olduğu sektörlere uygulanan kotalar da dış ticareti sınırlayan bir sorun olarak görünmektedir. Ayrıca ticari bağlantıların, potansiyelinin altında kalması lojistik sektörünü doğrudan etkilemektedir (Narin, 2009: 95).

### **Taşımacılık Alanında Yaşanan Sorunlar**

Türkiye coğrafi yapısından dolayı stratejik bir konuma sahip olmasından dolayı komşu ülkelere göre birçok avantaja sahip olduğu görülmektedir.

Son yıllarda, zorlu vize uygulamasına ek olarak kasten yapılan cezalar gibi sorunların Tır ve Kamyon şoförleri tarafından dile getirilmeye başlanmıştır. AB içinde önem kazanmaya başlayan korumacılık politikalarının nedeni olan sorunlar, büyüyen AB'nin örtük iş bölümü politikası çerçevesinde ele alınabilir. Karayolu taşımacılığında, AB'ne bağlı ülkelere tanınan avantajlara ve Türk lojistik firmalarının önüne çıkarılan engeller eklenince Türk lojistik şirketlerinin rekabet gücü azalmaktadır (Narin, 2009: 95).

### **Gümrükleme Sorunları**

Gümrüklemede; teknik altyapı eksiklikleri, gümrük hizmetlerinin yetersizliği, gümrüklerde çalışan personelin deneyimsizliği ve eğitimsizliği, çalışan personel sayısının yetersiz olması gümrükte yaşanan sorunlar olarak gösterilebilir. Gümrük kapılarında genel yapısal bir değişikliğe ihtiyaç vardır (Süzer, 2003: 8).

### **Teknik Alt Yapı Yetersizlikleri**

1970 yıllarında, AB ülkelerinde demiryolu taşımacılık oranı %21 idi. 1999 yılına gelindiğinde bu oran %8'e düşmüştür. Aynı dönemde, karayolunun kullanımı oranı ise %30'dan %44'e yükselmiştir. AB ülkelerindeki karayollarındaki kuyruklardan kaynaklanan mali kayıpların her yıl AB'nin GSMH'nin yaklaşık %1'ine eşit olduğu belirlenmiştir. 1999 yılında AB, karayollarının yarattığı sorunları çözmek için tek başına demiryolları geliştirmek için 32 milyar Euro yatırım gerçekleştirmiştir (Narin, 2009: 95).

### **Bürokrasi**

Türkiye'nin lojistik sektöründe AB ile benzer sorunlar ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'nin lojistik faaliyetleri, lojistik köy ya da lojistik merkez vb. isimlerle özellikle endüstriyel ve ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı alanlara yakın toplama girişimleri mevcuttur.

### **Outsource (Dış Kaynak) Kullanımının Gelişmemesi**

Dış kaynak kullanımı, işletmelerin uzman olmadıkları alanlarda doğrudan başa çıkma ve diğer faaliyetler için aracı kurumlar kullanmasıdır. Dış kaynak kullanımı ile, işletme rekabet avantajı sağlamakta ve böylece işletme diğer faaliyet alanlarına daha fazla yatırım yapma imkanına kavuşmaktadır. (Özbay, 2004: 24).

Türkiye'nin lojistiğinin dış kaynak kullanması incelendiğinde, üretim ve mal hareketinin yaklaşık %85'i işletme içinde gerçekleşirken, geri kalan %15'i dış kaynaklıdır (Uca, 2017: 72).

Giderek daha rekabetçi bir ortamda, işletmeler, uzmanlıklarını rakiplerinden farklı kılan temel işletme işlevlerine odaklanmak için finansal operasyonlarında ve muhasebe, yönetim, yatırım ve ulaşım işlevlerinde dış kaynak kullanmaya başlamıştır (Orhan, 2003: 39).

Büyük işletmelerin dış kaynak kullanımını sıkça tercih etmesinden dolayı kendi alanlarına zaman ayıra bildikleri ve alanlarında profesyonelleştikleri görülmektedir. Bununla birlikte, küçük veya orta ölçekli lojistik şirketlerin, dış kaynak kullanımında daha fazla iş departmanı kurma ihtiyacı olduğundan ve yatırım açısından özel bir harcama gerektiğinden tüm lojistik faaliyetlerini tam olarak yerine getiremediği görülmektedir. Bunun sonucunda, KOBİ'ler açısından işler daha karmaşık ve kararsız bir hal almaktadır (Dölek, 2015: 72).

KOBİ'ler dış kaynak kullanımına yönelmeyip, kendi sorunlarını kendi kaynaklarıyla çözüm aramaktadırlar. Sonuç olarak, işletmelerin kendi işletme faaliyetlerinde kırımlar meydana gelmekte ve rakiplere kıyasla dezavantajlı bir duruma düşmektedirler. Türkiye'deki çoğu lojistik firmasının bu dezavantaja rağmen dış kaynak kullanımına gitmediği görülmektedir (Orhan, 2003: 39).

### ***Dış Kaynak Kullanmanın Firmalara Sağladığı Yararları***

- Sürekli değişmekte ve gelişmekte olan teknoloji karşısında hizmet sektörüne uyum sağlayabilmek,
- Altyapı, donanım ve tesisler gibi yüksek maliyetli gereksinimleri azaltabilmek,
- Taleplerdeki ani dalgalanmalar
- Mevcut lojistik pazarında rekabet etmeyi güçlendirecek kapasitenin sağlanması,
- Birim maliyetlerin azaltılması,
- Bilgi ve bilgi sistemlerine kolay entegrasyon,
- Şirketin uzman olduğu ana işe zaman ayırma ve odaklanma fırsatı,
- Şirketin ana işi dışındaki işlerin idari yükümlülüğünden kurtulmak,
- Önceden öngörülebilir maliyet analizi ile doğru plan yapabilmek,
- Teknolojik açıdan görünen risk etkenlerinin minimuma indirilmesi,
- Hizmet standartlarını kolaylaştırmak,

- Çalışma koşullarında esnek zamanlama olarak belirtilmektedir (Uca, 2017: 89; Can, B.E., 2019: 101).

### ***Dış Kaynak Kullanımının Firmalarda Oluşturabileceği Zararlar***

- Sözleşme maddelerindeki kararlarının 3. lojistik firmaları tarafından gerçekleştirilmemesi,
- İşletmelerin sırlarının gizliliği ve bilgi teknolojisinin çalınması unsuru,
- Tedarikçiler ve üreticiler üzerindeki yönetim ve idare etkisini kaybetme olasılığı,
- Dış kaynak kullanarak şirkette çalışan sayısının azaltılmasından etkilenen iş ortamında çalışma huzurunun azalması riski olarak belirtilmiştir (Uca, 2017: 89).

## **2.2. KUR DEĞİŞİMİ VE ETKİLERİ**

### **2.2.1. Döviz ve Döviz Kuru Kavramı**

Döviz, kağıt ve madeni şekilde bulunan bütün uluslararası geçerliliği bulunan para, belgeler ve her türlü araçları kapsar. Döviz genel olarak, tüm yabancı ülke paraları ile yabancı ülkelerde geçerli olan ve para yerine geçen her türlü senet ve ödeme araçlarını ifade eder (Kardaşlar, 2013:5).

Nakit şeklinde elde bulundurulmuş paralara efektif denilmekte. Buna karşın, mevduat sertifikaları, ödeme emri, banka havalesi, seyahat çekleri, döviz poliçeleri gibi nakit'e dönüştürülebilen tüm araçlara efektif denilmektedir (Yalçınar, 2008:210-211).

Var olan her yabancı para uluslararası düzeyde pek kabul görmeyebilir. Ekonomi zayıflığı olan ve ödemeler dengesi açık veren ülkelerin para birimi döviz olmasına rağmen, uluslararası ödemelerinde kullanılmadığı görülmektedir. Ekonomisi daha güçlü olan ülkelerde paralar genelde konvertibl olup farklı yabancı paralara kolaylıkla çevrilebilmektedir. IMF konvertibilite'ye şöyle açıklık getirmiş; bir ülkede yerleşik olsun veya olmasın o ülkenin parası veya diğer yabancı paralar ile olan alacaklarını serbest bir şekilde değiştirilebilmesi ve diğer uluslararası para birimlerine kolaylıkla çevrilmesidir (Karlık, 2013:556).

Döviz piyasalarında aracı kurumların mevcut olduğu, döviz arz eden satıcılar ve döviz talebinde bulunan alıcılar vardır. Döviz arz ve talebinin oluşması ile döviz kurları oluşmaktadır (Seyidoğlu, 2001:80).

Kur, ülkeler arasındaki fiyat düzeyleri karşısındaki farklılığı ortadan kaldırır. Döviz kuru ülkelerin birbirleri arasında üretilen mal ve hizmetlerin fiyatları ve maliyetleri konusunda bilgilendirme ve karşılaştırılmasını sağlar (Taşdelen, 2018:91).

Kurlar, efektif ve döviz alış ve satışına bağlı olarak, kambiyo işlemlerini gerçekleştirme esnasında arz ve talep dengesine göre oluşmaktadır. Döviz kurları aşağıdaki faktörlerin etki etmesi ile değişime girmektedir.

- Ülkeler arasındaki genel fiyat düzeyleri
- Ülkelerde beklenen enflasyon oranları
- Ülkelerde uygulanan faiz oranları
- Devletin; Ekonomi ve Politikasında yaşanan nedenler dolayısıyla Dış Ticarete belirlemiş olduğu kısıtlama ve yaptırımlar (Doğukanlı, 2008:49).

### **2.2.2. Türkiye’de Kur Değişimlerinin Tarihi**

Küreselleşme hız kazandıkça kur değişimlerinin anlık takibi ticaretle uğraşanlar açısından daha da önemli bir hale gelmiştir. Ve son zamanlarda yaşanan kur artışları, Cumhuriyet tarihi boyunca Türk lirasının değerinin değişim sürecini ve şimdiye kadar uyguladığı kur politikalarını gündeme getiriyor.

Türkiye, 24 Ocak 1980 tarihinde alınan karar ile birlikte ticarete serbestleşmeyi seçmiştir. İhracata dönük büyüme modeli uygulanmaya başlamıştır. Bu tarihe kadar Türkiye sabit döviz kurunu kullanmış, bu yıldan sonra dalgalı kur rejimine geçmiştir. Türkiye’nin, DTÖ (Dünya Ticaret Örgütü) üyeliği ve Gümrük Birliği’ne geçmesi ile birlikte ithalat ve ihracattaki hacmi gittikçe artmıştır.(Alacahan ve Akarsu, 2017)

Sabit kur rejiminde; her gün arz ve talep üzerinden dalgalanan kur değerleri bu sistemde sabit tutulur. Yani, o ülkenin yerli parasının değeri Merkez Bankası tarafından belirlenmiş bir kur üzerinden yabancı paralara karşı eşitlenir. Fakat dünya ekonomisi kadar hareketlidir ki ve ülkelerin dış ticaretinde meydana gelen dalgalanmalar Merkez Bankası tarafından belirlenen sabit kur devam ettirilemez duruma gelebilir. Bu gibi durumlarda devlet, resmi döviz fiyatlarını yükseltilebilir bu olaya (devalüasyon) denir. Veya resmi döviz fiyatlarını düşürülebilir, işte o zaman (revalüasyon) söz konusu olur.

Türkiye Cumhuriyeti’nde, 1930 senesine kadar Türk lirasının değerinde arz ve talep dalgalanmaları meydana gelmiştir. Lozan Antlaşması’ndan dolayı devletin 5 yıl boyunca

gümrük politikalarının uygulanamaması ve dolayısıyla ithalat kısıtlamasıyla karşılaşması ve para kontrolü gibi araçlardan yoksun bırakılması bu duruma neden olmuştur. Buna rağmen Türk lirası bu dönemde yurtdışı piyasalarında aşırı değer kaybetmemiştir. 1929'ta yaşanan Dünya Ekonomik Bunalımı sonrasında kambiyo kurlarında istikrarsızlıklar oluşmuş ve hükümet önlemler almak amacıyla 1930 tarihinde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nı kurmuştur. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası 1931 faaliyete başlamış Türk lirasının piyasadaki değeri için farklı planlar yapmıştır.

#### ➤ 7 Eylül 1946 Tarihindeki Devalüasyon

1930'lar da ekonomide uygulanan sıkı kambiyo kontrollerinin yaşandığı bir dönemdi. 2. Dünya Savaşı boyunca Türk lirası diğer para birimlerine karşı daha da değerli hale gelmiştir. Ama savaş sırasında yaşanan enflasyon ve savaşın sonrasında ekonomide liberalleşmenin teşvik edilmesi, Türkiye'nin ilk defa yüksek bir devalüasyon ortamına girmesine neden oldu.. Recep Peker Hükümetinin 7 Eylül 1946 tarihinde almış olduğu kararlara istinaden Türk lirasının değeri %40 oranında değer kaybetti ve 1 ABD doları 1,3 TL iken 2,8 TL seviyelerine kadar geldi.

#### ➤ 4 Ağustos 1958 Devalüasyonu

2. Dünya Savaşı sonrasında ABD ve Sovyetler Birliği uluslararası düzeyde iki gruba ayrılmıştı. Kore Savaşı'nda Batı'nın yanında katılım gösteren Türkiye de bu gruplaşmada tercihini yapmıştır. ABD'nin dış yardım programı süreciyle meydana gelen serbest piyasa ekonomisiyle dışa açılma isteği Türkiye ekonomisinin şeklini de değiştirmiştir. 1950 yılında İthalatta yaşanan serbestleşme ve dış kaynak bolluğu yüksek büyüme oranları sağladı. Bu olumlu koşulların tam tersine dönmesi ve artan dış borçlar nedeniyle Türkiye ilk kez IMF ile tanıştı. 4 Ağustos 1958'de ekonominin iç dengesinin sağlanması düşüncesi ile istikrar programını uygulamaya koymuştur (Turgut, 1991: 183-184). İstikrar programı çerçevesinde 1 ABD doları 9 TL'ye eşitlendi ve İki yıl sonrasında bu karar tüm kurlarda uygulanmıştır.

#### ➤ 10 Ağustos 1970 Devalüasyonu

Türkiye 1960'lı yıllarında, tecrübelerinden ders çıkarılmış bir planlı kalkınma dönemine geçer. 1964 yılından itibaren Türk lirasındaki aşırı değerlenmesi ve oluşturulan kur politikaları 1970'li yılların başlarında ödemeler dengesi krizine neden olur. Ve bunun sonucunda 10 Ağustos 1970 tarihinde Türk lirası %66 oranında değer kaybederek 1 ABD doları 15 TL'ye eşitlenmiştir.

#### ➤ 1970-80 Arası Kur Ayarlamaları

Krizlerle dolu bu on yıl savaş sonrası Ağustos 1971'de 1 ons altın, 35 ABD dolarına eşitlenerek ekonomik öngörülebirlilik sağlayan Bretton Woods sistemi çöktü ve para birimleri

serbest dalgalanmaya geçti. 1973 yılında OPEC'in petrol fiyatlarını dört katına çıkarması dünyada yüksek büyüme rakamlarına son vermesine ve Türkiye'nin de içinde bulunduğu gelişmekte olan ekonomilerin tamamen borca batmasına neden oldu. Türkiye için Kıbrıs Bunalımı ve ABD Ambargosu da ortaya çıkınca 1977 yılından sonra Türkiye bir kriz içerisine girdi. Türkiye vadesi gelen borçlarını ödeyemediği için, 1978'de IMF ile anlaşmak durumunda kalmıştır. Bu anlaşma çerçevesinde 1 ABD doları 25 TL'ye eşitlenmiş ve bir yıl sonra yine bir devalüasyon yapılmış 1 ABD dolarının değeri 47 TL olmuştur.

#### ➤ **24 Ocak 1980 Kararları**

Duraksayan ekonomi, yükselen enflasyon, sosyal ve siyasi kargaşa ve yürütülemeyen istikrar programları Türkiye'yi ekonomik olarak zora soktu. 1979 yılında İran-İrak Savaşı'nın tetiklediği 2. Petrol Krizi ekonomide büyük bir şok yarattı. Türkiye, ekonomisinin çok daha kötü noktaya gelmemesi için kredi bulmak zorunda kalmıştı. Türkiye'nin IMF kredisi alabilmek için 24 Ocak 1980 kararları bir ekonomik programdı. Bu kararlar, Türkiye'nin ihracata dönük büyüme modeline geçişinde önemli rol oynadı. Yeni ekonomik program neticesinde döviz kuru Türkiye'nin rekabet gücünü sağlayacak bir değişken olacak ve serbestleşmeye geçilecekti. Bu nedenle 1 ABD doları 47 TL'den 70 TL'ye yükseltildi.

1980 yılından sonra Türkiye'de sabit kur rejiminden Merkez Bankası'nın çeşitli piyasa araçları kullanarak kurdaki değişimlere etki ettiği için dalgalı kur rejimine geçilmesi gerekmiştir. Ağustos 1988 tarihinde Merkez Bankası bünyesinde döviz ve efektif piyasaları kurulmuştur. Sabit kur rejiminin sone ermesiyle beraber bazı dönemler uygulanan yüksek oranlı devalüasyonlar da sona ermiştir. Ama 1980'den sonra da Türkiye ekonomisi kriz dönemlerinde kurlarda yüksek değişimlerin olduğu zamanlar yaşamıştır.

#### ➤ **2001 Krizinde Türk Lirası Bir Günde %28 Değer Kaybetti**

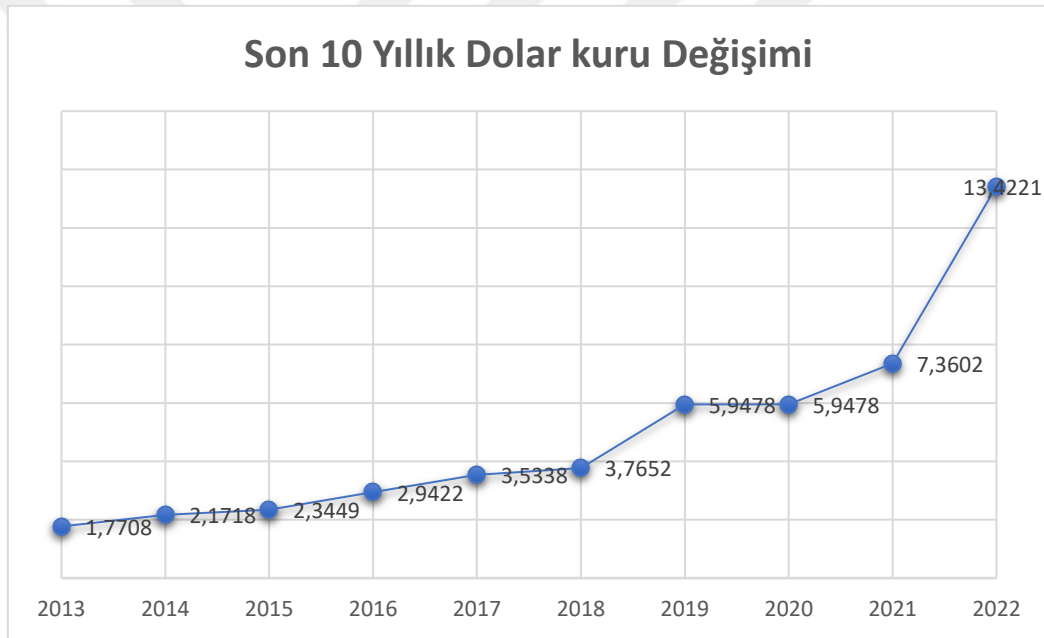
Son 40 yıl içerisinde Türk lirasındaki en büyük değer kaybı 22 Şubat 2001'de yaşanmıştır. Olumsuz ekonomik gelişmeler ve siyasi gerginliklerin rol aldığı 2001 Şubat krizinde ABD doları 685 bin TL'den 957 bin TL'ye yükseltilmiştir. Türkiye yaşantısında önemli değişimlere neden olan bu kriz, ekonominin %6' oranında daralmaya neden olmuştur.

Son yıllara bakıldığında ise Türk lirasında en yüksek değer kayıpları 2018 yılında yaşanmıştır.. ABD ile Türkiye arasında Rahip Brunson krizi ve olumsuz ekonomik gelişmeler 2018'in başında 3,75 TL seviyelerinde olan ABD doları yıl içerisinde 7 TL seviyelerine kadar çıkmıştır. Türk lirası, ABD dolarına karşı 24 Mayıs ayında %5, 13 Ağustos ayında %9 ve 14 Ağustos'ta ise %13,6 değer kaybetmiştir. 20 Mart 2021 tarihinde ise Merkez Bankası Başkanı Naci Ağbal'ın görevden alınması Türk lirası içinde hareketlenmeler yaratmış ve bir gün içinde %8 değer kaybetmiştir.

### ➤ 2008-2012 Küresel Ekonomik Kriz

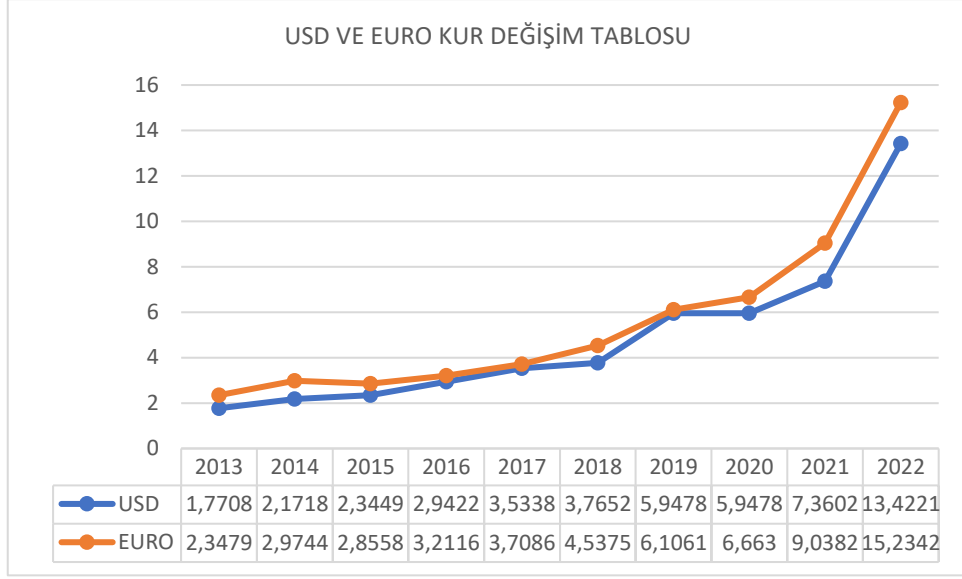
2008 yılında Amerika Birleşik Devletlerindeki taşınmaz mal piyasasında büyük bir düşüş yaşanmıştır. ABD'deki konut fiyatları 2000'li yıllar boyunca büyük bir yükselme göstermiş ve bu yükselmenin bir nedeni de kolaylıkla elde edilebilen mortgage kredileri idi. Sürekli olarak yükselen konut fiyatları piyasalarda aşırı derecede iyimser bir hava yaratmış, bankaların düşük gelirli ailelere konut almak için kolayca kredi sağlamalarına yol açmıştır. Konut fiyatları inişe geçince subprime mortgage (yüksek risk ve yüksek faizli kredi) denilen bu kredi piyasası çökmüş, kredi faizlerini ödeyemeyen düşük gelirli ailelerinin iflas etmelerine ve konutlarına el konmasına neden olmuştur. ABD'de başlayarak Avrupa ve Asya ekonomilerini etkisi altına alan küresel krizin tüm dünya ile birlikte Türkiye'de de talep ve büyümede daralmaya neden olmuştur.

### ➤ Son Yıllarda Döviz Kurları



**Tablo 6: Türkiye'de Son 10 Yıllık Dolar Kuru Değişimi**

Kaynak: T.C. Merkez Bankası



**Tablo 7: USD ve Euro Kur Değişim Tablosu**

Kaynak: T.C. Merkez Bankası

### 2.2.3. Döviz Kurunu Belirleyen Faktörler

Herhangi bir yabancı ülke para birimi, başka bir yabancı ülkenin para birimine dönüştürüldüğünde kullanılan orana döviz kuru denir. Döviz kuru, söz konusu para birimine olan arz ve talep değişikliği sonucunda eş zamanlı olarak değişiklik gösterir. Yurtdışı ile para birimi dönüşümü yapıldığı zaman döviz kuru'nu hangi faktörlerin belirlediğini bilmek önem arz etmekte.



**Şekil 3. Döviz Kurunu belirleyen Faktörler**

Kaynak: <https://technogezgin.com/faiz-artarsa-ne-olur-faiz-ne-zaman-artar/> (2022)

### **2.2.3.1. Enflasyon Oranları**

Piyasada var olan enflasyon oranlarındaki muhtemel değişimler döviz kuru oranlarını da etkilediği ortadadır. Enflasyon oranlarında düşüş olan bir ülkenin para birimi genelde, enflasyon oranı yükselişte olan başka bir ülkenin para biriminden daha çok değerli olduğu söylenebilir.

Türkiye’de hammadde temininde ithalata bağımlı olunduğu için kur değişkenliği ciddi bir sorun haline gelmektedir. Bu nedenle kur dalgalanmaları fiyatlar genel düzeyinde artış ve istikrarı bozucu etki etmektedir. Fiyat istikrarını bozucu uygulamalardan vazgeçilmesi ve üretimde dışa bağımlılığı azaltıcı önlemler alınması ve kollayıcı siyasi uygulamaların gerçekleştirilmesi gerektiğini vurgulamıştır. (Şeker, 2022)

### **2.2.3.2. Faiz Oranları**

Faiz oranları ve enflasyon oranları arasında doğru yönlü bir ilişki mevcuttur. Faiz oranındaki değişimler Ulusal para biriminde de değişiklik yaratmaktadır. Faiz oranlarında yükseliş olursa yeni yatırımcılar gelecek ve yurda döviz girişinde artış olacak ve ülkenin yerel para biriminin değerinin yükselmesine sebep olacaktır. (Brigham, 1995: 828).

Enflasyon, faiz oranları ve döviz kurları arasında birbirlerinden etkilendikleri söz konusudur. Döviz kurlarında oluşan değişimlerde enflasyon ve faiz oranının etkisi daha yüksek olmaktadır.(Sever ve Mizrak, 2007)

### **2.2.3.3. Ülkenin Cari Hesabı ve Ödemeler Dengesi Bilançosu**

Bir ülkenin ticari dengesi ve yabancı yatırımlardan kazandığı para ülkenin cari hesabını yansıtır. İhracatın İthalattan daha düşük olması nedeniyle cari hesap açık verecek; ülke parası değer kaybedecektir. Aslında bakıldığı zaman ödemeler dengesi döviz kurunu etkilemiş olmaktadır (Yalçınar, 2008).

Döviz kurlarında yaşanan kur hareketliliğinden dolayı, ödemeler dengesinde önemli olumsuzluklara yol açmaktadır. Buda uluslararası ticarete yabancı para birimi kuru politikalarını yeniden değerlendirme durumunda kalınmıştır (Akduğan ve Doğan, 2018).

### **2.2.3.4. Kamu Borcu**

Kamu Borcu; devletin finansal olarak borçlanması sonucudur. Bir ülkenin borcu çok fazla olduğu zaman yabancı yatırımcılardan döviz girişi daha az olmakta ve ellerinde olan tahvil, hazine bonosu gibi açık piyasalarda hemen satmaktadırlar. Sonuç olarak enflasyon yükselir ve

ülke para birimi değer kaybeder. Kamu borçlanma ihtiyacı duyar çünkü; kamu giderlerin karşılamak için kamu geliri yaratmak zorundadır. Kamu borçlarında yaşanan artışlar bütçede açık ve enflasyon benzeri birçok istenmeyen olumsuzluklara neden olmaktadır (Konya ve Duran, 2022).

Kamu borcunun ödenebilmesini sürdürecektir ve ayrıca kur riskinden kaçınmak için, vadesi kısa olan borçlanma yerine uzun vadede ve sabit oranlarla, dövizde endeksli olmadan borçlanma yöntemlerini seçmesi gerekmektedir (Ulusoy ve Kara, 2017).

#### **2.2.3.5. Ticaret Hadleri**

Ticaret hadleri; Bir Ülkenin cari ödemeler dengesi ile ilgili olup, ithalat ve ihracat fiyatlarına orantılanmasıdır. İthal edilen ürünlerin alış tutarları ihraç edilen ürünlerin satış fiyatından daha fazla artarsa para birimimizde azalışa neden olur ve ulusal paramız değer kaybeder (Aslan ve Yörük, 2015).

#### **2.2.3.6. Politik Stabilite ve Ekonomik Performans**

Bir ülkede ekonomik performansın değişken ve düşük olması yabancı yatırımcılar için tercih edilmeme etkisi yaratmaktadır. Ekonomik gücü daha iyi olan ülkelere yönelmekte o zamanda ülkenin yerel döviz kuru düşüş göstermektedir. Politik karışıklığın az olduğu ülkelerde yabancı para birimi değer kazanmaktadır (Şaşmaz ve Yayla, 2018).

#### **2.2.3.7. Durgunluk**

Bir ülkede durgunluk dönemlerinde yabancı yatırımcı geri çekilmekte, yabancı para girişi azalmakta ve faiz oranlarının düşmesine neden olmaktadır. Ve böyle bir durumda yerel para birimi değer kaybeder.

#### **2.2.3.8. Spekülasyon**

Spekülasyon; piyasalarda tahminler elde etmek ve fiyatların artacağı düşüncesi ile alım satımlar gerçekleştirilerek getiri elde etmektir. Daha fazla temettü daha fazla risk demektir. Spekülatörler kısa sürede yüksek karlar elde etmek için anlık alış satış yapmakta ve finansal olarak krizlere neden olmaktadır. (Aytekin, 2018)

### **2.2.4. Döviz Piyasalarının Tanımı, İşleyişi ve Özellikleri**

Döviz piyasası, yabancı paraların alım ve satımlarının yapıldığı arz ve talebin meydana geldiği ve farklı para birimlerinin el değiştirdiği piyasalardır (Delice ve Ege, 2015:109).

Döviz işlemleri doğrudan bankalar arası para piyasalarında gerçekleşmektedir. (Doğukanlı, 2008:50). Bankaların birbirleri ile yaptıkları piyasalar interbank döviz

piyasalarıdır. Bankaların müşterileri ile yaptıkları piyasa ise perakende döviz piyasasıdır (Yavrutürk, 2008:23).

İnterbank döviz piyasasında işlem oranı yüksek olup büyük çaplı finansal piyasalardır. (Delice ve Ege, 2015:98).

Günümüzde, döviz piyasası katılımcıları internet ağı vasıtasıyla iletişimde olup fiyatları anlık yakalamakta işlem yapmaktadırlar. Türkiye’de bankalar arası döviz piyasaları oluşmuş Merkez bankası aracılığı ile alış ve satışlar yapılmaktadır. (Ertem, 2015:32-33).

Döviz piyasalarında alıcı ve satıcıların buluşma nedenleri arasında kullanılmayan paraların değerlendirilmesi ön plana çıkmaktadır (Çürük, 2015:21).

### **2.2.5. Döviz Piyasasının Temel Özellikleri**

1. Uluslararası yabancı paraların alınıp satıldığı yerlerde alım satım yapanlar bir ağ sayesinde sanal ortamda karşılaşır ve döviz işlemleri genel olarak aracı ortaklıklar aracılığı ile gerçekleştirilir (Doğukanlı, 2008:51).
2. Döviz piyasası büyük bankalar aracılığı ile gerçekleştirilir.
3. Döviz piyasaları halka açık şekilde yapılan organize piyasalar değildir.
4. Döviz piyasalarının teknoloji sayesinde yeni haberlerden bilgi sahibi olması mümkündür.
5. Döviz piyasaları hiçbir zaman kapanmaz 7 gün 24 saat boyunca açık olurlar. (Seyidoğlu, 2001:82).
6. Hızlı ve sorunsuz şekilde çalışan ve verilerin anlık alınması gibi kusursuz işleyen bir piyasa olduğunu göstermektedir. (Yavrutürk, 2008:23).
7. Döviz piyasasında çok fazla alıcı ve satıcıların bulunması, piyasaya giriş çıkışın çok daha kolay olması rekabet oluşturmaktadır. (Doğukanlı, 2008:51).
8. Döviz piyasasında müşterilerin talepleri ön planda olmakta sözleşmeler buna göre yapılmaktadır.

### **2.2.6. Döviz Piyasalarının İşlemcileri**

Döviz piyasasının iki ayağı vardır. Birincisi İnterbank Piyasası veya Toptan Piyasa; diğeri de Müşteriler Piyasası veya Perakende Piyasası. Bu iki piyasa ayağında faaliyet gösteren işlemciler genellikle şu gruplar kapsar:

### **2.2.6.1. Bankalar ve banka dışı mali işlemciler**

Döviz piyasasının en önemli aracı ortaklıkları bankalardır. Döviz işlemleri bankaların kambiyo bölümünde işlem görür. Bankalar ellerinde yatırım stoku bulundurmaz diğer bankalardan satın alarak işlem yaparlar. (Ertem, 2015:34).

Bankaların döviz işlemlerini müşterileriyle doğrudan, diğer bankalarla arasındaki işlemlerini İnterbank piyasası üzerinden, banka dışı finansal yatırımcılar ile doğrudan veya brokerler aracılığı ile yapar (Yalçiner, 2008: 227).

### **2.2.6.2. Dış ticaret ve dış yatırım işlemleri yapan kişi ve firmalar**

İthalatçı ve ihracatçılar yabancı ülkelerle faaliyette bulunmaları nedeniyle döviz piyasasının temel işlemcileridir. Dolaylı ve dolaysız sermaye yatırımcıları, yabancı turistler ve çok uluslu şirketlerde döviz piyasası kullanıcılarıdır (Ertem, 2015:35-36).

### **2.2.6.3. Spekülatörler ve arbitrajcılar**

Spekülatörler ve arbitrajcılar kar gütmeye duyduğu ilgi ile döviz piyasalarında hareketlilikten faydalanıp işlem yapmak istemektedirler. Arbitrajcılar ise risk üstlenmeyi sevmez fiyat farklılıklarını yakalayıp anlık olarak alım ve satım yaparlar (Delice ve Ege, 2015:103).

### **2.2.6.4. Merkez bankaları ve hazine**

Ülkelerin Merkez Bankaları, döviz rezervlerini korumak ve yabancı döviz kuru karşısında ülkenin ulusal parasının değerini istenilen yönde etkilemek için döviz piyasasını kullanmaktadırlar. Merkez Bankası'nın yapmış olduğu müdahaleler kur politikasıyla ilgilidir (Ertem, 2015:36).

### **2.2.6.5. Döviz brokerleri**

Brokerler; döviz işlemlerinin söz konusu piyasada yapılmasını sağlayan alım ve satım sürecinde komisyon karşılığında yer alan kişilerdir (Seyidoğlu, 2001:81).

### **2.2.6.6. Enflasyondan korunmaya çalışanlar**

Yüksek enflasyonun bulunduğu ülkelerde insanlar elde ettikleri gelirleri daha güvenli yabancı paralara çevirmek istemektedir. Örneğin, doları daha güvenli bulmakta ve dolara yatırım yapmakta ise bu duruma dolarizasyon denir. (Delice ve Ege, 2015: 103).

## **2.2.7. Döviz Piyasalarının Fonksiyonları**

### **2.2.7.1. Ticaret ve sermaye akımlarının değiştirilmesi**

Döviz işlemlerinin ortaya çıkma sebepleri arasında uluslararası el değiştiren paralara aracılık etmesi vardır.

### **2.2.7.2.Satın alma gücü transferi**

Yurt dışı ticareti ve mali işlemler için gerekli olan o ülkelerin paralarına ya da dönüştürülebilen uluslararası geçerliliği ve en çok kullanılan para birimi olan dolar ya da Euro'ya ihtiyaç duyulmaktadır. Döviz piyasasının en belirgin işlevi ülkeler arası para değişikliklerinin sağlanarak uluslararası piyasada fon ve yatırım transferleri için güven oluşturmaktır (Ertem, 2015:37).

### **2.2.7.3.Kredi sağlama**

Uluslararası Ticarete malların sevki zaman alacağından dolayı önceden finanse edilmesi gerekliliği doğar. Satıcıların sağlamış olduğu kredili hesaplar, kabul mektupları ve bankaların akreditif işlemleri gibi krediler açması uluslararası ticarete bir finansman kaynağıdır. (Delice ve Ege, 2015:100).

Akreditif işlemi bankalar tarafından finansman sağlanmasıdır (Ertem, 2015:38).

### **2.2.7.4.Kur riskinden korunma**

Döviz piyasasında işlem yapan ithalatçı ve ihracatçılar, bankalar, spekülörler ve arbitrajcılar döviz kuru risklerini azaltmak ve riskleri gidermek için döviz piyasası araçlarından (swap, option, forward, futures) yararlanmaktadırlar (Yalçın, 2008:226).

## **2.2.8. Döviz Piyasaları İçin Temel Bazı Kavramlar**

### **2.2.8.1.Arbitraj**

Arbitraj; farklı piyasalarda işlem gören menkul kıymet, altın veya döviz piyasaları gibi fiyat farklılıklarından kar elde etmek için eş zamanlı olarak ucuz piyasadan temin edip pahalı piyasada satılması ile risk almadan kar elde etme işlemidir.

### **2.2.8.2.Konvertibilite**

Bir ülke parasının herhangi bir kurumsal denetime bağlı olmadan ve herhangi bir para biriminin diğer bir para birimine ya da altın ile değiştirilebilir olmasıdır. Konvertibilite, ülkenin kendi para birimlerini belli pariteden başka bir para birimiyle değiştirme işlemini kabul etmesidir. Konvertibilite aynı zamanda, bir ülke parasının milli olma özelliğini ifade eder.

### **2.2.8.3. Spekülasyon**

Bir menkul (döviz gibi) veya gayrimenkulün yapılan projeksiyonlar sonucu, düşük bir fiyattan alınarak daha yüksek bir fiyata satılmasıdır. Bu farklılıklardan hareketle ekonomik getiri amaçlanmıştır. Bu sebeptendir ki spekülörler için fiyatların o andaki durumu önemli değil, fiyatların hareket edeceği yön önemlidir.

#### **2.2.8.4.Swap**

Finansal piyasalar, alım satımı yapılan varlıkların vadesine göre spot ve vadeli piyasalar olarak ikiye ayrılır. Spot piyasalar, belirli özelliklere sahip bir varlığın ve buna bağlı bir fiyatın işlem anında veya işlemden belirli ve kısa bir süre sonra el değiştirdiği ve buna karşılık gelen ödemenin aynı dönemde yapıldığı piyasalardır. Vadeli işlem piyasalarında, sözleşme konusu malın teslimi, üzerinde anlaşmaya varılan şartlarda ileri bir tarihte gerçekleştirilir. Bu piyasaların ortaya çıkma sebebi spot piyasada yapılan işlemlerden kaynaklanan fiyat risklerinden kaçınmaktır.

Swap sözleşmesi, belirli bir finansal varlıktan gelecekteki nakit akışlarını önceden belirlenmiş bir kurala göre değiştirmek için iki taraf arasında yapılan özel bir anlaşmadır. Ana takas sözleşmeleri döviz, emtia ve faiz oranı takaslarıdır.

#### **2.2.8.5. Opsiyon**

Bu, alıcı veya satıcıya gelecekte belirli bir miktarda menkul kıymet veya gayrimenkulü belirli bir fiyattan ve belirli bir zamanda satma veya satın alma hakkı veren bir sözleşmedir.

Opsiyon sözleşmeleri, alım veya satım opsiyonları gibi farklı türlerde gelir. Alım opsiyonunu satın alan taraf, sözleşmenin sona ermesinden önce dayanak varlığı sözleşmede belirtilen fiyattan alma hakkına sahiptir. Satım opsiyonunu satın alan taraf, sözleşmenin sona ermesine kadar geçen sürede sözleşmede belirtilen fiyattan satma hakkına sahiptir. Taraflar Bir opsiyon satın almak için, opsiyonun satıcısına opsiyon primi adı verilen bir bedel öder. Opsiyon alıcısının maksimum kaybı, opsiyonun primi olmasına rağmen, opsiyon serbestçe kullanılabilir veya kullanılmayabilir, opsiyon satıcısının olası maksimum kaybı sınırlı değildir.

#### **2.2.8.6.Devalüasyon ve Revalüasyon**

Sabit döviz kuru rejimlerinde, hükümet tarafından kararlaştırılan resmi döviz kurunu artırmak için devalüasyon; Resmi döviz kurundaki düşüşe revalüasyon denir. Bir ülkenin denge fazlası varsa, genellikle yeniden değerlendirilir.

#### **2.2.8.7.Hedging(Riskten korunma)**

Başta döviz olmak üzere belirli bir emtia veya menkul kıymetin mevcut fiyat seviyesinin gelecekte değişmesi riskine karşı korunma sağlayan bir finansal sözleşmedir. Riskten korunma, yatırımcının finansal piyasalardaki enstrümanların riskten korunma amacıyla kullanılması sonucunda gelecekte oluşabilecek olumsuz fiyat hareketlerinden korunma sürecidir. Riskten korunmak isteyen yatırımcılar, bir sermaye piyasası aracını, döviz, kıymetli madenleri veya emtiaları kullanan, elinde bulunduran veya bunlarda teslim almayı bekleyen, ancak bir varlığın

fiyatında ileride meydana gelebilecek olumsuz değişikliklerden korunmak isteyen kişi veya kuruluşlardır.

Fiyat istikrarsızlığından korunmaya çalışan bir yatırımcının asıl amacı kar elde etmek değil olası kayıpları en aza indirmektir.

#### **2.2.8.8. Forward ve Future Piyasalar**

İleride belirli bir zamanda ve belirli bir kur üzerinden belirli miktarda döviz alıp satmanızı sağlayan anlaşmaların yapıldığı piyasalardır.

Forward sözleşmesi, iki tarafın üzerinde anlaşmaya vardığı ve özellikleri standart olmayan bir varlığı, sözleşmenin taraflarının karşılıklı olarak belirleyeceği şartlarla gelecekte alıp satmasına imkân veren bir sözleşme türüdür.

Forward sözleşmeler, sözleşme tarafları dışındaki piyasa katılımcılarına açık değildir. Forward sözleşmeleri borsalarda işlem görmez ve fiyat, miktar, vade gibi kalemler standart değildir.

#### **2.2.9. Kur Etkisine Açıklık ve Kur Riski**

Bretton Woods sisteminin çökmesi ve 1970'li yıllarda sabit kur sistemi uygulamasına son verilmesi sonucu yabancı para piyasalarında dalgalanma yaratmış ve böylece kur riski kavramı ortaya çıkmıştır. Küreselleşme ile beraber tasarrufların, yatırımların ve finansal araçların artması ile döviz kuru riski daha önemli hale gelmiştir. (Delice ve Ege, 2015:223).

Döviz kuru riski, uluslararası piyasalarda işlem gören para birimlerinin bir diğer para birimi karşısında değerinin azalması ile oluşmaktadır. Kurlardaki dalgalanmalar ithalat ve ihracat hacmindeki değişimlerden, sermaye yapısında ve para hareketliliğinin serbestliğinden etkilenecek gelişim göstermektedir. (Yavrutürk, 2008:46).

Döviz kurlarında meydana gelen hareketlilik oluşan beklenmedik hareketler döviz üzerinden işlem yapan işletmelerin yabancı paralarla ilgili olan gelirlerinin ve giderlerinin yerli para birimi değerinde değişim olmakta işletmelerin karlılığında değişim yaratmaktadır. (Seyidoğlu, 2001:210).

Döviz Pozisyonu; Uluslararası Ticaretle uğraşan şirketlerin karşı karşıya geldikleri kur riskinin ne derecede yüksek olduğunu ölçmektir. İşletme sahip olduğu varlıklarda düşüş olacağını bekliyorsa kısa döviz pozisyonu, varlıklarda yükseliş bekliyorsa uzun döviz pozisyonundan söz edilmektedir (Parasız, 2000:629-630).

Kur etkisine açık olmak, döviz kurundaki hareketlilik nedeni ile firmaların karlılık veya zararları olma ihtimalidir. İhracat ithalat hacmi, yabancı para birimi üzerinden borçları ve alacakları kur değişmelerinden dolayı doğrudan etkilenmekte ve kur etkisine açık durumda olmaktadır (Karluk, 2013:612).

Kur riskinin ortaya çıkmış olabilmesinden söz edebilmek için, işletmenin muhtemelen döviz kuru etkisine açık olması gerekmektedir. Çünkü ortada bir risk yok ise kur riskine açıklıkta söz konusu değildir. (Mutluay, 2009: 39).

### **2.2.10. Kur Riskinin Sebepleri**

Döviz kurlarında oluşan değişimler; firmaların kar yapısında, nakit akışlarında ve finans üzerinde olumsuz etki yaratıyorsa kur riskinden söz etmek mümkündür. Bu değişiklikler sonunda 3 tane risk ile karşılaşma olasılığı yüksektir. Bunlar; işlem riski, ekonomik risk ve muhasebe riskidir (Mühsürler Özdemir, 2005:18).

Döviz kurlarında meydana gelen hareketli dalgalanmalar, politik vakalar, kur seçimindeki değişimler, ülkedeki enflasyon, ödemeler dengesi açığı, faiz oranları ve spekülörler tarafından yapılan işlemler kur riskine neden olmaktadır (Yıldırım ve Tanyeri, 2006:64).

#### **2.2.10.1. Ekonomik Risk**

Ekonomik riskin, döviz kurlarında öngörülemeyen değişiklikler sonucunda bir işletmenin değerinde meydana gelen değişiklikler olarak ifade edilmekte. Bu değişiklik, döviz kurundaki dalgalanmaların söz konusu işletmenin mevcut ve gelecekteki nakit akışları ile piyasa değeri üzerindeki etkisini ifade etmektedir. (Karluk, 2013: 613).

Ekonomik riskin gelecekteki nakit akışları üzerindeki etkisi de nakit akışının zaman yapısına bağlıdır. Ekonomik riskin sonuçları kısa, orta ve uzun vadeye göre farklı şekillerde kendini göstermektedir (Memişoğlu, 2006:16-17).

Bir işletmenin ekonomik etkiye açık olması, işletmenin işlevsel durumuna ve rekabet etmedeki şekline bağlıdır. Öte yandan, rekabet ortamı, bir firmanın ürün ve pazar yapısının yanı sıra rakip firmaların döviz kurundaki değişikliklere tepkisinden etkilenir (Yıldırım ve Tanyeri, 2006:44-45).

Ekonomik risk, ağırlıklı olarak uluslararası işletmeleri etkilerken, yerel işletmeler için de bazı riskler oluşturmaktadır. Döviz kurları değer kaybettiğinde aynı işkolunda faaliyet gösteren yabancı rakiplerin satış fiyatları yerli tüketicilere daha uygun olmakta ve yerel pazar

odaklı faaliyet gösteren işletmeler yerine yabancı firmaların üretimini gerçekleştirdiği emtia ve hizmetleri tercih edebilmektedir (Memişoğlu, 2006:15-16).

### **2.2.10.2. İşlem Riski**

Operasyonel risk, kur dalgalanmalarının işletmelerin yabancı para cinsinden varlık ve yükümlülükleri üzerindeki etkisidir (Mühsürler Özdemir, 2005:18).

Bu tür risk, esas olarak, anlaşmalar temelinde gerçekleştirilen yabancı para cinsinden fon girişi ve çıkışı ile ilişkilidir. Sözleşmeye dayalı işlemler, işletmeleri gelecekteki döviz kurlarının belirsizliği nedeniyle işlem riskine maruz bırakır. Ayrıca, yabancı para cinsinden yapılan borç sözleşmeleri de işletmeleri işlem riskine maruz bırakmaktadır. Sözleşme sırasında döviz kuru yükselirse, borcu ödemek için daha çok ulusal para birimi gerekecektir (Zanbak, 2008:23).

Dolayısıyla, bir işlemin başlamasından tamamlanmasına kadar geçen sürede öngörülemeyen kur değişimleri nedeniyle ,bu durum işletmeleri etkilemekte ve nakit akışlarında beklenmeyen durumlar ile karşılaşmaktadır (Mühsürler Özdemir, 2005:19).

Bu tür risk, yabancı para borç pozisyonları ile nötralize edilebilir veya hedge edilebilir. Alacaklı konumundaki risk altındaki varlıkları korumak amacıyla aynı döviz cinsinden aynı tutarda ve aynı vade ile borç oluşturulabilir. Döviz cinsinden borç pozisyonunun risk altında olması durumunda, döviz alım sözleşmesi ile aynı tutar ve vade için aynı para biriminde varlık edinilerek riski minimize edebilir (Keown vd., 2005:788).

### **2.2.10.3. Muhasebe Riski**

Muhasebe riski, muhasebede döviz cinsinden tanımlanan varlık ve yükümlülüklerin ulusal para birimine çevrilmesinden kaynaklanan risktir (Karluk, 2013: 612-613). Diğer bir ifadeyle muhasebe riski, döviz kurundaki değişikliklerin bir işletmenin hazırladığı konsolide finansal tablolar üzerindeki etkisidir. (Memişoğlu, 2006: 20).

Transfer riski olarak da bilinen bu risk, işlemlerin farklı ülkelerde ve farklı yabancı para birimlerinde gerçekleşmesi durumunda ortaya çıkmaktadır. Kısacası, işletmenin yabancı para birimi dışında farklı bir yabancı para biriminden yatırımları ve ödemesi gereken bir borcu yoksa muhasebe riskinden bahsedemeyiz. (Yavrutürk, 2008:48).

İşlem riski ortaya çıktığında, kayıp ve kayıplar döviz kurlarındaki değişikliklerden kaynaklanır ve bu değişiklikler raporlanan ve vergiye tabi geliri etkiler. Tersine, bir muhasebe

riski varsa, döviz kurlarındaki değişiklikler şirketin hesap defterlerinde zarar veya kazançla sonuçlanabilir. (Keown vd., 2005:788).

Böylece, işlem riski, döviz kurlarının işletmelerin aktif ve pasifleri üzerindeki etkisini gösterirken, muhasebe riski, döviz kurundaki değişikliklerin muhasebe işlemleri ve finansal tablolar üzerindeki etkisini, ekonomik risk ise döviz kurundaki değişikliklerin işletmelerin finansal tabloları üzerindeki etkisini göstermektedir. Bir dizi faktör için bu riskler arasındaki farklar aşağıdaki tabloda gösterilmektedir. (Yıldırım ve Tanyeri, 2006:45-46).

**Tablo 8: Döviz kuru risklerinin temel farkları**

(Yıldırım ve Tanyeri, 2006:46).

Değişkenler	İşlem Riski	Ekonomik Risk	Dönüştürme Riski
Sözleşme	Özel	Genel	Özel
Süre	Sözleşme süresi	Proje süresi	Belirli bir zamanda
Kazanç/Kayıp	Orta seviyede hesaplanabilir	Hesaplaması zor	Kolay
Ölçüm	Reel kurlardan etkilenir	Reel kurlardan etkilenir.	Muhasebe yöntemine bağlı
Riskten Korunma	Mümkün	Zor	Kolay
Riskin Boyutu	Sözleşme süresince	Ürün ve girdi piyasalarınca	Muhasebe kurallarınca
Değer	Aktif ve Pasiflerin Sözleşme Değeri	Varlıkların Piyasa Değeri	Aktif ve Pasiflerin Defter Değeri
Risk Yönetimi	Finansman Birimi	Tüm Birimler	Muhasebe ve Finansman Birimleri

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. YÖNTEM VE BULGULAR

Bu çalışmada yöntem nitel araştırma teknikleri kullanılarak hazırlanmıştır. Araştırmada; Dalgalı kur değişimlerinin lojistik firmaları üzerindeki etkisi ile ilgili hazırlanan bu 20 soru literatür taraması sonucu elde edildiğinden kapsam geçerliliği analiz, uygulanmıştır.

#### 3.1. Veri Toplama Araçları

Bu çalışmada veri toplamak için olarak anket yöntemi kullanılmıştır.

Anketin birinci bölümü; araştırmaya katılan lojistik firmaların çalışanların işyerindeki pozisyonları, yaş grubu, çalışan sayısı, faaliyet yılı, yıllık ciro tutarını belirlemek üzere 5 adet sorudan oluşmaktadır.

Anketin ikinci bölümünde; değişkenlerin ölçekleri yer almakta olup Likert tipi (5'li) sorulardan oluşmaktadır.

- 1: Kesinlikle Katılmıyorum,
- 2: Katılmıyorum,
- 3: Karasızım,
- 4: Katılıyorum,
- 5: Kesinlikle Katılıyorum,

#### 3.1.1. Geçerlik Çalışması

Araştırma da kullanılan sorular her ne kadar likert şeklinde sorulduysa da gerek örneklem sayısının sadece 17 olması, gerekse de soruların belli bir ölçeğe ait olmadığından elde edilen veriler faktör analizi ve güvenilirlik analizi için uygun değildir (Karasar, 2012; Cohen vd, 2001). Bu nedenle, araştırmada ölçeğin yapısal geçerliliği için, Lawshe yöntemi ile kapsam geçerlilik oranı (KGO) hesaplanmıştır.

Çalışmada veri toplama araçlarından anket tekniği kullanılmıştır. Araştırmamızda araştırma yönelimlerinden nitel araştırma yönelimi kullanılmıştır.

#### 3.2. Verilerin Analizi ve Yorumlanması

Demografik özellikleri belirlemek için yöneticilere işyerindeki pozisyonu, yaş aralığı, firmadaki çalışan sayısı, firmanın faaliyet yılı ve yıllık cirosu sorulmuştur. Katılımcıların işyerindeki pozisyonlarına göre, yaş gruplarına göre, çalışanların sayısına göre, işyerlerinin faaliyet yılına göre, işyerlerinin yıllık ciro sınıfına göre dağılımları izlenmiştir. Kur etkisine

hazırlıklı ve bilgili olma düzeyi genel müdürlerde, 20-30 arası yaşa sahip olanlarda, 500 ve üzeri işçi çalışan firma yöneticilerinde, 5-10 yıldır faaliyet gösteren firmalarda ve 50.000.000-100.000.000 TL arası yıllık cirosu olan şirketlerde en yüksek düzeyde belirlenmiştir. En az 5.000.000 TL sermayesi olan firmalarda en düşük düzeyde katılım sağladığı izlenmiştir.



## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. YORUM

#### 4.1. Demografik Özellikler

Demografik özellikleri belirlemek üzere yöneticilere işyerindeki pozisyonu, yaş aralığı, firmadaki çalışan sayısı, firmanın faaliyet yılı ve yıllık cirosu sorulmuştur. İlk olarak katılımcıların firmalarındaki pozisyonlarına göre dağılımları Tablo 4.1’de verilmiştir.

**Tablo 9: Katılımcıların işyerindeki pozisyonlarına göre dağılımları**

	<b>Kişi Sayısı (n)</b>	<b>Yüzde (%)</b>
Genel Müdür	2	11.8
Gümrük Operasyon	1	5.9
İşveren	8	47.1
Mali işler sorumlusu	1	5.9
Operasyon sorumlusu	1	5.9
Pazarlama	1	5.9
Satış sorumlusu	1	5.9
Şube Müdürü	2	11.8
Toplam	17	100.0

Araştırmaya katılan lojistik firma yöneticilerinin %11,8’i genel müdür, %5,9’u gümrük operasyon sorumlusu, %47,1’i işveren, %5,9’u mali işler sorumlusu, %5,9’u operasyon sorumlusu, %5,9’u pazarlama sorumlusu, %5,9’u satış sorumlusu, %11,8’i ise şube müdürüdür. Genel olarak işverenler çoğunlukta olup, bunu genel müdür ve şube müdürü izlemektedir.

Katılımcıların yaş gruplarına göre dağılımları Tablo 4.2’de verilmiştir.

**Tablo 10: Katılımcıların yaş gruplarına göre dağılımları**

	<b>Kişi Sayısı (n)</b>	<b>Yüzde (%)</b>
20-30 yaş	3	17.6
30-40 yaş	6	35.3
40-50 yaş	8	47.1
Toplam	17	100.0

Araştırmaya katılan yöneticilerin %17,6'sı 20-30 arasında, %35,3'ü 30-40 arasında ve %47,1'i 40-50 yıl arasında yaşa sahip olduklarını ifade etmişlerdir. Genel olarak orta ve ileri yaş grubundaki katılımcılar çoğunluktadır.

Katılımcıların görev yaptıkları işyerlerindeki çalışanların sayısına göre dağılımı Tablo 4.3'te verilmiştir.

**Tablo 11: Katılımcıların görev yaptıkları işyerlerindeki çalışanların sayısına göre dağılımı**

	<b>Kişi Sayısı (n)</b>	<b>Yüzde (%)</b>
0-50 işçi	9	52.9
50-250 işçi	5	29.4
500 ve üzeri işçi	3	17.6
Toplam	17	100.0

Katılımcıların %52,9'u 0-50 işçili, %29,4'ü 50-250 işçili, %17,6'sı 500 ve üzeri işçili işyerinde görev yapmaktadır. Genel olarak araştırma örneklemini küçük ve orta ölçekli firmaların yöneticilerinden oluşmaktadır.

Katılımcıların görev yaptıkları işyerlerinin faaliyet yılına göre dağılımı Tablo 4.4'te verilmiştir.

**Tablo 12: Katılımcıların görev yaptıkları işyerlerinin faaliyet yılına göre dağılımı**

	<b>Kişi Sayısı (n)</b>	<b>Yüzde (%)</b>
10-15 yıl	2	11.8
5-10 yıl	6	35.3
15 yıl ve üzeri	9	52.9
Toplam	17	100.0

Katılımcıların %11,8'i 10-15 yıl arası, %35,3'ü 5-10 yıl arası, %52,9'u 15 yıl ve üzeri süreyle faaliyet gösteren işyerlerinde görev yapmaktadır. Genel olarak eski ve köklü firmaların olduğu bir örneklem söz konusudur.

Katılımcıların görev yaptıkları işyerlerinin yıllık ciro sınıfına göre dağılımı Tablo 4.5'te verilmiştir.

**Tablo 13: Katılımcıların görev yaptıkları işyerlerinin yıllık ciro sınıfına göre dağılımı**

	<b>Kişi Sayısı (n)</b>	<b>Yüzde (%)</b>
0-5.000.000 TL	1	5.9
5.000.000 TL-50.000.000 TL	6	35.3
50.000.000 TL-100.000.000 TL	4	23.5
100.000.000 TL ve üzeri	6	35.3
Toplam	17	100.0

Katılımcıların görev yaptıkları firmaların %5,9'u yıllık 0-5.000.000 TL arası, %35,3'ü 5.000.000-50.000.000 TL arası, %23,5'i 50.000.000-100.000.000 TL arası, %35,3'ü 100.000.000 TL üzeri ciroya sahip olduklarını ifade etmişlerdir.

#### **4.2. Kapsam Geçerliliği ve Güvenilirlik Analizi Sonuçları**

Araştırma spesifik bir evren üzerinden örnekleme yapılarak uygulandığından, araştırmada kullanılan örneklem, geçerlilik için faktör analizi yapmaya uygun değildir. (Karasar, 2012; Cohen vd, 2001). Bu nedenle, araştırmada ölçeğin kapsam geçerliliği için, Lawshe yöntemi ile kapsam geçerlilik oranı (KGO) hesaplanmıştır (Yurdagül, 2005). Buna

göre her bir madde 11 uzmana “gerekli” ve “gereksiz” olmak üzere, değerlendirmeleri için yöneltilmiştir. Elde edilen KGO değerlerinin dağılımı Tablo 14’de verilmiştir.

**Tablo 14: Ölçek maddelerinin yapısal geçerlilik analizi için yapılan Lawshe yönteminde elde edilen KGO değerlerinin dağılımı**

	<b>Madde Grupları</b>	<b>Gerekli</b>	<b>Gereksiz</b>	<b>KGO</b>
	<b>Kurdan etkilenme</b>			
1	Kur değişimlerine yönelik uygulanan politikaların sektörümüz üzerinde ciddi etkisi olduğunu düşünüyorum.	10	1	0.82
2	Kur değişimleri nakit akışımızda azalma meydana getirdi.	11	0	1.00
3	Kur kaynaklı sermayemizde azalma meydana geldi.	11	0	1.00
4	Döviz kurlarındaki artışlar karlılık oranlarımızı azalttı.	10	1	0.82
5	Döviz piyasasındaki hareketlilik rekabet gücümüzü düşürdü.	11	0	1.00
6	Kur Yükselmesi sonucunda yatırımlarımızda azalma meydana geldi.	11	0	1.00
7	Döviz kurları sonrası liman ve depolama maliyetleri artış gösterdi.	11	0	1.00
8	Kur yüksekliği nedeniyle gümrükleme maliyetlerinde artış meydana geldi.	10	1	0.82
9	Döviz kurları nedeniyle kalifiye işgücü bulmakta zorluk çekmekteyiz.	11	0	1.00
10	Kur kaynaklı kalite standartlarımızı düşürmek zorunda kaldık	11	0	1.00
11	Kur hareketliliği enerji kaynaklarının kullanımında etki yarattı.	11	0	1.00
	<b>Kur etkisine hazırlıklı ve bilgili olma</b>			
12	Kur değişimlerinin siyasi gelişmelerden kaynaklı olduğunu düşünüyorum.	11	0	1.00
13	Kur artışlarının enflasyondan kaynaklandığını düşünüyorum.	10	1	0.82
14	Faizlerin yükselmesinin kur değişimlerine etki ettiğini düşünüyorum.	11	0	1.00
15	Kur hareketliliğinin Yasal Düzenlemelerdeki belirsizlikten kaynaklı olduğunu düşünüyorum.	11	0	1.00
16	Yaşanacak kur risklerine karşı tedbirler almış bulunmaktayız.	11	0	1.00

17	Döviz piyasası işlemleri hakkında yeterli bilgim bulunmaktadır.	11	0	1.00
18	Kur riskinden korunmak için finansal araçlardan (swap, arbitraj, forward, futures) yararlanılmaktadır.	11	0	1.00
19	Kur riskinden korunmak için kullanılan yöntemler fayda sağladı.	11	0	1.00
20	Kur değişimleri hedeflerinizde bir değişim yarattı.	10	1	0.82

Lawshe yöntemi sonuçlarına göre, tüm maddelerin KGO değerleri, literatürde 11 uzman için verilen 0.590 sınırının üzerindedir (Lawshe, 1975). Dolayısıyla, tüm maddelerin kapsam geçerliliklerinin olduğu kabul edilmiştir.

#### 4.3. Ölçek Maddelerine Verilen Yanıtların Dağılımı

Ölçek maddelerine verilen yanıtların dağılımı Tablo 15’de verilmiştir.

**Tablo 15: Ölçek maddelerine verilen yanıtların dağılımı**

		KESİNLİKLE KATILMIYORUM		KATILMIYORUM		KARARSIZIM		KATILIYORUM		KESİNLİKLE KATILIYORUM	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
1	Kur değişimlerine yönelik uygulanan politikaların sektörümüz üzerinde ciddi etkisi olduğunu düşünüyorum.	1	5.9	3	17.6			7	41.2	6	35.3
2	Kur değişimleri nakit akışımızda azalma meydana getirdi.	1	5.9	5	29.4			7	41.2	4	23.5
3	Kur kaynaklı sermayemizde azalma meydana geldi.			8	47.1	2	11.8	5	29.4	2	11.8
4	Döviz kurlarındaki artışlar karlılık oranlarımızı azalttı.			4	23.5	1	5.9	7	41.2	5	29.4
5	Döviz piyasasındaki hareketlilik rekabet gücümüzü düşürdü.	1	5.9	6	35.3	1	5.9	6	35.3	3	17.6

6	Kur Yükselmesi sonucunda yatırımlarımızda azalma meydana geldi.			5	29.4	2	11.8	5	29.4	5	29.4
7	Döviz kurları sonrası liman ve depolama maliyetleri artış gösterdi.	1	5.9	2	11.8			6	35.3	8	47.1
8	Kur yüksekliği nedeniyle gümrükleme maliyetlerinde artış meydana geldi.	2	11.8	1	5.9			8	47.1	6	35.3
9	Döviz kurları nedeniyle kalifiye işgücü bulmakta zorluk çekmekteyiz.	4	23.5	3	17.6	4	23.5	4	23.5	2	11.8
10	Kur kaynaklı kalite standartlarımızı düşürmek zorunda kaldık	2	11.8	10	58.8	2	11.8	2	11.8	1	5.9
11	Kur hareketliliği enerji kaynaklarının kullanımında etki yarattı mı?	1	5.9	4	23.5	1	5.9	9	52.9	2	11.8
12	Kur değişimlerinin siyasi gelişmelerden kaynaklı olduğunu düşünüyorum.	4	23.5	3	17.6	3	17.6	5	29.4	2	11.8
13	Kur artışlarının enflasyondan kaynaklandığını düşünüyorum.	2	11.8	1	5.9	4	23.5	9	52.9	1	5.9
14	Faizlerin yükselmesinin kur değişimlerine etki ettiğini düşünüyorum.	3	17.6			4	23.5	8	47.1	2	11.8
15	Kur hareketliliğinin Yasal Düzenlemelerdeki belirsizlikten kaynaklı olduğunu düşünüyorum.	2	11.8	2	11.8	4	23.5	6	35.3	3	17.6
16	Yaşanacak kur risklerine karşı tedbirler almış bulunmaktayız.	4	23.5	1	5.9	3	17.6	9	52.9		
17	Döviz piyasası işlemleri hakkında yeterli bilgin bulunmaktadır.	4	23.5	1	5.9	4	23.5	5	29.4	3	17.6
18	Kur riskinden korunmak için finansal araçlardan (swap, arbitraj, forward, futures) yararlanılmaktadır.	5	29.4	4	23.5	4	23.5	3	17.6	1	5.9
19	Kur riskinden korunmak için kullanılan yöntemler fayda sağladı mı	7	41.2	1	5.9	5	29.4	2	11.8	2	11.8
20	Kur değişimleri hedeflerinizde bir değişim yarattı mı	5	29.4	1	5.9	3	17.6	6	35.3	2	11.8

Tablo 15’de Madde bazlı verilen cevaplar incelendikten sonra asıl yorum yapabilmek için ortalamalara bakılmıştır. Her bir maddeye verilen yanıtların puan ortalamaları Tablo 16’da ki gibidir.

**Tablo 16: Her bir maddeye verilen yanıtların puan ortalamaları**

		Ortalama	Std. Sapma
1	Kur değişimlerine yönelik uygulanan politikaların sektörümüz üzerinde ciddi etkisi olduğunu düşünüyorum.	3.82	1.29
2	Kur değişimleri nakit akışımızda azalma meydana getirdi.	3.47	1.33
3	Kur kaynaklı sermayemizde azalma meydana geldi.	3.06	1.14
4	Döviz kurlarındaki artışlar karlılık oranlarımızı azalttı.	3.76	1.15
5	Döviz piyasasındaki hareketlilik rekabet gücümüzü düşürdü.	3.24	1.30
6	Kur Yükselmesi sonucunda yatırımlarımızda azalma meydana geldi.	3.59	1.23
7	Döviz kurları sonrası liman ve depolama maliyetleri artış gösterdi.	4.06	1.25
8	Kur yüksekliği nedeniyle gümrükleme maliyetlerinde artış meydana geldi.	3.88	1.32
9	Döviz kurları nedeniyle kalifiye işgücü bulmakta zorluk çekmekteyiz.	2.82	1.38
10	Kur kaynaklı kalite standartlarımızı düşürmek zorunda kaldık	2.41	1.06
11	Kur hareketliliği enerji kaynaklarının kullanımında etki yarattı mı?	3.41	1.18
12	Kur değişimlerinin siyasi gelişmelerden kaynaklı olduğunu düşünüyorum.	2.88	1.41
13	Kur artışlarının enflasyondan kaynaklandığını düşünüyorum.	3.35	1.11
14	Faizlerin yükselmesinin kur değişimlerine etki ettiğini düşünüyorum.	3.35	1.27
15	Kur hareketliliğinin Yasal Düzenlemelerdeki belirsizlikten kaynaklı olduğunu düşünüyorum.	3.35	1.27
16	Yaşanacak kur risklerine karşı tedbirler almış bulunmaktayız.	3.00	1.27
17	Döviz piyasası işlemleri hakkında yeterli bilgim bulunmaktadır.	3.12	1.45
18	Kur riskinden korunmak için finansal araçlardan (swap, arbitraj, forward, futures) yararlanılmaktadır.	2.47	1.28
19	Kur riskinden korunmak için kullanılan yöntemler fayda sağladı mı?	2.47	1.46
20	Kur değişimleri hedeflerinizde bir değişim yarattı mı?	2.94	1.48

Genel olarak tüm maddelerde, yöneticilerin çoğunluğu fikir belirtmiş ve kararsızların oranının az olduğu görülmüştür. Ancak maddelere verilen yanıtların dağılımı kadar, hangi

maddeye ne kadar puan verildiği ve katılma derecesi de önemlidir. Bu nedenle, her bir maddeye verilen yanıtlar 1’den 5’e kadar puanlanmış ve cevap yüzdeleri ile çarpılınca maddelere verilen yanıtların ortalamaları elde edilmiştir.

Tablo 16’de görüleceği gibi, 1.soruya verilen yanıtların ortalaması 3,82 olması kur değişiminin sektör üzerindeki etkisinin yüksek olduğu konusunda yüksek bir görüş birliği olduğunu göstermektedir.

Her bir maddeye verilen yanıtların puan ortalamalarının sıralanması Tablo 17’da verilmiştir.

**Tablo 17: Her bir maddeye verilen yanıtların puan ortalamalarının sıralanması**

		Ortalama	Std. Sapma
10	Kur kaynaklı kalite standartlarımızı düşürmek zorunda kaldık	2.41	1.06
18	Kur riskinden korunmak için finansal araçlardan (swap, arbitraj, forward, futures) yararlanılmaktadır.	2.47	1.28
19	Kur riskinden korunmak için kullanılan yöntemler fayda sağladı mı?	2.47	1.46
9	Döviz kurları nedeniyle kalifiye işgücü bulmakta zorluk çekmekteyiz.	2.82	1.38
12	Kur değişimlerinin siyasi gelişmelerden kaynaklı olduğunu düşünüyorum.	2.88	1.41
20	Kur değişimleri hedeflerinizde bir değişim yarattı mı?	2.94	1.48
16	Yaşanacak kur risklerine karşı tedbirler almış bulunmaktayız.	3	1.27
3	Kur kaynaklı sermayemizde azalma meydana geldi.	3.06	1.14
17	Döviz piyasası işlemleri hakkında yeterli bilgim bulunmaktadır.	3.12	1.45
5	Döviz piyasasındaki hareketlilik rekabet gücümüzü düşürdü.	3.24	1.3
13	Kur artışlarının enflasyondan kaynaklandığını düşünüyorum.	3.35	1.11
14	Faizlerin yükselmesinin kur değişimlerine etki ettiğini düşünüyorum.	3.35	1.27
15	Kur hareketliliğinin Yasal Düzenlemelerdeki belirsizlikten kaynaklı olduğunu düşünüyorum.	3.35	1.27
11	Kur hareketliliği enerji kaynaklarının kullanımında etki yarattı mı?	3.41	1.18
2	Kur değişimleri nakit akışımızda azalma meydana getirdi.	3.47	1.33

6	Kur Yükselmesi sonucunda yatırımlarımızda azalma meydana geldi.	3.59	1.23
4	Döviz kurlarındaki artışlar karlılık oranlarımızı azalttı.	3.76	1.15
1	Kur değişimlerine yönelik uygulanan politikaların sektörümüz üzerinde ciddi etkisi olduğunu düşünüyorum.	3.82	1.29
8	Kur yüksekliği nedeniyle gümrükleme maliyetlerinde artış meydana geldi.	3.88	1.32
7	Döviz kurları sonrası liman ve depolama maliyetleri artış gösterdi.	4.06	1.25

Verilen yanıtların sıralamaları incelendiğinde, kur kaynaklı kalite standartlarının düşmesi 2,41 ile en düşük ortalama puan alan maddeyken, Döviz kurları sonrası liman ve depolama maliyetlerindeki artış göstermesi 4,06 ile en yüksek ortalama puan alan madde olmuştur.

#### 4.4. Araştırma Soruları ve Bulguları

**Araştırma sorusu 1** (Kur değişimlerine yönelik uygulanan politikaların sektörümüz üzerinde ciddi etkisi olduğunu düşünüyorum.). Bu maddeye katılımcıların %41,2'si katılıyorum ve %35,3'ü kesinlikle katılıyorum yanıtını vermişlerdir. Kur değişiminin sektör üzerindeki etkisinin yüksek olduğu konusunda yüksek bir görüş birliği bildirilmiştir.

**Araştırma sorusu 2** (Kur değişimleri nakit akışımızda azalma meydana getirdi.) hipotezini test etmek için sorulmuştur. Bu maddeye katılımcıların %41,2'si katılıyorum ve %23,5'i kesinlikle katılıyorum yanıtını vermişlerdir. Nakit akışlarında bir azalma yaratmıştır. Kur riski, uluslararası işletmelerin ulusal para birimleri ile yabancı para birimleri arasındaki kur değişimleri sonucunda zarar ve karlara neden olmaktadır.

**Araştırma sorusu 3** (Kur kaynaklı sermayemizde azalma meydana geldi.) hipotezine verilen yanıtlar %47,1 katılmıyorum olup sermaye yapısını etkilemediği izlenmektedir.

**Araştırma sorusu 4** (Döviz kurlarındaki artışlar karlılık oranlarımızı azalttı.) Bu maddeye katılımcıların %41,2'si katılıyorum ve %29,4'i kesinlikle katılıyorum yanıtını vermişlerdir. Şirketlerin karlılığında ciddi bir düşüş meydana geldiği söylenebilir.

**Araştırma sorusu 5** (Döviz piyasasındaki hareketlilik rekabet gücümüzü düşürdü.) Bu maddeye katılımcıların %35,3'ü katılıyorum ve %35,3'ü katılmıyorum yanıtını vermişlerdir.

**Araştırma sorusu 6** (Kur Yükselmesi sonucunda yatırımlarımızda azalma meydana geldi.) Bu maddeye katılımcıların %29,4'si katılıyorum ve %29,4'i kesinlikle katılıyorum yanıtını vermişlerdir. Şirketlerin piyasadaki belirsizlikten dolayı yeni yatırım yapmamakta görüşlerinin olduğu söylenebilir.

**Araştırma sorusu 7** (Döviz kurları sonrası liman ve depolama maliyetleri artış gösterdi.) Bu maddeye katılımcıların %35,3'si katılıyorum ve %47,1'i kesinlikle katılıyorum yanıtını vermişlerdir. Kur dalgalanmalarının şirketlerin liman ve depolama maliyetlerini artırdığı görüşü çıkmaktadır.

**Araştırma sorusu 8** (Kur yüksekliği nedeniyle gümrükleme maliyetlerinde artış meydana geldi.) Bu maddeye katılımcıların %47,1'si katılıyorum ve %35,3'i kesinlikle katılıyorum yanıtını vermişlerdir. Kur dalgalanmalarının şirketlerin gümrükleme maliyetlerini artırdığı görüşü çıkmaktadır.

**Araştırma sorusu 9** (Döviz kurları nedeniyle kalifiye işgücü bulmakta zorluk çekmekteyiz.) Bu maddeye katılımcıların %23,5'i katılmıyorum ve %17,6'sı kesinlikle katılmıyorum ve %23,5'i kararsızım yanıtını vermişlerdir.

**Araştırma sorusu 10** (Kur kaynaklı kalite standartlarımızı düşürmek zorunda kaldık). Bu maddeye katılımcıların %58,8'i kesinlikle katılmıyorum yanıtını vermişlerdir. Firmaların şartlar ne olursa kaliteden ödün vermedikleri anlaşılmaktadır.

**Araştırma sorusu 11** (Kur hareketliliği enerji kaynaklarının kullanımında etki yarattı mı?) Bu maddeye katılımcıların %52,9'u katılıyorum yanıtını vermişlerdir.

**Araştırma sorusu 12** (Kur değişimlerinin siyasi gelişmelerden kaynaklı olduğunu düşünüyorum.) Bu maddeye katılımcıların %23,5'si katılıyorum, %17,6'sı kesinlikle katılıyorum, %29,4'i katılmıyorum, %11,8' kesinlikle katılmıyorum, %17,6'ı kararsız olduğunu belirtmiştir.

**Araştırma sorusu 13** (Kur artışlarının enflasyondan kaynaklandığını düşünüyorum.) Bu maddeye katılımcıların %52,9'ı katılıyorum yanıtını vermişlerdir.

**Araştırma sorusu 14** (Faizlerin yükselmesinin kur değişimlerine etki ettiğini düşünüyorum. Bu maddeye katılımcıların %47,10'u katılıyorum yanıtını vermişlerdir.

**Araştırma sorusu 15** (Kur hareketliliğinin Yasal Düzenlemelerdeki belirsizlikten kaynaklı olduğunu düşünüyorum.) Bu maddeye katılımcıların %35,3'ü katılıyorum ve %17,6'sı kesinlikle katılıyorum yanıtını vermişlerdir.

**Araştırma sorusu 16** (Yaşanacak kur risklerine karşı tedbirler almış bulunmaktayız.) Bu maddeye katılımcıların %52,9'ı katılıyorum ve %23,5'i katılmıyorum yanıtını vermişlerdir. İşletmelerin çoğunluğu yeterli tedbirleri aldıklarını düşünmektedirler.

**Araştırma sorusu 17** (Döviz piyasası işlemleri hakkında yeterli bilginiz bulunmaktadır.)

Bu maddeye katılımcıların %23,5'i kesinlikle katılmıyorum, %5,9'u katılmıyorum, %23,5'i kararsızdır. İşletmelerin döviz piyasası araçları hakkında çok fazla bilgilerinin olmadığı söylenebilir.

**Araştırma sorusu 18** (Kur riskinden korunmak için finansal araçlardan (swap, arbitraj, forward, futures) yararlanılmaktadır.) Bu maddeye katılımcıların %29,4'si katılmıyorum ve %23,54'i kesinlikle katılmıyorum ve %23,5'si kararsız olduğu yanıtını vermişlerdir. Şirketler fazla bilgi ve tecrübeye olmadığı için finansal araçlardan faydalanamadığı izlenmektedir.

**Araştırma sorusu 19** (Kur riskinden korunmak için kullanılan yöntemler fayda sağladı mı?) Bu maddeye katılımcıların %41,2'si katılmıyorum yanıtını vermişlerdir.

**Araştırma sorusu 20** (Kur değişimleri hedeflerinizde bir değişim yarattı mı?) Bu maddeye katılımcıların %29,4'ü katılmıyorum, %5,9'u kesinlikle katılmıyorum, %17,6'sı kararsızım, %35,3'ü katılıyorum, 11,8'i kesinlikle katılıyorum yanıtını vermişlerdir. Şirket hedeflerinde bir değişim olmadığı anlaşılmaktadır.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

#### 5.1. Sonuç

Bu çalışmada Gaziantep şehir merkezinde bulunan 17 lojistik işletmesinden toplanan veriler kullanılmıştır. Gaziantep şehir merkezinde bulunan lojistik işletmelerinde dalgalı kur değişimlerinin etkileri incelenmiştir. Çalışmanın bu bölümünde, çalışmada elde edilen veriler ile yapılan analizler yorumlanmıştır. Anketi cevaplayan firma yetkililerine demografik özellikleri belirlemek üzere; işyerindeki pozisyonu, yaş aralığı, firmadaki çalışan sayısı, firmanın faaliyet yılı ve yıllık cirosu sorulmuştur.

Araştırmaya katılan lojistik firma yöneticilerinin %11,8'i genel müdür, %5,9'u gümrük operasyon sorumlusu, %47,1'i işveren, %5,9'u mali işler sorumlusu, %5,9'u operasyon sorumlusu, %5,9'u pazarlama sorumlusu, %5,9'u satış sorumlusu, %11,8'i ise şube müdürüdür. Araştırmaya katılan yöneticilerin %17,6'sı 20-30 arasında, %35,3'ü 30-40 arasında ve %47,1'i 40-50 yıl arasında yaşa sahip olduklarını ifade etmişlerdir. Katılımcıların %52,9'u 0-50 işçili, %29,4'ü 50-250 işçili, %17,6'sı 500 ve üzeri işçili işyerinde görev yapmaktadır. Katılımcıların %11,8'i 10-15 yıl arası, %35,3'ü 5-10 yıl arası, %52,9'u 15 yıl ve üzeri süreyle faaliyet gösteren işyerlerin de görev yapmaktadır. Genel olarak uzun süreli faaliyet gösteren firmaların olduğu gözlemlenmiştir. Katılımcıların görev yaptıkları firmaların %5,9'u yıllık 0-5.000.000 TL arası, %35,3'ü 5.000.000-50.000.000 TL arası, %23,5'i 50.000.000-100.000.000 TL arası, %35,3'ü 100.000.000 TL üzeri ciroya sahip olduklarını ifade etmişlerdir. Düşük cirolu katılımcı sayısı daha azdır.

Gaziantep ilinde faaliyet gösteren lojistik firmalarına uygulanan bu anket sonucunda dalgalı kur değişimlerinin etkisi olup olmadığı araştırılmış olup, Kur değişiminin sektör üzerindeki etkisinin yüksek olduğunu düşünenlerin sayısı fazla olup %76,5'dir.

Döviz kurları sonrası liman ve depolama maliyetleri artış gösterdiğini düşünenlerin ortalaması 4.06, Kur yüksekliği nedeniyle gümrükleme maliyetlerinde artışın meydana geldiği görüşünü bildirenlerin ortalaması 3.88 olup kur değişkenliğinin en çok maliyetlere bir etki ettiği gözlemlenmektedir. Döviz kurlarındaki artışların karlılık oranlarını azalttığını belirtenlerin ortalaması 3.76, Kurların Yükselmesi sonucunda yatırımlarda bir azalma meydana geldiğini belirtenlerin ortalaması ise 3.59'dur.

Anketlere verilen cevaplar incelendiğinde kur değişimlerin en çok etkilendiği kalemler maliyetlerdeki artışlar olup, bununla beraber yatırımların ve karlılık oranlarının azalması, nakit akışlarında meydana gelen azalma ve bunların sonucunda rekabet düzeyini etkilediği ortadadır.

Kur kaynaklı kalite standartlarını düşürdüklerini belirtenlerin ortalaması 2.41 olup, firmaların kalite standartlarından ödün vermediklerini göstermektedir. Kur riskinden korunmak için finansal araçlardan yararlandıklarını belirtenlerin ortalaması 2.47 olup döviz piyasası işlemlerini kullananların az olduğu gözlemlenmiştir.

## 5.2. Öneriler

Bu çalışmadan elde edilen sonuçlar ile Dalgalı Kur Değişimlerinden korunmak isteyen lojistik firmalarına verilebilecek öneriler:

- Karlılık oranlarını düşürdüğünü ve yatırımlarında azalış etkisi yarattığı görüşleri fazladır. Bu etkileri en aza indirmek için yönetim stratejileri geliştirmeleri gerekmektedir.
- Döviz riskinden kaynaklı Sermayesinde meydana gelebilecek azalışları kontrol altında tutmaları gerekmektedir.
- Diğer firmalarla rekabet edebilmek için kalite standartlarından ödün vermeden kur değişkenliklerinden korunması gerekmektedir.
- Döviz cinsinden yapılan taşıma sözleşmelerinde kurda beklenmedik hareketlenmeler sonucu nakit akışlarında belirsizlikler doğar ve yabancı parayı yerli para birimine çevirip nakit akışının devam ettirilmesi gerekir.
- Ayrıca Liman, depolama ve gümrükleme maliyetler ciddi bir artış yarattığı da söz konusudur. Maliyetlendirmeleri azaltmak ve kâr marjını maksimum seviyede tutmak için kur riskine karşın tedbirler alınması gerekmektedir.
- Anket cevaplarında anlaşıldığı üzere İşletmelerin çoğu kur riskine karşın tedbir aldıklarını düşünmekte, fakat döviz piyasası ve finansal araçlardan bilgi ve tecrübe eksikliği bulunmaktadır. Kurdan korunma tedbirlerini almaya, yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olmak için gerekli imkanları oluşturmaları gerekmektedir.

## KAYNAKÇA

Akduğan, U. Ve Doğan, S. (2018). Türkiye’de 2001 Ekonomik Krizi Öncesi ve Sonrasında Reel Döviz Kuru Değişimlerinin Ödemeler Dengesine Etkileri.

Alacahan, N. D., Ve Akarsu, Y. (2017). The Uncertainty Of Exchange Rate In Foreign Trade Of Turkey. Journal Of Awareness, 2(3S), Art. 3S.

Aslan, N., Ve Yörük, D. (2015). Teoride ve Uygulamada Dış Ticaret Hadleri ve Kalkınma İlişkisi. Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 25(2), Art. 2.

Aydin, N. (2016). Dış Kaynak Kullanım Nedenleri ve Uygulamaları. Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi, 41, Art. 41.

Aytekin, G. K. (2018). Uluslararası Sermaye Hareketleri Kapsamında Sıcak Para Akımlarının Ekonomik Etkileri ve Spekülasyon. Uluslararası Beşerî Bilimler ve Eğitim Dergisi, 4(7), Art. 7.

Ateş. Ö. (2005) ‘‘Aile Şirketlerinde Değişim ve Süreklilik Anlayışı’’, Doktora Tezi, Ankara, 2003: 171)

Ballou, R.H. (2004). Business Logistics/Supply Chain Management: Planning, Organizing, And Controlling The Supply Chain, New Jersey: Pearson/Prentice Hall.

Başkol, M. (2011). Tedarik Zincirinde Bilgi ve Talep Yönetimi Olan Veri Analizi Modeli ile Uygulaması, Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi.

Bayer, E. (2005). İşletmelerde Kurumsallaşmanın Sorunsal Haline Gelmesi ve Kurumsallaşamama Nedenlerinin Belirlenmesi. Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 7(3), Art. 3.

Bayram, F. Ç., Ve Köse, Ö. (2022). Covid-19 Pandemisinde, Endüstri 4.0’ın Lojistik Sektörüne Etkisi. Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 4(1), Art. 1. <https://doi.org/10.46482/Ebyuibfdergi.1108286>

Biröl Erkan. (2014). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/assam/issue/32283/358468>

Brigham, E.F. (1995). Fundamentals Of Financial Management (Seventh Edition). Orlando/ Florida/ABD: The Dryden Press, 818-828.

Ceran, Y., Ve Alagöz, A. (2007). Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi.

Can, Berrak Erkumru (2019) Türkiye’de Lojistik Sektörü, Sektörde Karşılaşılan Sorunlar ve Lojistik Sektörünün Ekonomik Büyüme Etkisi

Crowe, S. (2022). Depo Otomasyonu: Olgunluğunuzu ve Sonraki Adımlarını Haritalama. Erişim Adresi: <https://www.roboticsbusinessreview.com/autonomous-mobile-robotsamrs/warehouse-automation-mapping-your-maturity-and-next-steps/>

Çetin,A.(2017). Lojistik ve Endüstri 4.0 Yaklaşımı, [Http://www.Tasimadunyasi.Com/Lojistik/Lojistik-Ve-Endustri-40-Yaklasimi-H4016.Html](http://www.tasimadunyasi.com/lojistik/lojistik-ve-endustri-40-yaklasimi-h4016.html)

Çürük, D. (2015). Döviz Kuru Değişimlerinin Firma Performansına Etkisi: Türkiye Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 12-23.

Daşkan, E.S. (2016). Türkiye'deki Lojistik Hizmetlerdeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Yansımaları, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.

Delice, G. Ve Ege. İ. (Editörler). (2015). Uluslararası Finans. Ankara: Gazi Kitabevi, 97- 223.

Depo ve Stok Yönetimi Nedir? | Sertrans. (T.Y.). Geliş Tarihi 10 Aralık 2022, Gönderen [https://www.Sertrans.Com.Tr/Depo-Yonetimi-Ve-Stok-Yonetimi](https://www.sertrans.com.tr/depo-yonetimi-ve-stok-yonetimi)

Doğukanlı, H. (2008). Uluslararası Finansman (İkinci Baskı). Adana: Karahan Kitabevi, 49-62, 164-165.

Dölek, A., “Lojistik ve Nakliye İşlemleri”, Umut Kitap, 2015, Ankara.Erel, 2002: 5).

Erdal, H. (2018). Temel Lojistik İnovasyon Yeteneklerinin Önem Derecelerinin Belirlenmesi: Lojistik Hizmet Sağlayıcılar Üzerine Bir Araştırma. 1.

Ertem, Ü. (2015). Uluslararası Finansman. Bursa: Ekin Yayınevi, 32-38.

Geoffrion, A.M. Ve Powers, R.F. (1995). Twenty Years Of Strategies Distribution System Design: An Evolutionary Perspective, Interface, 105-128.

Gür, Serap (2009) Lojistik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri (Gaziantep İli Örneği)

Hacırüstemoğlu, R. Ve Şakrak, M. (2002). Maliyet Muhasebesinde Güncel Yaklaşımlar, İstanbul: Türkmen Kitapevi.

İbrahim Tunalı, ve Emine Genç. (2022). Avrasya Sosyal Ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi » Makale » Endüstri 4.0 Ve Lojistik 4.0 Kapsamında Akıllı Depo Sistemleri. <https://Dergipark.Org.Tr/Tr/Pub/Asead/İssue/73282/1169036>

İKMİB (2021)

<https://Www.İkmib.Org.Tr/Files/Downloads/Yayınlar/Chemist/Chemist%2064.Pdf>

Kapancı, E. (2019). Lojistik Maliyet Optimizasyonu ve Elleçleme Deposu Konumu Belirlenmesi Projesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Kara, N. (2018). Global Firmalarda Satın Alma Süreci, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Karagöz B. Ve BumiN Doyduk, H. B. (2020). Lojistik 4.0 Uygulamaları ve Lojistik Firmalarının Bakış Açısı. İnsan ve İnsan Dergisi, 7(23), 37-51. <https://Doi.Org/10.29224/İnsanveinsan.513453>

Kardaşlar, A. (2013). Döviz Kuru ile Makroekonomik Büyüklükler Arasındaki İlişki: Türkiye Üzerine Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adana, 5.

Karlık, S. R. (2013). Uluslararası Ekonomi Teori Politika, (10.Baskı), İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım, Beta Yayıncılık, 556-574, 612-613.

Kayabaşı, A. (2007). İşletmelerin Rekabet Gücünün Geliştirilmesinde Lojistik Faaliyetlerin Performansının Arttırılması: Üretim İşletmeleri Üzerine Bir Uygulama Doctoral Dissertation, DEÜ Sosyal Bilimleri Enstitüsü.

Keown, A. J., Martin, J. D., Petty, J. W., Scott, JR. D. F. (2005). Financial Management: Principles And Applications, (Tenth Edition), New Jersey: Pearson Prentice Hall, 788.

Keskin, H.,“Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi, Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği”, Nobel Yayıncılık, 2018.

Ketikidis, P.H. (2008). The Use Of Information Systems For Logistics And Supply Chain Management In South East Europe: Current Status And Future Direction, Omega, 36(4), 592-599.

Kılıcı, H. (2017). Taşımacılık Faaliyetlerinin Rekabet Üstünlüğü Oluşturmada İşletmecilikte Yeri ve Önemi: Türkiye Örneği Ve Türkiye’de Taşımacılığın Gelişimi, Balkan Sosyal Bilimler Dergisi, 74-86.

Kişi, H. (2015). Elleçleme Donanımında Uzmanlaşa ve Esneklik, I.U.L Kongresi.

Koban, E. Ve Keser, H.Y. (2007): Dış Ticarete Lojistik, Bursa: Ekin Yayınları

KOBİ’lerin İş portalı, (2020), Dış Kaynak Kullanımı, [http://kobitek.com/outsourcing\\_dis\\_kaynak\\_kullanimi\\_](http://kobitek.com/outsourcing_dis_kaynak_kullanimi_)

Koçak, R. D. (2020). Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askeri Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci. Yaşar Üniversitesi E-Dergisi, 15(58), 246-258.

Konya, S., Ve Duran, M. S. (2022). Kamu Borcunun Uzun Dönem Faiz Oranları Üzerindeki Etkisi: OECD Ülkeleri Üzerine Ampirik Bir Uygulama. Yönetim ve Ekonomi Dergisi, 29(1), Art. 1. <https://doi.org/10.18657/Yonveek.1017758>

Küçük, Ü. (2022). Lojistik Faaliyetlerde Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri Gıda Firması Örneği. Eğitim Yayınevi.

Memişoğlu, K. (2006). Kur Değişim Etkilerinin Muhasebeleştirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 15-20.

Mutluay, A.H. (2009). Beklenmeyen Döviz Kuru Değişimlerinin İşletmeler Üzerindeki Etkisi ve Türkiye Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin, 39.

Mühsürler Özdemir. L. (2005). İşletmelerde Döviz Kuru Riskinden Korunma (Hedging) Yöntemleri: İMKB (İstanbul Menkul Kıymet Borsası)’De İşlem Gören İmalat İşletmeleri Üzerine Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar, 18-28.

Narin, Dündar (2009). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Yapısı, Sorunları ve Çözüm Önerileri. Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Oğuz, İ. H. Ve Demet O. (2020). Türkiye Ekonomisinde Lojistik. International Journal Of Business And Economic Studies, 1(2), 65-74.

Orhan, O., Z., (2003), Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İTO Yayınları, İstanbul.

Orhan, O.Z. (2014). Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

Özbay, T. (2004), “Sorularla Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)”. İstanbul: Ğto Yayınları No: 2004

Öztürk, Çetin ve Cengiz (2018). <https://Ulk.İst/Media/Kitap/IV-UKODTLK/Lojistik-Faaliyetlerin-Maliyetlemesi>.

Parasız, İ. (2000). Para Banka ve Finansal Piyasalar (Yedinci Baskı). Bursa: Ezgi Kitabevi Yayınları, 532, 629-648.

Sağlam, M. (2019). Türkiye'nin İhracatının Taşıma Modlarına Göre Dağılımı, Bütünleştirilmiş Lojistik Stratejisinin Türkiye'nin İhracat Performansına Olası Etkileri.

Sarı E. B., Özveri O. Ve Şenyay, U. E. (2019). Endüstri 4.0’ın İş Süreçlerine Etkisi: Akıllı Depo Sistemi Uygulaması. Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi, 466-477.

Sever, E., Ve Mizrak, Z. (2007). Döviz Kuru, Enflasyon ve Faiz Oranı Arasındaki İlişkiler: Türkiye Uygulaması. Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 7(13), Art. 13.

Seyidoğlu, H. (2001). Uluslararası Finans (Üçüncü Baskı). İstanbul: Güzem Yayınları, 80-82, 206-210.

Süzer, H., D., (2003). Bizim Sektör Tekstili Geçer. Capital Aylık İş ve Ekonomi Dergisi

Şahin, B. G., Ve Akballı, E. E. (2019). Tüketici Davranışlarını Etkileyen Faktörler ve Yöntem Analizi. Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi, 1(1), Art. 1.

Şaşmaz, M. Ü., Ve Yayla, Y. E. (2018). Ekonomik Kalkınmanın Belirleyicilerinin Değerlendirilmesi: Ekonomik Faktörler. International Journal Of Public Finance, 3(2), Art. 2. <https://Doi.Org/10.30927/İjpf.463825>

Şeker, H. (2022). Türkiye’de Kur- Enflasyon Geçişkenliği Üzerine Ekonometrik Bir Analiz. Finans Ekonomi ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, 7(1), Art. 1. <https://doi.org/10.29106/fesa.1068026>

Ş. Uslu ve M. Akçadağ, "İlaç Sektöründe Tersine Lojistik Ve Dağıtımın Rolü: Bir Uygulama", Niğde Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C. 5, Sayı. 1, Ss. 149-158, Nis. 2012

Tanyaş, M. ve Hazır K. (2011), "Temel Lojistik Kavramlar(Lojistiğe Giriş)", Birinci Baskı, Tarsus, Çağ Üniversitesi.

Taşdelen, İ. (2018). Türkiye’de Kur Değişimlerinin Demir-Çelik Sektörü Dış Ticareti Üzerine Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Tekin, M. Ve Sayın, A.A. (2017). Lojistik Faaliyetlerde Satın Alma Faaliyetinde Karşılaşılan Riskler ve Perakende Sektöründe Uygulaması.

Tezcan, I. (2007). Sektörel Lojistik Yönetimi Sistemlerinde Depo Tasarım Metodolojisi. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Turgut, Serdar (1991). Demokrat Parti Döneminde Türkiye Ekonomisi. Ankara: Adalet Matbaacılık.

Türkiye Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektör 2007 Raporu. (2007). UTİKAD Yayınları, Ankara, Ss,4-87

Uca, N., “Lojistiğin Küresel Rekabetteki Yeri”, Beta Yayın, 2017. Ankara

Ulusoy, A. Ve Kara, D. (2017). Kamu Borç Yönetiminin Maliye ve Para Politikası İle Uyum Sorunu: Türkiye Pratiği. Maliye Araştırmaları Dergisi, 3(1), 29-38.

UTİKAD (2021)

[www.Utikad.Org.Tr/Images/Hizmetrapor/Utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.Pdf](http://www.utikad.org.tr/images/hizmetrapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf)

UTİKAD (2015)

[https://www.Utikad.Org.Tr/Images/Bilgibankasi/Musiadlojistiksektorraporu2015-2641.Pdf](http://www.utikad.org.tr/images/bilgibankasi/musiadlojistiksektorraporu2015-2641.pdf)

Ülengin, F. Ve Uray, N. (1999). Current Perspectives In Logistics: Turkey As A Case Study, International Journal Of Physical Distribution And Logistics Management, 29(1), 22-49.

Yalçın, K. (2008) Uluslararası Finansman, Gazi Kitabevi, Ankara.

Yavrutürk, R. (2008). Uluslararası İşletmelerde Döviz Kuru Riski ve Bu Riskin Yok Edilmesi İçin Uygulanan Teknikler: Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 23-51.

Yıldırım, M., Tanyeri, M. (2006). Döviz Kuru Risk Yönetimi. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 44-64.

Yıldızoğlu Z. (2012). İşletmelerde Satın Alma Fonksiyonu. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Bucak Hikmet Tolunay Meslek Yüksekokulu, Bucak.

Yolda\_Seo. (2022, Mayıs 6). Lojistikte Depolama Aşamaları—Depo Çeşitleri ve Özellikleri Nelerdir? Yolda.Com. <https://www.yolda.com/blog/lojistikte-depolama-asamalari-depo-cesitleri-ve-ozellikleri-nelerdir/>

Zanbak, M. (2008). Döviz Kuru Riski Analizi: Türkiye Üzerine Ampirik Bir İnceleme. Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya, 23.

Worldbak; <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>

Wu, Y. (2008). A Mixed-Integer Programming Model For Global Logistics Transportation Problems, Southampton, UK.

## EKLER

Dalgalı Kur değişimlerinin Lojistik firmaları üzerindeki etkisinin Gaziantep'te faaliyet gösteren lojistik firmalarına uygulaması		1	2	3	4	5
		KESİNLİKLE KATILMIYORUM	KATILMIYORUM	KARARSIZIM	KATILYORUM	KESİNLİKLE KATILYORUM
1	Kur değişimlerine yönelik uygulanan politikaların sektörümüz üzerinde ciddi etkisi olduğunu düşünüyorum.					
2	Kur değişimleri nakit akışımızda azalma meydana getirdi.					
3	Kur kaynaklı sermayemizde azalma meydana geldi.					
4	Döviz kurlarındaki artışlar karlılık oranlarımızı azalttı.					
5	Döviz piyasasındaki hareketlilik rekabet gücümüzü düşürdü.					
6	Kur Yükselmesi sonucunda yatırımlarımızda azalma meydana geldi.					
7	Döviz kurları sonrası liman ve depolama maliyetleri artış gösterdi.					
8	Kur yüksekliği nedeniyle gümrükleme maliyetlerinde artış meydana geldi.					
9	Döviz kurları nedeniyle kalifiye işgücü bulmakta zorluk çekmekteyiz.					
10	Kur kaynaklı kalite standartlarımızı düşürmek zorunda kaldık					

		1	2	3	4	5
		KESİNLİKLE KATILMIYORUM	KATILMIYORUM	KARARSIZIM	KATILYORUM	KESİNLİKLE KATILYORUM
11	Kur hareketliliği enerji kaynaklarının kullanımında etki yarattımı.					
12	Kur değişimlerinin siyasi gelişmelerden kaynaklı olduğunu düşünüyorum.					
13	Kur artışlarının enflasyondan kaynaklandığını düşünüyorum.					
14	Faizlerin yükselmesinin kur değişimlerine etki ettiğini düşünüyorum.					
15	Kur hareketliliğinin Yasal Düzenlemelerdeki belirsizlikten kaynaklı olduğunu düşünüyorum.					
16	Yaşanacak kur risklerine karşı tedbirler almış bulunmaktayız.					
17	Döviz piyasası işlemleri hakkında yeterli bilgim bulunmaktadır.					
18	Kur riskinden korunmak için finansal araçlardan (swap, arbitraj, forward, futures) yararlanılmaktadır.					
19	Kur riskinden korunmak için kullanılan yöntemler fayda sağladımı.					
20	Kur değişimleri hedeflerinizde bir değişim yarattımı.					

## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

**Adı Soyadı** : Hatice YILDIZ  
**Uyruğu** : T.C.

### EĞİTİM

Derece	Adı	Bitirme Yılı
Üniversite	: ANADOLU ÜNİVERSİTESİ/İŞLETME	2008
Yüksek Lisans	:	
Doktora	:	

### İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum	Görevi
2010-2015	Haliloğlu Dış Tic.Ltd.Şti.	Muhasebe Sorumlusu
2015-Devam	Akansan Sağlık ve Tem.Ürün.San.Tic.Ltd.Şti.	SMMM

### UZMANLIK ALANI

Muhasebe

### YABANCI DİLLER

### BELİRTMEK İSTEĞİNİZ DİĞER ÖZELLİKLER

### YAYINLAR