

## TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE FAALİYET GÖSTEREN FİRMALARIN FİNANSAL DURUMLARININ ANALİZİ

Doç.Dr. Füsun KÜÇÜKBAY

Manisa Celal Bayar Üniversitesi, İşletme Fakültesi,Ekonomi ve Finans Bölümü  
[fusun.kucukbay@cbu.edu.tr](mailto:fusun.kucukbay@cbu.edu.tr)

### Özet

*Tüm Dünya'da hayatın devam edebilmesi için ürünlerin bir yerden bir yere taşınmasının sağlanması çok önemlidir. Yaşanan ekonomik krizler, artan rekabet ve artan maliyetlerin etkisi ile taşımacılık faaliyetlerinin yanında yeni destek hizmetleri de önem kazanmaya başlamış ve lojistik kavramı gündeme gelmiştir. Lojistik kavramı kişilerin ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ürün veya hizmetin çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınması süreci esnasında gerçekleştirilen tüm faaliyetleri kapsamaktadır. Lojistik faaliyetler, nakliye, depolama, stok yönetimi, sipariş yönetimi, elleçleme, ambalajlama, ve bilgi yönetimi gibi faaliyetlerden oluşmaktadır. Günümüzde dünya ticaretinde söz sahibi olabilmek adına ve firmaların etkinlik ve verimliliğini arttırmak açısından, lojistik yönetimi çok önemli bir hale gelmiştir.*

*Bu çalışmada Türkiye'de faaliyet gösteren lojistik firmalarının finansal yapıları incelenmeye çalışılacaktır. Bu amaçla Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından yayınlanan sektör bilançoları ve sektör oran analizlerinden yararlanılmıştır. 2014-2016 döneminde ulaştırma ve depolama sektöründe faaliyette bulunan firmaların finansal yapılarında gösterdikleri gelişimler ve değişimler incelenmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik İşletmeler, Finansal yapı analizi, oran analizi

## THE ANALYSIS OF LOGISTIC SECTORS' FINANCIAL STRUCTURE OPERATING IN TURKEY

### Abstract

*It is vital to ensure that products are moved from one place to another for the survival of life. Past economic crisis, increased competition, and, increasing costs caused the concept of logistics has come to the fore beside the transportation concept. The concept of logistics covers all activities carried out during the process of moving the product or service from its starting point to its destination point in order to meet the needs of the persons. Logistics activities can be summarized as transportation, storage, inventory management, order management, handling, packaging, and information management activities. Today, logistic management has become very important in order to have a say in the world trade and increase the efficiency and the effectiveness of the companies.*

*This study tries to examine the financial structure of the logistics companies operating in Turkey. For this purpose, sector balance sheet and ratio analysis of transportation and storage sector published by the Central Bank of the Republic of Turkey is examined. The observation period is 2014-2016 time period*

**Keywords:** Logistics companies, financial structure analysis, ratio analysis

## 1. Giriş

Dünya genelinde firmalar artık üretim maliyetleri ve kalite bakımından birbirlerine çok yakın düzeydedir. Dolayısıyla rekabet avantajı yakalayabilmek için lojistik ön plana çıkmaktadır. Bu gelişmelerin ışığında lojistik firmalarının hizmet verdikleri faaliyetler son yıllarda büyük değişiklik göstermiştir. Bu gelişmelerin sonucu lojistik sektörü küresel olarak büyük önem kazanmıştır. Ülkemizin Dünya'daki konumu nedeniyle, lojistik sektörü gelişime açık çok önemli bir sektördür.

Bu çalışmada lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların finansal yapıları incelenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla H- Ulaştırma ve Depolama sektörüne ait Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası tarafından yayınlanan sektör mali tabloları ve finansal oranları kullanılmıştır.

## 2. Lojistik Kavramı ve Lojistik Faaliyetler

Lojistik kavramı ilk olarak 1900'lü yıllarda askeriye de kullanılan bir kavram olmuştur. İlerleyen yıllarda firmalar tarafından kullanılmaya başlamıştır. Başlarda nakliye olarak algılanan lojistik kavramı, artan ihtiyaçlar, gelişen teknoloji ile birlikte, gelişmiş ve değişmiştir (McFarlan, 1984; Bovet, 1991; Cooper, 1993; Fawcett et al., 1993).

Lojistik faaliyetlerin kapsamı tarihsel süreçte büyük gelişim göstermiştir. İlk başlarda lojistik faaliyetler nakliye ve depolama faaliyetleri ile sınırlı iken artık lojistik faaliyetler depolama, satın alma, stok yönetimi, sipariş yönetimi, elleçleme, paketleme, geri dönen malların yönetimi, talep tahmini, bilgi yönetimi, hizmet desteği ve müşteri hizmetlerini de içeren geniş kapsamlı faaliyetler bütünü haline gelmiştir. (Coyle & diğerler, 1992; Johnson & diğerleri, 1999; Magee & diğerleri, 1985)

Günümüzde rekabet avantajı kazanmak isteyen firmalar için lojistik kavramı çok büyük önem kazanmıştır. Lojistik faaliyetleri ana faaliyetler ve destek faaliyetler olarak iki bölüme incelemek mümkündür. Lojistik firmalarının sağladığı ana faaliyetlerin arasında taşıma ve trafik yönetimi, envanter yönetimi, müşteri hizmetleri, elleçleme, talep yönetimi, sipariş yönetimi ve paketleme sayılabilir. Destek faaliyetler arasında ise dağıtım yer seçimi, belge akışı, ürün akışı ve üretim planlama, satın alma, satış sonrası destek, tersine lojistik, sigortalama ve gümrükleme sayılabilir. Lojistik firmaların, lojistik firması olabilmesi için yukarıda sayılan ana ve destek faaliyetlerinden en üç faaliyeti bir arada yapıyor olması gerekir (Gürdal, S. 2006, s.11).

## 3. Araştırmanın Yöntemi ve Örneklem

Çalışmada lojistik sektörünün finansal yapısının incelenmesi için Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası tarafından yayınlanan sektör bilançoları istatistiklerinden yararlanılmıştır. Sektör bilançoları istatistiklerinden 2014-2015-2016 yılları için H-Ulaştırma ve Depolama alt sektörüne ait finansal tablolardan ve oran analizleri kullanılmıştır. Çalışma da 2014-2015-2016 yıllarının seçilme nedeni TCMB tarafından yayınlanan en son verilerin bu yıllar olmasıdır.

Sektör bilanço istatistiklerinden Ulaştırma ve Depolama alt sektörünün çalışan sayısı, aktif, pasif yapısı, kar/zarar durumu ve sektöre ait önemli finansal oranları alınmıştır.

Araştırmanın kapsamında ulaştırma ve depolama alt sektöründe faaliyet gösteren toplam 343 firma incelenmiştir.

Tablo 1’de çalışmada finansal yapısı incelenen firmaların istihdama göre ölçek dağılımı görülmektedir. KOSGEB’in tanımına göre 50 çalışandan az çalışanı olan firmalar küçük ölçekli, 50 çalışan ile 500 çalışan arası çalışanı olanlar orta ölçekli, 500 çalışandan fazla çalışanı olanlar büyük ölçekli firma olarak kabul edilmektedir.

Sektördeki firmalardan istihdama göre ölçek dağılımına bakıldığında 155 firma küçük ölçekli, 158 firma orta ölçekli, 30 firma büyük ölçekli firmalardan oluşmaktadır. Bu sektörde en fazla çalışan 140.529 çalışan ile büyük ölçekli firmalarda istihdam edilmektedir. İkinci olarak en fazla çalışan 25.262 çalışan ile orta ölçekli firmalarda istihdam edilmektedir.

Tablo 2’de ise çalışmada incelen firmaların hukuki yapıları görülmektedir. Sektörde faaliyet gösteren firmaların %50,7 si anonim şirket %48,7’si limitet şirket olarak faaliyet göstermektedir. 2 adet firmanın hukuki yapısı kamu statüsündedir.

**Tablo 1: Ulaştırma ve Depolama Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların İstihdama Göre Ölçek Dağılımı**

İstihdama Göre Ölçek Dağılımı	Firma Sayısı	Çalışan Sayısı	%
KÜÇÜK ÖLÇEKLİ	155	3,615	2,1
ORTA ÖLÇEKLİ	158	25,262	14,9
BÜYÜK ÖLÇEKLİ	30	140,529	83,0
<b>Toplam</b>	<b>343</b>	<b>169.406</b>	<b>100</b>

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2016-4. Dönemi

**Tablo 2: Ulaştırma ve Depolama Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Hukuki Yapıları**

HUKUKİ YAPI	Firma Sayısı	%
ANONİM ŞİRKET	174	50,7
KAMU	2	0,6
LİMİTED ŞİRKET	167	48,7
<b>Toplam</b>	<b>343</b>	<b>100,0</b>

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2016-4. Dönemi

#### 4. Ulaştırma ve Depolama Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmalar ile İlgili Bulgular

Çalışmanın bu bölümünde ulaştırma ve depolama sektörünün finansal performansı analiz edilmeye çalışılmıştır. Bu amaçla sektördeki firmaların konsolide bilançosu, gelir tablosu ve önemli finansal oranları incelenmiştir.

Tablo 3’de sektördeki firmaların konsolide bilanço yapısı görülmektedir. Firmaların varlık ve kaynak dağılımlarının 2014-2015-2016 yıllarındaki yüzdesel değişimi görülmektedir. Sektörde faaliyet gösteren firmaların 2014-2015-2016 yılları varlık dağılımı incelendiğinde duran varlık yatırımının daha fazla olduğu görülmektedir. 2014 yılından 2016 yılına kadar da duran varlık yatırımı artış eğilimi göstermiş dönen varlık yatırımı azalış eğilimi göstermiştir.

Sektörün 2014-2015-2016 yılları arasında kaynak yapısı incelendiğinde firmaların kaynak yapısında yabancı kaynağın ağırlıkta olduğu görülmektedir. 2014 yılında varlıkların %53,3’ü yabancı kaynak ile finanse edilirken, 2015 yılında %55’i, 2016 yılında %60,4’ü yabancı kaynak ile finanse edilmeye başlanmıştır. Bu gelişim sektördeki firmaların yabancı kaynak kullanımını üç yıl içerisinde arttırdığını öz kaynak kullanımını azalttığını göstermektedir.

Sektördeki firmalarda, yabancı kaynak kullanımı ile ilgili 2014 yılından 2016 yılına doğru gelişim incelendiğinde, uzun vadeli yabancı kaynak kullanımının arttığı görülmektedir. 2014 yılında uzun vadeli yabancı kaynak kullanım yüzdesi %26,5, kısa vadeli yabancı kaynak kullanım yüzdesi %26,8 olarak gerçekleşmiştir. 2015 yılında uzun vadeli yabancı kaynak kullanım yüzdesi %29,7 iken kısa vadeli yabancı kaynak kullanımını %25,3 olmuştur. 2016 yılında uzun vadeli yabancı kaynak kullanım yüzdesi %36,3’e yükselirken kısa vadeli yabancı kaynak kullanım yüzdesi %24,11’e düşmüştür.

**Tablo 3: Ulaştırma ve Depolama Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Konsolide Bilançosu**

	2014	2015	2016
<b>VARLIKLAR</b>	<b>AKTİF %</b>	<b>AKTİF %</b>	<b>AKTİF %</b>
I-DÖNEN VARLIKLAR	35.1	31.4	29.1
II-DURAN VARLIKLAR	64.9	68.6	70.9
AKTİF (VARLIKLAR) TOPLAMI	100.0	100.0	100.0
<b>KAYNAKLAR</b>	<b>PASİF YÜZDE</b>	<b>PASİF YÜZDE</b>	<b>PASİF YÜZDE</b>
I-KISA VADELİ YABANCI KAYNAKLAR	26.8	25.3	24.1
II-UZUN VADELİ YABANCI KAYNAKLAR	26.5	29.7	36.3
III-ÖZ KAYNAKLAR	46.7	45.0	39.6
PASİF (KAYNAKLAR) TOPLAMI	100.0	100.0	100.0
Firma Sayısı	343	343	343

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2016-4. Dönemi

Tablo 4’de 2014-2015-2016 yıllarındaki sektördeki firmaların kar/zarar durumu görülmektedir. Firmaların 2015 yılında 2014 yılına göre satış rakamı %10,4 artış gösterirken dönem kar/zararı %6,34 oranında arttığı görülmektedir. Dönem net kar/zararın ise 2015 yılında 2014 yılına göre %35 azaldığı görülmektedir. Satışlardaki olumlu artışın dönem net kar/zararına

yansımamasının nedeni sektördeki bazı firmaların zarar etmiş olmalardan kaynaklandığı düşünülmektedir. 2015 yılında kar eden firmaların toplam dönem karı 4.922.199 olarak gerçekleşirken toplam zarar eden firmaların zararı 3.530.242 TL olarak gerçekleşmiştir. 2016 yılında satış rakamı 2015 yılına göre %5,64 oranında azalış göstermiştir. 2016 yılında sektörün dönem net zararı 480.435 TL olarak gerçekleşmiştir. Tablo 5’de 2016 yılında kar eden ve zarar eden firma sayısı görülmektedir. 2016 yılında zarar eden firma sayısı 146 olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 4: Ulaştırma ve Depolama Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmalara  
Ait Kar/Zarar Durumu**

	2014	2015	2016
<b>A-BRÜT SATIŞLAR</b>	<b>90,217,748.9</b>	<b>99,650,961.2</b>	<b>94,029,075.2</b>
<b>DÖNEM KAR VEYA ZARARI</b>	<b>1,308,034.5</b>	<b>1,391,957.1</b>	<b>2,023,429.6</b>
1-Dönem Karı	4,437,668.3	4,922,199.1	12,877,227.6
2-Dönem Zararı (-)	(3,129,633.8)	(3,530,242.0)	(10,853,798.0)
<b>K-DÖNEM KARI VERGİ/ DİĞ. YASAL YÜK.KARŞ. (-)</b>	<b>(391,319.1)</b>	<b>(804,435.3)</b>	<b>(2,503,865.4)</b>
<b>DÖNEM NET KAR VEYA ZARARI</b>	<b>916,715.4</b>	<b>587,521.7</b>	<b>(480,435.8)</b>
<b>Firma Sayısı</b>	<b>343</b>	<b>343</b>	<b>343</b>

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2016-4. Dönemi

**Tablo 5: Ulaştırma ve Depolama Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmalara  
2016 Yılı Kar/Zarar Eden Firma Sayısı**

2016	<b>FİRMA SAYISI</b>	<b>%</b>
KÂR EDEN FİRMALAR	197	57
ZARAR EDEN FİRMALAR	146	42
KÂR YA DA ZARAR OLUŞMAMIŞ	0	0
<b>Toplam</b>	<b>343</b>	<b>100</b>

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2016-4. Dönemi

Tablo 6’da 2014-2015-2016 yıllarına ait sektördeki firmaların likidite oranları görülmektedir. Likidite oranları firmaların kısa vadeli borç ödeyebilme gücünü göstermektedir. Likidite oranları olarak cari oran, likidite oranı ve nakit oran değerlendirilmeye alınmıştır.

Tablodan görüldüğü gibi sektördeki firmaların cari oranı 2014, 2015 ve 2016 yıllarında düşüş göstermiştir. Bu durum sektördeki firmaların kısa vadeli borç ödeyebilme gücünün düşüş gösterdiğini ifade etmektedir. Bu gelişme sektördeki firmaların dönen varlıklarında görülen düşüşten kaynaklandığı düşünülmektedir.

Sektördeki firmaların likidite oranları incelendiğinde 2015 yılında 1,01 den 0,97’ye düştüğü 2016 yılında ise 0,98’e yükseldiği görülmektedir. Asit test oranı için genellikle kabul edilen standart olan 1’e yakın rakamlar görülmektedir. Sektörün cari oranı düşüş gösterirken asit-test oranının daha az düşüş göstermesinin nedeni firmaların stok gibi daha az olan kalemlerden hazır değerler gibi daha likit kalemlere daha fazla yatırım yaptığının göstergesi olarak kabul edilebilir. Nakit oranların 2014-2016 döneminde yükseliş göstermesi de sektörün hazır değerlere daha fazla yatırım yaptığını desteklemektedir. Genel olarak sektörün likidite oranları sektörün kısa vadeli borç ödeme gücünün yeterli olduğunu düşündürmektedir.

**Tablo 6: Ulaştırma ve Depolama Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmalara  
Ait Likidite Oranları**

LİKİDİTE ORANLARI	2014	2015	2016
1-Cari Oran	1,31	1,24	1,21
2-Likidite (Asit Test) Oranı (%)	1,01	0,97	0,98
3-Nakit Oranı (%)	0,34	0,39	0,45

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2016-4. Dönemi

Tablo 7’de firmaların finansal yapıları görülmektedir. Firmaların finansal yapı oranları firmaların borç ödeyebilme gücü hakkında bilgi vermektedir. Sektördeki firmaların 2014-2015-2016 yılları finansal yapıları incelendiğinde yabancı kaynakları toplam kaynaklar içindeki payının yükseldiği görülmektedir. Finansman yapısında yabancı kaynak kullanımının %50 nin altında olması borç verenler açısından tercih edilen bir durumdur. 2016 yılında yabancı kaynak kullanımını %60’ın üzerine çıkmıştır. Bu durum firmaların finansal riskinin ve bunun sonucu olarak faiz giderlerinin arttığını göstermektedir. Öz kaynak oranı 2016 yılımda %39,6’ya gerilemiştir.

Sektördeki firmaların kullandığı yabancı kaynaklar vade açısından incelendiğinde, kısa vadeli yabancı kaynak kullanım yüzdesinin azalış, uzun vadeli yabancı kaynak kullanım yüzdesinin artış gösterdiği fark edilmektedir. Uzun vadeli yabancı kaynak kullanım artış eğilimi göstermesi yabancı kaynak ödeme riskini bir ölçüde azaltmaktadır. Yabancı kaynak kullanımın da banka kredilerinin oranı her geçen yıl artmış, 2016 yılında %31,2 ‘ye ulaşmıştır. Sektördeki firmalar varlıklarının finansmanında farklı finansal araçlardan da yararlanabilirler.

**Tablo 7: Ulaştırma ve Depolama Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmalara  
Ait Finansal Yapı Oranları**

FİNANSAL YAPI ORANLARI	2014	2015	2016
Yabancı Kaynaklar Toplamı / Aktif Topl. Oranı (%)	53.3	55.0	60.4
Öz Kaynaklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	46.7	45.0	39.6
Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar / Pasif Top. Oranı (%)	26.8	25.3	24.1
Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar / Pasif Top.Oranı (%)	26.5	29.7	36.3
Banka Kredileri / Yabancı Kaynaklar Toplamı Oranı (%)	24.1	23.1	31.2

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2016-4. Dönemi

Tablo 8’de sektörde faaliyet gösteren firmalara ait faaliyet oranları görülmektedir. Faaliyet oranları firmaların varlıklarını ne kadar etkin kullandığını gösteren oranlardır. Tablodan görüldüğü gibi, sektördeki firmalar alacaklarını yaklaşık olarak 60 günde bir devir etmektedir. 2014-2015-2016 döneminde alacak devir günü çok fazla değişmemiştir. Duran varlık devir hızı 2014-2106 döneminde düşüş eğilimi göstermiştir. Bu durum firmanın duran varlıklarını her geçen yıl daha az etkin kullandığını göstermektedir.

Aktif devir hızı 2014 ve 2015 yılında 0.8 olarak hesaplanmış 2016 yılında olumsuz olarak düşüş göstermiştir. Aktif devir hızının yüksek olması firmaların varlıklarını etkin olarak kullandığını göstermekte ve yüksek olması firma karlılığını olumlu etkilemektedir.

**Tablo 8: Ulaştırma ve Depolama Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmalara  
Ait Faaliyet Oranları**

<b>DEVİR HIZLARI</b>	2014	2015	2016
Alacak Devir Süresi (gün)	59	59	64
Maddi Duran Varlık Devir Hızı (Kez)	2.1	1.9	1.4
Duran Varlık Devir Hızı (Kez)	1.3	1.1	0.8
Aktif Devir Hızı (Kez)	0.8	0.8	0.6

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2016-4. Dönemi

Tablo 9’da sektörde faaliyet gösteren firmaların 2014-2015-2016 yıllarına ait karlılık oranları görülmektedir. Sektördeki firmaların özsermaye karlılık oranı ve aktif karlılık oranlarının 2014-2015-2016 yıllarında düştüğü görülmektedir. 2016 yılında sektördeki firmalar zarar etmiştir. Bu durumu daha iyi anlayabilmek için kar ve satışlar arasındaki ilişkileri gösteren oranlar değerlendirilmiştir.

**Tablo 9: Ulaştırma ve Depolama Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmalara  
Ait Karlılık Oranları**

<b>KARLILIK ORANLARI</b>	2014	2015	2016
<b>1-Kar ile Sermaye Arasındaki İlişkileri Gösteren Oranlar</b>			
Öz Sermaye Karlılık Oranı (%)	1.8	1.0	(0.7)
Aktif Karlılık Oranı (%)	0.8	0.5	(0.3)
<b>2-Kar ile Satışlar Arasındaki İlişkileri Gösteren Oranlar</b>			
Faaliyet Kar Marjı (%)	(0.2)	5.5	6.1
Brüt Kar Marjı (%)	6.8	13.3	15.8
Satılan Malın Maliyeti / Net Satışlar Oranı (%)	93.2	86.7	84.2
Faaliyet Giderleri / Net Satışlar Oranı (%)	7.0	7.8	9.8
Faiz Giderleri / Net Satışlar Oranı (%)	1.7	2.8	2.9

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2016-4. Dönemi

Sektördeki firmaların faaliyet karını incelendiğinde firmaların faaliyet kar marjının ve brüt kar marjının 2015 ve 2016 yılında arttığı görülmektedir. Bu durum firmaların, satış fiyatlarını faaliyet giderlerini ve satılan malın maliyetini karşılayacak ölçüde belirlediğini göstermektedir. Satılan Malın Maliyeti / Net Satışlar Oranı incelendiğinde satılan malın maliyetinin satış gelirlerinden daha az arttığını göstermektedir. Bu durum brüt kar marjına olumlu yansımaktadır. Faaliyet Giderleri / Net Satışlar Oranı incelendiğinde ise faaliyet giderlerindeki atışın gelirlerdeki artıştan daha fazla arttığı sonucu çıkmaktadır. Faiz Giderleri / Net Satışlar Oranı incelendiğinde

ise faiz giderlerinin arttığı görülmektedir. Bu durum yabancı kaynak kullanımının artmasının bir sonucudur.

## 5. Sonuç

Türkiye, üç kıtanın kesişim noktasındadır. Türkiye'nin konumu Türkiye'yi lojistik sektöründe önemli bir yere taşımaktadır. Türkiye, Dünya Bankası tarafından hazırlanan Küresel Lojistik Performansı Endeksi'nde 2016 yılı itibarıyla 160 ülke içerisinde 34. Sıradadır. Bu durum Türkiye'nin lojistik sektöründe önemli bir yere sahip olduğunu göstermektedir. Lojistik sektöründeki olumlu gelişmeler, sektörü dünya ekonomisinde daha iyi yerlere taşıyacaktır. Lojistik sektörünün Türkiye ekonomisine sağladığı katma değer ile birlikte ülke ekonomisinde de önemli bir yerdedir. Bu çalışmada lojistik sektörünün finansal yapısı incelenmeye çalışılmıştır.

Bu çalışma kapsamında sektördeki firmaların finansal oranları incelenmiştir. Sonuçlar aşağıda özetlenmiştir;

- Depolama ve nakliye sektöründe faaliyet gösteren firmaların likidite oranları incelendiğinde genel olarak sektörün kısa vadeli borç ödeyebilme gücünün yeterli olduğu görülmektedir. Sektörün daha az likit kalemlerden hazır değerler gibi daha likit kalemlere daha fazla yatırım yaptığı gözlenmiştir.
- Sektördeki firmaların daha fazla yabancı kaynak kullanmaya yöneldiği bu durumun sektörün riskinin arttığını göstermektedir
- Sektörde yabancı kaynak kullanım yüzdesinin özkaynak kullanım yüzdesinin üzerine çıkmıştır ve bu eğilim devam etmektedir. Bu gelişme borç verenlerin borç verirken daha dikkatli davranacaklarını ve hatta borç maliyetlerini arttırabileceklerini düşündürmektedir.
- Banka kredi kullanım yüzdesi her geçen sene artış göstermiştir. Firmalar tahvil çıkarmak gibi farklı finansman araçlarından da yararlanabilir.
- Sektördeki firmaların karlılık oranları incelendiğinde ise net kar oranının azalış gösterdiği bunun bir sonucu olarak özkaynak karlılığının ve aktif karlılığının düştüğü görülmektedir.
- Sektördeki firmaların karlılığını düşmesinin temel nedeni faaliyet giderlerindeki ve faiz giderlerindeki artıştır

Sektördeki firmaların karlılık oranlarını arttırmaları önemlidir. Kar firmaların sağlıklı bir şekilde faaliyetlerine devam edebilmeleri için önceliklidir. Karlılık oranlarını arttırabilmek için aktif devir hızını arttırabilmek yani varlıklarını etkin kullanabilmek önemlidir. Sektördeki firmaların duran varlık devir hızı her geçen sene düşmektedir. Duran varlık devir hızını arttırabilmek için duran varlık yatırımının azaltılması ve hatta kullanılmayan duran varlıkların satılması ile gelir sağlanması faydalı olacaktır. Faiz giderleri yıllar içerisinde artış göstermiştir. Faiz giderlerinin artmasının iki temel nedeni mevcuttur; birincisi yabancı kaynak kullanımının yıllar içinde artış göstermesi ikinci olarak borç verenlerin yabancı kaynak kullanımının artması nedeni ile borç maliyetini arttırmasıdır. Sektördeki firmaların, faiz giderlerini azaltabilmeleri için yabancı kaynak kullanımını azaltarak öz kaynak kullanımını arttırmaları faydalı olacaktır.

Sektördeki firmaların ülke ekonomisine katma değerinin arttırılmasını sağlamak için ülkemizde lojistik verimlilik artışına dayalı planlara ihtiyaç vardır. İhtisas gümrükleri gibi ürün hareketinin devamlılığını sağlayacak gümrük uygulamalarının uygulamaya alınması faydalı olacaktır. Böylece lojistik maliyetleri azaltılabilir. Bunun dışında ölçek ekonomisinin sağlanması için liman ölçekleri büyütülmesi, kombine taşımacılık alt yapısı kurulması olumlu



birer adımdır. Sektörde verimliliğin artırılması için araç doluluğunun artırılması, sefer sürelerinin azaltılması, araçların güvenilirliğinin artırılması ve çalışan güvenliğinin sağlanması önemlidir.

### Kaynaklar

McFarlan, F.W. (1984), "Information technology changing the way you compete", Harvard Business Review, Vol. 57 No. 2, s.115-126.

Bovet, D. (1991), "Logistics strategies for Europe in the 1990s", Planning Review, July/August, Vol.46, s. 12-15

Cooper, J.C. (1993), "Logistics Strategies For Global Businesses", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 23 No. 4, s. 12-23

Coyle J. J., Bardi E. J., Langley Jr. C.J. (1992), The Management of Business Logistics, West Publishing Company, Fifth Edition

Fawcett, S.E., Birou, L.M. and Taylor, B.C. (1993), "Supporting Global Operations Through Logistics and Purchasing", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 23 No. 4, s. 3-11.

Gürdal, S. (2006). "Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi", İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 2006-141-138.

Johnson J.C., Wood D.F., Watslow D.L., Murphy Jr. P.R. (1999), Contemporary Logistics, Prentice-Hall, Seventh Edition, USA

Magee J.F., Copacino W.C., Rosenfield D.B. (1985), Modern Logistics Management: Integrating Marketing, Manufacturing, and Physical Distribution, John Wiley & Sons, New York, USA

T.C. Merkez Bankası Sektör Bilançoları İstatistikleri(2017), <http://tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Istatistikler/Reel+Sektor+Istatistikleri/Sektor+Bilancolari/Sektor+Bilanco+Verileri/>, Erişim:10.06.2018

T.C. Merkez Bankası Sektör Bilançoları (2013-2015), Değerlendirme Raporu, file:///C:/Users/HP/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge\_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/SEKTOR+BILANCOLARI+(2013-2015)%20(1).pdf (Erişim: 11.07.2018)