



T.C.  
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Lojistik Yönetimi Ana Bilim Dalı  
Lojistik Yönetimi Bilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi

**LOJİSTİK YÖNETİMİ ÖĞRENCİLERİNİN LOJİSTİK KÖY ALGILARININ  
BELİRLENMESİNE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA**

Murat AKSOY  
ORCID: 0000-0002-2201-5866

Danışman  
Doç. Dr. MURAT ÇAKIRKAYA  
ORCID: 0000-0001-8191-6958

Konya – 2025

## ÖN SÖZ (TEŞEKKÜR)

Yüksek lisans eğitimimin ilk gününden itibaren tüm süreç boyunca değerli bilgi ve deneyimlerini benimle paylaşan, bana yol gösteren, rehberliğini esirgemeyen, meslek hayatım boyunca örnek alacağım sayın hocam kıymetli danışmanım Doç. Dr. Murat ÇAKIRKAYA'ya teşekkürü bir borç bilir, saygılarımı sunarım.

Aldığım her kararda yanımda olan, yardımını ve desteğini her daim hissettiğim kıymetli eşim Ayşe Ceren ATMACA AKSOY' a sonsuz minnettarlık ve en içten duygularıyla teşekkür ederim.

Murat AKSOY

05/2025

## İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ (TEŞEKKÜR).....	ii
İÇİNDEKİLER.....	iii
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU .....	v
BİLİMSEL ETİK BEYANNAMESİ .....	vi
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	vii
ÖZET .....	ix
ABSTRACT .....	x
<b>1. GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
<b>Lojistik Kavramı .....</b>	<b>1</b>
1.1. Problem Durumu .....	31
1.2. Araştırmanın Amacı .....	34
1.3. Araştırmanın Önemi .....	35
1.4. Sayıtlar (Varsayımlar).....	35
1.5. Sınırlılıklar.....	36
1.6. Tanımlar .....	36
<b>2. İLGİLİ ARAŞTIRMALAR.....</b>	<b>37</b>
<b>3. YÖNTEM.....</b>	<b>41</b>
3.1. Araştırmanın Modeli .....	41
3.2. Araştırmanın Çalışma Grubu.....	41
3.3. Veri Toplama Araç ve Teknikleri .....	44
3.4. Verilerin Toplanması.....	45
3.5. Verilerin Analizi.....	45
<b>4. BULGULAR .....</b>	<b>46</b>
4.1. Veri Toplama Aracının Geçerlik Çalışmaları .....	46
4.2. Veri Toplama Aracının Güvenirlik Çalışmaları .....	50
4.3. Lojistik Kümelerin Faydaları Ölçeğinde Yer Alan Maddelerin Analizine Yönelik Bulgular.....	51
4.4. Lojistik Yönetimi Öğrencilerinin Lojistik Kümelerin Faydaları Ölçeğinden Aldıkları Puanlara Yönelik Algı Skorlarına İlişkin Bulgular.....	59
4.5. Lojistik Yönetimi Öğrencilerinin Algı Skorlarının Çeşitli Değişkenler Açısından İncelenmesine Yönelik Bulgular.....	60
<b>5. TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER .....</b>	<b>64</b>
5.1. Sonuç .....	64
5.2. Tartışma.....	68
5.3. Öneriler.....	78

<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>82</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>96</b>



## TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

*Lojistik Yönetimi Öğrencilerinin Lojistik Köy Algularının Belirlenmesine Yönelik Bir Çalışma* başlıklı tez çalışmamın toplam **80** sayfalık kısmına ilişkin, 27/05/2025 tarihinde tez danışmanım tarafından **Turnitin** adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı **%13** olarak belirlenmiştir.

Uygulanan filtrelemeler:

1. Tez çalışması orijinallik raporu sayfası hariç
2. Bilimsel etik beyannamesi sayfası hariç
3. Önsöz hariç
4. İçindekiler hariç
5. Simgeler ve kısaltmalar hariç
6. Kaynaklar hariç
7. Alıntılar dahil
8. 7 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Necmettin Erbakan Üniversitesi Tez Çalışması Orijinallik Raporu Uygulama Esaslarını inceledim ve tez çalışmamın, bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranının (%30) altında olduğunu ve intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

27/05/2025

Murat AKSOY

Doç. Dr. Murat ÇAKIRKAYA

## **BİLİMSEL ETİK BEYANNAMESİ**

Bu tezin tamamının kendi çalışmam olduğunu, planlanmasından yazımına kadar tüm aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini, tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez hazırlama kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel kurallara uygun olarak atıf yapıldığını ve bu kaynakların kaynaklar listesine eklendiğini beyan ederim.

25/05/2025

Murat AKSOY

## SİMGELER VE KISALTMALAR

### Simgeler

%: Yüzde oran

p: Anlamlılık değeri

N: Örneklem sayısı

$\bar{X}$  : Ortalama puan



## **Kısaltmalar**

**CLM:** Lojistik Yönetimi Konseyi (The Council of Logistics Management)

**CSCMP:** Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (The Council of Supply Chain Management Professionals)

**ECMT:** Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (European Conference of Ministers of Transport)

**LODER:** Lojistik Derneği

**SOLE:** Lojistik Mühendisleri Topluluğu (Society of Logistics Engineers)

**TCDD:** Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

**TDK:** Türk Dil Kurumu

**TSK:** Türk Silahlı Kuvvetleri

**UNECE:** Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe)

## ÖZET

Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı  
Lojistik Yönetimi Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

### LOJİSTİK YÖNETİMİ ÖĞRENCİLERİNİN LOJİSTİK KÖY ALGILARININ BELİRLENMESİNE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA

Murat AKSOY

Lojistik köyler, çeşitli ulaştırma modlarına etkin bir şekilde bağlantısı olan, lojistik hizmetler ile ilgili resmi kurumları barındıran, lojistik hizmetleri düşük maliyetli, hızlı ve güvenli bir şekilde yürüten donanımlı bölgeler olarak ifade edilmektedir. Bu çalışma lojistik yönetimi bölümü lisans öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algılarının belirlenmesine yönelik olarak gerçekleştirilmiştir. Lojistik yönetimi bölümü öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algılarının belirlenmesi amacı ile yürütülen bu araştırma nicel bir araştırmadır. Araştırmanın modeli ise nicel araştırma desenlerinden biri olan tarama (survey) şeklinde dizayn edilmiştir. Araştırmanın çalışma grubunu lojistik yönetimi öğrencileri oluşturmaktadır. Çalışma grubu kolayda örnekleme yöntemi ile belirlenmiştir. Çalışmada veri toplama aracı olarak Şekkeli ve Bakan (2021) tarafından geliştirilen “Lojistik Kümelerin Bölgesel Faydaları” ölçeği kullanılmıştır. Ölçek lojistik köylerin sektörel, sosyal, çevresel ve ekonomik faydalarına ilişkin toplam 15 maddeden oluşmaktadır. Ölçek, lisans öğrencileri üzerinde uygulanmadığı için araştırmacı geçerlik ve güvenilirlik çalışmaları lojistik yönetimi lisans bölümünde okuyan öğrenciler ile araştırma kapsamında tekrarlanmıştır. Yapılan güvenilirlik analizi sonucu ölçeğin geneli için cronbach  $\alpha$  değeri 0,94 olarak hesaplanmıştır. Veri toplama aracı için yapılan geçerlik ve güvenilirlik çalışmaları ölçeğin lisans öğrencileri için geçerli ve güvenilir bir ölçme aracı olduğunu göstermektedir. Araştırma sonucunda lojistik yönetimi öğrencilerinin cinsiyetleri, lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme durumları, lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılım durumları ve aylık hane gelirleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. Araştırmada maddelere yönelik sonuçlar incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin çevresel, ekonomik, sosyal ve sektörel faydalarına yönelik maddeler içeren ölçme aracının her bir maddesi genel olarak yüksek düzeyde katılım oranına sahiptir. Bu sonuç araştırmacı tarafından lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin kuruldukları bölgeye sağlayacağı çevresel, ekonomik, sosyal ve sektörel faydalarına yönelik algı düzeylerinin yüksek olduğu şeklinde yorumlanmıştır. Fakat maddeler içinde öğrencilerin % 30’ lu oranlarda kararsızlık yaşadığı veya % 19’ lu oranlarda katılım gösterilmeyen maddeler mevcuttur. Öğrencilerin lojistik köylerin sosyal, sektörel, çevresel ve ekonomik faydalarına ilişkin yaşadıkları kararsızlıkları veya katılım göstermedikleri durumları ortadan kaldırmak için sanayi-üniversite iş birlikleri, uygulamalı eğitim veya stajlar önerilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Lojistik Yönetimi, Lojistik Köyler, Algı

## ABSTRACT

Necmettin Erbakan University  
Social Sciences Institute  
Department of Logistics Management  
Master Thesis

### A STUDY TO DETERMINE LOGISTICS VILLAGE PERCEPTIONS OF LOGISTICS MANAGEMENT STUDENTS

Murat AKSOY

Logistics villages are defined as well-equipped regions that are effectively connected to various transportation modes, host official institutions related to logistics services, and carry out logistics services in a low-cost, fast and safe manner. This study was conducted to determine the perceptions of undergraduate students of logistics management department towards logistics villages. This research, which was conducted to determine the perceptions of logistics management department students towards logistics villages, is a quantitative research. The research model was designed as a survey, which is one of the quantitative research designs. The study group of the research consists of logistics management students. The study group was determined by convenience sampling method. The “Regional Benefits of Logistics Clusters” scale developed by Şekkelî and Bakan (2021) was used as a data collection tool in the study. The scale consists of a total of 15 items regarding the sectoral, social, environmental and economic benefits of logistics villages. Since the scale was not applied to undergraduate students, the researcher repeated the validity and reliability studies with students studying in the undergraduate department of logistics management within the scope of the research. As a result of the reliability analysis, cronbach  $\alpha$  value for the overall scale was calculated as 0.94. The validity and reliability studies conducted for the data collection tool show that the scale is a valid and reliable measurement tool for undergraduate students. As a result of the research, no statistically significant difference was found between the gender of logistics management students, their status of following publications on logistics management, their participation in scientific meetings (conferences, seminars, etc.) on logistics systems and management, and their monthly household income. When the results of the items in the study are analyzed, it is revealed that logistics management students perceive logistics villages as structures that will provide environmental, economic, social and secular benefits and advantages. Each item of the measurement tool, which includes items related to the benefits of logistics villages, has a high level of participation rate in general. This result was interpreted by the researcher as the high level of perception of logistics management students towards the environmental, economic, social and sectoral benefits that logistics villages will provide to the region where they are established. However, among the items, there are items where students are undecided at a rate of 30% or disagreed at a rate of 19%. Industry-university collaborations, applied training or internships have been suggested to eliminate the ambivalence or non-participation of students regarding the social, sectoral, environmental and economic benefits of logistics villages.

**Keywords:** Logistics, Logistics Management, Logistics Villages, Perception

# BÖLÜM 1

## 1. GİRİŞ

### Lojistik Kavramı

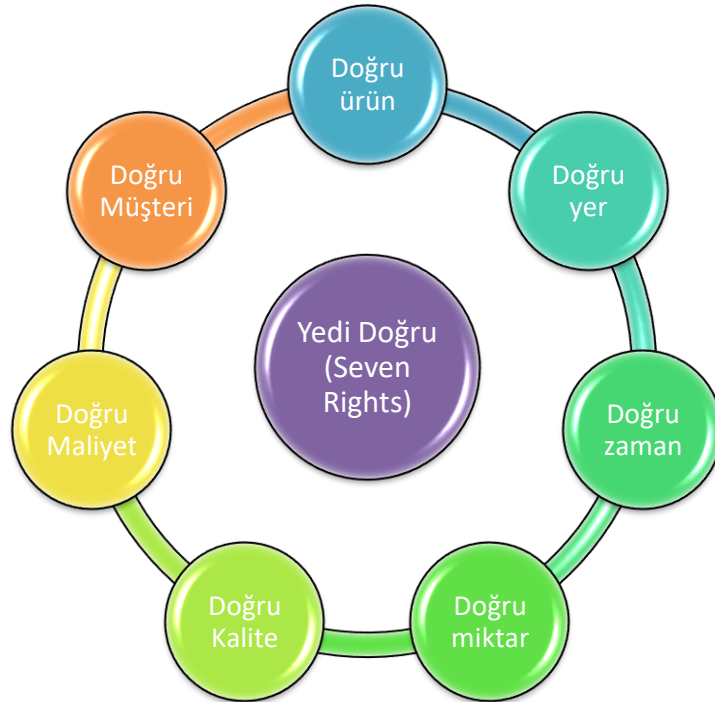
Kelime olarak lojistik sözcüğünün Yunanca bir terim olan “Logistikos” kelimesinden gelmiş olduğu bilinmektedir. Logistikos kelimesi yunanca hesap bilimi, hesap yapmada ve hesaplamada beceriklilik anlamına gelmektedir. Bu kelime ilk olarak askeri alanda kullanılmıştır (Zieger, 2018).

Literatür incelendiğinde lojistik kavramına ilişkin birçok farklı araştırmacı veya kurum tarafından farklı tanımlar yapıldığı görülmektedir. Bu tanımlamalar sürecinde lojistik faaliyetleri belirtmek ve ifade etmek için pek çok farklı kavram kullanılmıştır. Dağıtım, fiziksel dağıtım, işletme lojistiği, dağıtım mühendisliği, pazarlama lojistiği, malzeme yönetimi, dağıtım lojistiği, malzeme lojistik yönetimi, endüstri lojistiği, tedarik zinciri yönetimi, gibi kavramlar bunlardan bazılarıdır (Stock & Lambert, 2001). Bu bağlamda lojistik kavramına yönelik farklı tanımlamalar yapılmıştır.

Lojistik Derneği (LODER)’ in tanımına göre lojistik kavramı satın alım, dış alım, dış satım, stoklama, depolama, stokların kontrolü, elleçleme, nakliye, kargo-araç takibi gibi faaliyet ve süreçlerin tamamı şeklinde ifade edilmektedir (Loder, 2003). Türk Dil Kurumu sözlüğünde lojistik kelimesini geri hizmet, bireylerin gereksinimlerini karşılamak hedefi ile her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının başlangıç, çıkış noktasından son varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması olarak tanımlamıştır. Aynı sözlükte lojistik hizmet, askeri harekât veya savaş halinde askerlik mesleğinin çok yönlü tüm görevlerini icra etme, yerine getirme olarak tanımlanmıştır (TDK, 2023). Lojistik sistemler, depolamayı da içine alacak biçimde tedarik zincirinde gerçekleştirilen uygulama ve faaliyetlerin tamamıdır. Bu tanımlardan hareketle lojistik, taşıma, stoklama, depolama, dağıtım faaliyetleri ve tüm bunların yönetimi gibi süreçleri ve mala veya ürüne katma değer katılmasına sebep olan tüm işlevleri kapsamına alan bir faaliyet alanı olarak karşımıza çıkmaktadır (Küçük, 2011). Lojistik kavramı ile ilgili bir diğer tanımlama Türk Silahlı Kuvvetlerine aittir. TSK, lojistik kavramını, istenilen mekan ve zamanda sürekli ve yeterli şekilde personel ve hizmet imkanının sağlanması hedefi ile savaş ve barış hallerinde askeri yeteneklerin oluşması, yürütülmesi ve geliştirilmesi amacıyla yapılan her türlü mühimmat, araç, gereç, malzeme ve silah temini, tedariki, depolanması,

ulaşımı, bakımı, onarımı, dağıtımı, tahliyesi, hizmet dışı bırakılması ile ilgili emlak, sağlık, işletim ve inşaat faaliyetlerini ihtiva eden birimdir şeklinde tanımlamaktadır (TSK, 2004). Lojistik terimi başlangıçta askeri alanda, sahada ihtiyaç duyulan araç, gereç, mühimmat, personel ve tesislerin sağlanması, bu tesislerin yönetilmesi ve taşınması ile ilgili askeri bilim dalını ifade etmekteydi. Aynı zamanda bu terim ikmal, ulaştırma ve haberleşme birimlerini desteklemek için yürütülen askeri faaliyetleri de kapsamaktaydı. İlerleyen zamanlarda değişen ve gelişen koşullar askeri alanda önemli fırsatlar, avantajlar ve yararlar sağlayan bu yaklaşımı özellikle 2. Dünya Savaşından sonra maliyetlerini azaltmaya çalışan ve kendi işleriyle ilgilenmek isteyen büyük firmaların, işletmelerin gündemine getirmiştir (Taşlıyan, Çiçeklioğlu & Yılmaz, 2020).

Lojistik ile ilgili yapılan bir başka tanım büyük çoğunluk olarak “Yedi Doğru (Seven Rights)” olarak bilinen tanımdır. Bu tanıma göre lojistik, doğru ürünün, malın, doğru koşullarda, doğru zamanda, doğru mekanda ve yerde, doğru maliyet ile doğru tüketici/müşteri için kullanılabilirliğini sağlamaktır. Bu tanımlamada vurgulanmış olan doğru maliyet terimi, lojistik kavramının firmalar açısından önemsenmesinde rol oynayan temel faktörlerden biridir. Tanımda yer alan diğer kavramlar, müşteri merkezli yaklaşımlarda müşterilerin memnuniyetinin sağlanması ve firmaya rekabet ortamı yaratmasından dolayı lojistiğin önemini ortaya koymaktadır (Lai, Lau & Cheng, 2004).



Şekil 1. Lojistikte Yedi Doğru Anlayışı (Utikad, 2021)

İş dünyasında lojistik kavramı en temel hali ile “ürün ve bilgisinin istenilen hareketinin yeterli şekilde yerine getirilmesi” olarak tanımlanabilir. Bu tanımı biraz genişletmemiz gerekir ise lojistik, hammaddenin tedarik edilmesi işleminden itibaren son ürünün alıcısına ulaşınca kadar geçen süreçte alıcı talep ve gereksinimlerine uygun olarak her tür ürünün ve bilgisinin etkin bir şekilde akış ve depolanma işlemlerinin gerçekleştirilmesi olarak ifade edilebilmektedir (Küçüksoğak, 2002). Bu tanımlamada da vurgulandığı gibi lojistik hammaddeden son ürüne kadar olan tüm süreçte bu varlıklar ile ilgili tüm bilgileri kapsamaktadır. Bu bağlamda lojistik yönetiminden kastedilen ise tüm bu lojistik işlem ve faaliyetlerin planlanması, gerçekleştirilmesi ve kontrolünün yapılmasıdır (Nilsson, 2006).

Lojistik kavramına ilişkin genel kabul görmüş tanımlardan biri Lojistik Yönetim Konseyine (The Council of Logistics Management; CLM) ait olan tanımdır. Kurumun günümüz ismi The Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) şeklinde değiştirilmiştir. Lojistik yönetim konseyi lojistiği; “tedarik zincirinin bir bölümü, bir parçası olarak hizmetlerin, ürünlerin ve malların ve bu varlıklara ilişkin bilgilerin başlangıç ve tüketim noktaları arasında müşteri gereksinim ve ihtiyaçlarını karşılamak hedefiyle etkin ve verimli bir şekilde akışı ve depolanmasını sağlayan, uygulayan ve kontrolünü yapan bir sürecin tümüdür.” şeklinde tanımlamıştır. Bu tanımlama ile lojistik kavramının sadece fiziksel dağıtım ile sınırlı olmadığını fiziksel dağıtımın yanı sıra bilgi paylaşımı ve aktarımı, depolama, planlama, uygulama ve işleyişi kontrol etme şeklinde yönetim bileşenlerini kapsayan kompleks bir süreç olduğu belirtilmektedir (Berglund vd., 1999).

Lojistik sektöründe diğer bir öncü kurum olan Society of Logistics Engineers’in (SOLE) tanımlamasına göre lojistik, lojistik unsurlarının göz ardı edilmemesi koşulu ile kaynakların etkin kullanımının sağlanması ve ürün-yaşam döngüsünün tüm aşamaları süresince kaynak girdilerinin etkili bir yaklaşımla sisteme etkisini zamanında güvence altına almak için yaratılmış yönetim-destek sistemidir (Kapkın, 2006). Tanımlarda belirtildiği üzere lojistik sistemlerin kullanım amacı müşteri veya tüketici arz ve gereksinimlerini karşılamak ve bu karşılamayı sağlarken yatırım ve kaynakları verimli, etkili bir şekilde kullanarak rakiplere karşı avantajlı konuma gelmektedir (Çancı & Erdal, 2003). Kayabaşı (2010) günümüzde piyasadaki rekabetin kapsam ve yapı olarak farklılaştığını ve bu farklılaşma süreci ile piyasa rekabetinin lojistik faaliyetler arası rekabete dönüştüğünü ifade etmektedir. Kayabaşı (2010) çalışmasında rekabetteki değişimin yanı sıra işletmenin büyük veya küçük

olmasının fark yaratmaksızın lojistik sistemlerin tüm işletmeler için bir işletme dinamiği haline geldiğini belirtmektedir.

Literatür incelendiğinde lojistik kavramı için yapılan en kapsamlı tanımlardan birinin Keskin (2011)'e ait olduğu görülmektedir. Bu tanımda lojistik, “canlıların dünya üzerinde varlığı ile eş zamanlı başlamış olan insanlığın tüm bireysel ve toplumsal faaliyetlerinin sağlanması ve desteklenmesinde kullanılan, gereksinim ve ihtiyaçların belirlenmesinden başlanarak gereksinimlerin giderilmesi sureti ile ihtiyaç kalmayan ürün veya malların elden çıkarılması hasıl olduğunda geri gönderiminin sağlanması ile son bulan lojistiğin paradigmasını yapılandıran ana unsurlar arasındaki en az üç faktörü barındıran tüm eylemler” olarak tanımlanır. Bu tanım lojistik faaliyetler olarak kabul edilen faaliyetlerden en az üç operasyon gerçekleştirmiş işletmeleri lojistik işletmeleri olarak tanımlar.

### **Lojistiğin Tarihsel Gelişimi**

Lojistik terimi yunan dilinde “logistikos”, latin dilinde ise “logisticus” olarak kullanılmıştır. Kelimenin anlamı hem yunan hem Latince’de matematiksel, cebirsel mantık ve hesaplama anlamına gelmektedir. Kelimenin Fransızca kullanımı “logistique” olarak karşımıza çıkmaktadır. Logistique teriminin 1611 yılında Fransa’da matematik disiplini ile alakalı olarak kullanıldığı bilinmektedir. Aynı terim 1765 yılı Fransa’ında hesaplama ile ilgili anlamında kullanılmıştır (Kayabaşı, 2007). Anlaşıldığı üzere lojistik kavramı terimi, eski bir kullanıma sahiptir. Terimin tarihsel akışı hali hazırda devam etmektedir (Uçan, 2015).

Lojistiğin bir bilim olarak kabulü 1900’ lü yılları bulmaktadır. Bilim ve teknolojiye meydana gelen değişim ve gelişimler ile günden güne evrilen bilişim teknolojilerinin kullanımıyla stoklama süreç maliyetlerinin minimuma çekilmesi, taşımacılık faaliyetlerinde iyileştirmelerin sağlanması, lojistik sistemlerin iletişim sistemleri ile bağının kurulması ve planlamanın önceden yapılması, model oluşturma çalışmaları gibi uzun zamandır üzerinde çalışılan gelişmelerin yaşanması lojistik sistemlerin bir bilim dalı olarak literatürde yer almasını sağlamıştır (Akarçay, 2011).

Terim olarak lojistik daha öncede belirtildiği gibi ilk olarak askeri alanda kullanılan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Lojistik terimi, askeri harekatlarda veya savaş halinde muhabere, sıhhiye, yol, gıda temini, silah temini gibi birçok hizmetin etkili, verimli ve seri bir şekilde planlı ve programlı biçimde uygulanan hizmetlerin tümüdür (Baki, 2004). Tarihe baktığımızda savaşların kaybedilip kazanılmasında en etkili faktörün lojistik beceriler

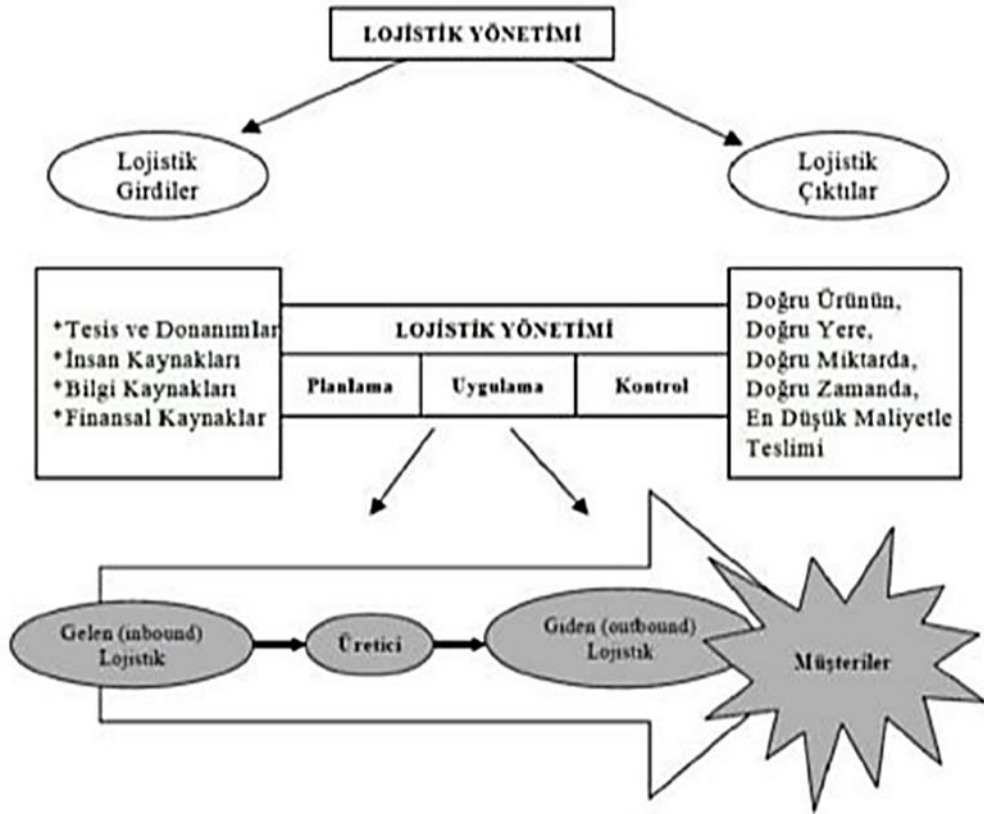
olduğu görülmektedir. Galipler genellikle lojistik becerileri güçlü olan taraflardır. Lojistik teriminin askeri alandaki önemi I. ve II. Dünya Savaşı süreçlerinde daha da ortaya çıkmıştır. Savaş halinde kilometrelerce uzak mesafelere savaş malzemelerinin ve asker sevkiyatlarının gerçekleştirilebilmesi için temin etme, tedarik etme, üretim, depolama, taşıma ve ulaştırma süreçlerinde yeni strateji, teknik ve yöntemler geliştirilmiştir (Uçan, 2015). Özellikle II. Dünya savaşının seyirinin oluşmasında lojistik çok önemli bir faktör olmuştur. Savaş halinde, sırasında birlikler gereksinim duydukları araç-gereç ve malzemelerin istedikleri zaman istedikleri yerde olabilmesi için lojistik sistemler kullanmışlardır. Lojistiğin öneminin gözler önüne serildiği bir başka savaş ise Körfez Savaşı'dır. Körfez Savaşı'nda Amerikan Silahlı Kuvvetleri günlük; 5.000 ton malzeme, 555.000 galon yakıt, 300.000 galon içme suyu, 80.000 kg et ürünü tüketmiştir. Tüm bu gereksinimlerin karşılanması için tuvalet kâğıdından mektuba her şeyin taşınmasından sorumlu bir subay, birliğin, ordunun yemek ve diğer tüm tedariklerinin dağıtımını için açık hava deposunda 50.000 kişi ve 100.000 kamyon organize etmiştir (Topal, 2013).

İnsanlığın varlığının başlangıcından günümüze kadar olan süreçte bu varlığın sürekliliği için çeşitli gereksinimlerin karşılanması, tedarik edilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda lojistik faaliyetlerin kökeni insanlık kadar eskidir. Tekerleğin icat edilmesi ile taşımacılık, yerleşik düzene, hayata geçilmesi ile depolama, stoklama faaliyetleri başlamıştır (Ateş & Işık, 2010). Tarım ürünlerinin taşımacılığı ve depolanması süreçlerinde önemi daha da ortaya çıkan lojistik sektörü yönetim faaliyetlerinin önemli bir birimi olarak kabul edilmeye başlanmıştır (Aydın & Öğüt, 2008). 1950'li yıllardan itibaren lojistik kavramı sadece askeri alanda kullanılan bir kavram olmaktan çıkıp sosyal alanlarda da entegre şekilde kullanılmaya başlanmıştır (Karagöz, 2007). Özellikle firma ve şirketlerin lojistiğin öneminin farkına varması ile bu terim bilimsel araştırma metodolojileri ile değerlendirilip literatüre bilgi sağlayarak katkı sağlamıştır. 1970'li yıllara gelindiğinde maliyet hesaplarında taşıma ve ulaştırma faaliyetinin fazlaca büyük bir paya sahip olduğu fark edilmiş ve bu giderin azaltılması amacıyla uygun depo alanları oluşturulmaya ve kullanılmaya başlanmıştır. Öncesinde bir disiplin veya endüstriyel alan olarak görülmeyen lojistik sektörü 1980'li yıllar itibariyle sanayileşmede meydana gelen değişim ve gelişimlere paralel olarak daha kurumsal bir yapı halini almıştır. Bu yıllarda dağıtım ve taşıma faaliyetlerinin malzeme yönetimi ile entegrasyonu sonucunda lojistik yönetimi kavramı ortaya çıkmıştır. 1990 - 2010 yılları arasındaki süreçte lojistik yönetimi birçok farklı kavram ile birlikte anılmaya başlamıştır. Bu kavramlardan

bazıları, küresel tedarik zinciri yönetimi, elektronik ticaret, çevre, tersine lojistik gibi kavramlardır (Tanyel, 2011).

## Lojistik Faaliyetler ve Süreçler

Lojistik süreçler, çeşitli lojistik girdilerin doğru ve uygun lojistik çıktılara dönüşmesi süreci olarak ifade edilmektedir. Bu süreçler ile ilgili uygun planlama yapılmadığı durumlarda ciddi problemler ortaya çıkmaktadır. Ortaya çıkan bu problemler ciddi maddi kayıplar doğurmaktadır. İşletmeler doğru lojistik yönetimi ve hamleleri ile sorun ve maddi kayıp yaşamadan lojistik süreçleri tamamlamayı amaçlamaktadırlar (Tanyaş & Hazır, 2011).



Şekil 2. Lojistik Yönetim Süreçleri (Çancı & Erdal, 2009)

Firma ve şirketler lojistik yönetimini seri tepki, zamanlamada minimum sapma, minimum stoklama, konsolide hareket, kalitede artış ve destek için yürütmektedirler. Doğru bir lojistik yönetimine sahip firmaların gerek şirket gerekse müşteri nezdinde sorunlara,

problemlere ve ciddi kayıplara uğraması neredeyse imkansızdır. Lojistik süreçler üç ana unsurdan oluşmaktadır. Bunlar; tedarik, üretim ve sevkiyat lojistiği şeklinde sıralanmaktadır. Bu faktörlerden tedarik lojistiği ile kast edilen işletmeler ve tedarikçiler arasında yürütülen faaliyetlerde ortaya çıkan taşıma, rota ve kargo gibi faktörlerdir. Üretim lojistiği, firmaların üretim süreçleri esnasında kullandığı hammadde ve malzemelerin tümsel yönetim uygulamalarını kapsamaktadır. Sevkiyat lojistiği ise hizmet, bilgi, ürün veya malın üreticisinden tüketicisine ulaşmaya kadar uygulanan tüm lojistik temel ve esasları içermekte ve temsil etmektedir (Bowersox, 2002; Johnson, 1999).

Lojistik faaliyetler, arz edilen ürünün veya hizmetin tüketici tarafından tedarik edilmesine kadar olan tüm faaliyetleri ifade etmektedir (McKinnon, 2018). Bu faaliyetler; lojistik bilgi sistemi, nakliye-taşımacılık, depolama, malzeme taşıma, paketleme, ağ tasarımı, envanter yönetimi, sipariş işleme, dağıtım, rota planlama, araç optimizasyonu, satın alma, tedarik etme, tedarik sipariş izleme ve kontrolü, talep tahmin, paketleme, ambalajlama, üretim planlama şeklindeki faaliyetlerdir (Kain & Verma, 2018). Eski zamanlarda lojistik faaliyetler denilince sadece nakliye ve depolama hizmetleri anlaşılmaktaydı ancak lojistik kavramının kapsam ve faaliyet alanının genişlemesi ile yürüttüğü faaliyetler ve sistemler de çeşitlenmiştir. Günümüzde kabul edilen lojistik anlayışının gerekleri olarak görülen paketleme, satın alma müşteri hizmetleri, stok yönetimi, hizmet ve parça tedarik ve desteği, sistemden geri dönen malzemelerin taşınması, oluşan atıkların sisteme geri kazandırılması ve gerekiyorsa imha edilmesi, fabrikaların ve depoların kuruluş yerlerinin belirlenmesi ve iletişim gibi faaliyetlerde lojistik faaliyetler kapsamında yürütülen uygulamalardır (Anca, 2019).

Küreselleşen Dünya ile birlikte küresel ticarete rekabet de ciddi şekilde artmış durumdadır. Rekabetin fazla olduğu alanlarda lojistiğin önemi ortaya çıkmaktadır. Lojistik süreçlerin gereklerine uygun ve planlı şekilde yürütülmesi, rekabet ortamında fayda sağlamaktadır. Bir ürünün veya hizmetin rakip firmalardan daha hızlı bir şekilde tüketiciye ulaştırılması firmayı rakiplerinin önüne geçirecektir (Keleş & Pekkaya, 2021). Ticaret dünyasındaki değişim ve gelişimlerin etkisi, lojistik sektöründe de meydana gelen değişim ve gelişimler üzerindeki en önemli faktör olmaktadır. Ticaret dünyası büyüyüp geliştikçe, lojistik dünyasının da büyümesi ve gelişmesi bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda lojistik sistemlerin daha verimli bir şekilde işlemesi açısından yeni fikirler ortaya atılmaktadır. Lojistik köyler de bu fikirlerden biridir. Lojistik köyler en temel tanımı ile

lojistik sektörü kapsamında yapılan tüm işlem ve süreçlerin bir araya toplandığı merkezlerdir (Demiroğlu & Eleren, 2015).

### **Lojistik Köyü Nedir?**

Sanayileşmenin tüm dünya genelinde hızlı artışı endüstriyel faaliyet süreçlerinin tek bir alanda yoğunlaşması fikrini beraberinde getirmiştir. Bu fikir lojistik köyü dediğimiz yapıların ortaya çıkmasını sağlamıştır (Tambi vd., 2013). Literatür incelendiğinde lojistik köylerin farklı araştırmacılar tarafından farklı şekilde tanımlandığı görülmektedir. Lojistik köylere ilişkin ilk tanımlardan biri European Conference of Ministers of Transport (ECMT) tarafından yapılmıştır. Bu kuruluş lojistik köyleri, belirlenen bölgelerde özel olarak dizayn edilen farklı taşıma birimlerinin kullanıldığı alanlar olarak tanımlamıştır. Tanımda alandan kasıt ise ulaştırmaya yönelik hizmet çeşitlerinde faaliyet gösteren, ekonomik açıdan bağımlı olmayan işletmelerin toplanma gösterdikleri alandır (Cardebring & Warnecke, 1995).

Venalainen vd. (2001) tarafından gerçekleştirilen başka bir çalışmada ise lojistik köyler; bünyesinde lojistik ve taşıma hizmeti sunan en az on beş firma veya şirket barındıran merkezler olarak tanımlanmıştır. Eeig (2004), lojistik köyleri lojistik çatısı altında gerçekleştirilen tüm faaliyetlerin yürütülebilmesi için gerekli ve yeterli tesisler ile donatılmış, lojistik faaliyetlerin çeşitli operatörlerce ticari bir amaçla yürütüldüğü merkezler olarak tanımlamıştır. Latio ve Perala (2004) tarafından gerçekleştirilen çalışmada lojistik köyler, taşıma hizmetlerinin mesafe ayrımı gözetmeksizin bulunduğu alanlar olarak ifade edilmiştir. Lojistik köyler ile ilgili kapsamlı tanımlardan biri Avrupa Lojistik Köyler Platformu/Birliği (EUROPLATFORM) tarafından yapılmıştır. Europlatform, lojistik köyleri; dağıtım, taşıma ve lojistik ile ilişkili bölgesel ve küresel çapta faaliyet yürüten çeşitli işletme veya firmaların ticari esaslar çerçevesinde bir arada buldukları özel alanlar olarak tanımlamıştır (Europlatforms, 2004). European Conference of Ministers of Transport (ECMT) ve United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) tarafından yapılan bir başka tanımda lojistik köyler; lojistik hizmetler ile ilgili tüm kurum veya kişilerin yanı sıra destek hizmet elemanlarını (bakım, onarım gibi) bünyesinde barındıran yerler olarak tanımlanmıştır (Gilberto, 2005).

Çetin (2007) çalışmasında lojistik köylere liman merkezli bir bakış açısı ile yaklaşmıştır. Araştırmacı lojistik köyleri, kara taşımacılığının hava ve deniz taşımacılığı ile birleştiği çeşitli lojistik hizmetlerin yürütüldüğü alanlar olarak ifade etmiştir. Bamyacı (2008)

çalışmasında lojistik köyleri, lojistik faaliyetler için gerekli alt yapı ve kamu hizmetine sahip, çeşitli büyüklüklerde olabilen, güvenli, yönetim merkezleri olarak kullanılan alanlar olarak tanımlamıştır. Bir diğer tanımlama ise Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yollarına aittir. TCDD (2010), lojistik köyleri; çeşitli ulaştırma modlarına etkin bir şekilde bağlantısı olan, lojistik hizmetler ile ilgili resmi kurumları barındıran, lojistik hizmetleri düşük maliyetli, hızlı ve güvenli bir şekilde yürüten donanımlı bölgeler olarak ifade etmektedir. Bir başka tanımlama olan Peker vd. (2016)' ya göre lojistik köy, farklı taşıma modlarını birbirine bağlayan ve geniş lojistik işlevleri yerine getiren taşıma, depolama ve dağıtımla ilgili faaliyetlerin merkezidir.

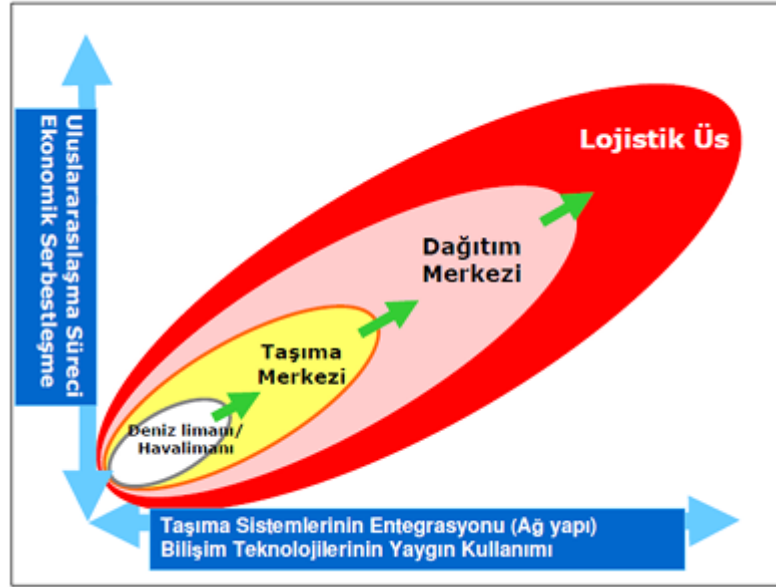
Yapılan tanımlamalara bakıldığında araştırmacıların içinde yaşadıkları toplumun veya kültürün etkisiyle lojistik köylere farklı tanımlamalar ve görevler yükledikleri görülmektedir. Günümüzde lojistik köy lojistik sektöründe yaygın ve popüler bir terim olsa da farklı coğrafya ve kültürlerde bu kavram farklı kelime grupları ile ifade edilmektedir. Örneğin; Hollanda'da "Tradeports ve Rail Service Centre (RSC)", Macaristan'da "Kombiterminal", Kuzey Avrupada bulunan ülkelerde "Dry Port", Amerika Birleşik Devletlerinde "Disitribution centers", "Global Freight Villages" veya "Inland port", İngiltere'de "Freight Village", Almanya'da "Güterverkehrszentrum", İtalya'da "Interporto", Fransa'da "Platesforme Logistique", "Centres Logistiques de FRET" veya "Plate Forme Multimodale", Avrupa ülkelerinde "logistics park", "logistic node", "logistic platform", "intermodal hub", "platform freight terminal" terimleri lojistik köyleri ifade etmek için kullanılmaktadır (Europlatforms, 2004).

### **Lojistik Köylerin Tarihiçesi**

Kavram olarak lojistik köy teriminin kullanıldığı ilk ülke ABD olarak bilinmektedir. Amerika Birleşik Devletlerinin sanayi sistemlerinin hızlı bir şekilde gelişmesi lojistik köy olarak adlandırılan yapıların kurulmasını gerekli kılmıştır. Benzer bir gerekçe ile Japonya'da şehir trafiğindeki sıkışıklık, harcanan enerji ve iş gücündeki artış ve çevreye verilen zarardan dolayı maliyet artışı gibi faktörlere çözüm olarak lojistik köylerin kurulması sağlanmıştır. Amerika'da kurulan ilk lojistik köy olarak bilinen yapı "inland port" terimi ile adlandırılmaktadır. Bu kavram fazla sayıda taşımacılık modu içeren bir yapıya işaret etmektedir (Özdoğan, 2016).

Lojistik köylerin Avrupa’da gündem olması ise 1960’lı yıllara dayanmaktadır. Yük köyü anlamına gelen “freight village” terimi ile Avrupa gündemine yerleşen lojistik köylerin ilk örneklerinin Fransa’da ortaya çıktığı bilinmektedir. Fransa’da kurulan ilk lojistik köyler Paris bölge alanı içerisinde yer almıştır. Sonraki on yıl sürecinde İtalya ve Almanya’da lojistik köyler kurulmaya başlanmıştır. Kullanımının yaygınlaşması ile lojistik köylerin yapısı da tek tür taşımacılıktan ziyade çeşitli taşımacılık türlerini ve lojistik faaliyetleri içinde barındıran bir yapıya evrilmiştir. Lojistik sektörü için çok sayıda fayda sağlayan lojistik köyler kısa zamanda birçok ülke tarafından benimsenerek her türlü taşımacılığa entegresi için yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. 1990’ lı yılların sonunda lojistik köyler tüm Avrupa ülkelerinde yaygın olarak görülen kuruluşlar haline gelmiştir (Liu vd., 2022).

Lojistik köyler başlangıçta bölgenin havalimanı veya liman olan alanlarında faaliyet göstermiştir. Bu seçimin altında deniz ve havalimanlarının bütünleşmesi fikri yer almaktadır. Lojistik köyler önceleri taşıma daha sonra dağıtım merkezi daha sonraları ise lojistik merkezler olarak faaliyet göstermiştir. Lojistik merkezlerin kurulacağı bölgelerin seçiminde limanlara yakınlığı en etkili faktörlerden biri olmuştur. Lojistik köylerin gelişim modeli şekil 3’ de sunulmuştur.



Şekil 3. Lojistik Köy Gelişim Modeli (Erdal, 2005).

Lojistik köy gelişim modeli incelendiğinde görüldüğü üzere bir alanın lojistik olarak faaliyet gösterebilmesi için ilk kriter deniz veya havalimanına yakın bir mesafede bulunuyor olmasıdır. Özellikle deniz yolu ile gerçekleştirilen taşımacılığın maliyet ve zaman gibi

faktörler açısından diğer taşımacılık türlerinden daha avantajlı olması deniz limanına olan yakınlığın önceliğinin sebebidir. Bunların yanı sıra deniz limanlarının yüksek kapasitede boşaltma ve yükleme imkanına sahip olması, farklı taşıma türleri ile etkileşim halinde ve bütünleşik olması, ithalat ve ihracat merkezleri olması, depolama imkanı sunması, transit ticaret fırsatı sunması gibi çeşitli avantaj ve hizmetlere sahip olması limanları lojistik köyler için elverişli alanlar haline getirmektedir. Limanları merkez konuma alarak oluşturulan lojistik köyler ile çeşitli büyüklük ve işleve sahip tüm deniz araçlarına ulaşım sağlanabilecektir. Bu amaç dahilinde Avrupa ve Asya’da küresel ölçekte ticaretin yapıldığı birçok deniz veya hava limanına lojistik köyler kurulmuştur. Bir Asya ülkesi olan Singapur’da bulunan Keple, Alexandra, Pasir Panjan dağıtım parkları, Çin Halk Cumhuriyeti Hong Kong Özel İdari Bölgesinde bulunan Hong Kong Uluslararası Dağıtım Merkezi, Japonya Yokohama’ da bulunan Foreign Access Zone, Hollanda Rotterdam’da bulunan Maasvlakte, Eemhaven dağıtım parkları bunlara örnek olarak verilebilir (Erdal, 2005).

Limanları merkez olarak kurulan bu lojistik köyler sadece dağıtım merkezleri değil zamanla tüm lojistik hizmetlerinin bütünleşik bir şekilde yürütüldüğü merkezlere dönüşmüşlerdir. Lojistik köylerin kurulumu için deniz limanlarından sonra tercih edilen yerler hava limanları olmuştur. Küreselleşme ile birlikte uluslararası ticaretin büyümesi ile lojistik hizmetlerin niteliği ve önceliği de değişmiştir. Zamanla hızlı sevkiyatın öneminin artması hava limanlarını lojistik köy kurulumu için en elverişli alanlardan biri haline getirmiştir. Bu fikirle lojistik hizmetlerin kesintisiz gerçekleşmesi için büyük filoların ve uçakların kullanımı yaygınlaşmıştır. Günümüz dünyasında hava yolu taşımacılığı tercih eden yolcu miktarının ve buna bağlı olarak yolcu kapasitesinin artması, depolama alanlarının genişliği, yer hizmetlerinin kaliteli oluşu, alt yapı için tüm imkanların sağlanması, özellikle çok sayıda kargo uçağına aynı anda yükleme ve boşaltım işlemlerinin yapılabilmesi ve tüm bu hizmet ve imkanların diğer taşımacılık türleri ile bütünleşik olarak gerçekleştirilmesi, havalimanlarının da lojistik köy olarak faaliyet göstermesini sağlamıştır (Sit, 2004; UNESCAP, 2002).

### **Türkiye’de Lojistik Köylerin Gelişimi**

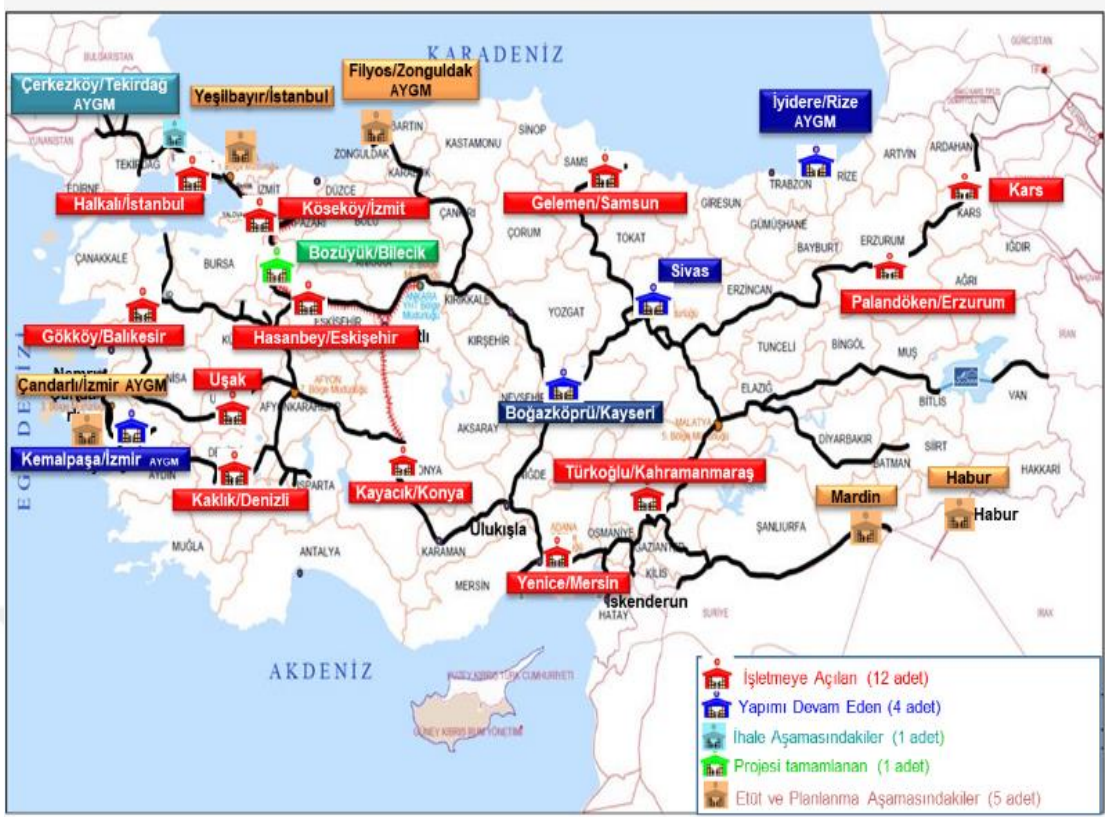
Ülkemizde ise lojistik köy kavramının kullanımı 2000’li yılları bulmaktadır. 2006 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları lojistik köy kavramına ilişkin uygulamaya yönelik faaliyetler başlatılmıştır (Kurt vd., 2008). Türkiye’de kurulması planlanan lojistik köylerin kurulacağı yer tespitinin belirlenmesinde en büyük etki TCDD’ ye ait olmaktadır

(Ercan vd., 2006). TCDD tarafından kurulan ve kurulması plânlanan lojistik köylerin haritası Şekil 4’ de sunulmaktadır.



Şekil 4. TCDD Tarafından Yapılması Plânlanan Lojistik Köyler

Şekil 4’ de sunulan bu on iki lojistik köy içerisinde yer alan Samsun ilinde bulunan Gelemen Lojistik Köyü ülkemizin ilk lojistik köyü olma özelliğini taşımaktadır. Gelemen lojistik köyü 2007 yılında işletilmeye başlanmıştır. Bu köyün yer seçiminde Samsun ilinin Türkiye’nin önemli liman kentlerinden biri olması büyük önem arz etmektedir. Bir sonraki lojistik köy girişimi ise Köseköy – İzmit olmuştur. Köseköy lojistik köyü 2010 yılında açılmıştır. 2012 yılında Uşak, 2013 yılında Halkalı- İstanbul, 2014 yılında Kakkık-Denizli, Gökçöy-Balıkesir ve Hasanbey-Eskişehir lojistik köyleri açılmıştır. 2017 yılında Türkoğlu-Kahramanmaraş ve Palandöken-Erzurum lojistik köyleri faaliyete açılmıştır (Aka, 2017; Şirin, 2019). Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları verilerine göre 2025 yılı itibari ile mevcut durumda ülkemizde bulunan lojistik köylerin haritası şekil 5’ de sunulmuştur.



Şekil 5. Türkiye’de Kurulan ve Planlaması Yapılan Lojistik Köyler (TCDD, URL 1)

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarından alınan verilere göre güncel durumda ülkemizde 12 adet faaliyet gösteren lojistik köy bulunmaktadır. Bunlar; Halkalı Lojistik Köyü-İstanbul, Kakkık Lojistik Köyü-Denizli, Uşak Lojistik Köyü, Hasanbey Lojistik Köyü-Eskişehir, Köseköy Lojistik Köyü-İzmit, Kayacık Lojistik Köyü- Konya, Yenice Lojistik Köyü-Mersin, Türkoğlu Lojistik Köyü-Kahramanmaraş, Gelemen Lojistik Köyü-Samsun, Palandöken Lojistik Köyü-Erzurum, Kar Lojistik Köyü ve Gökçöy Lojistik Köyü-Balıkesiridir. Yapımı devam eden lojistik köyler; Kemalpaşa-İzmir, Boğazköprü-Kayseri, İyidere-Rize ve Sivas Lojistik Köyleridir. İhale aşamasında olan 1 adet lojistik merkez bulunmaktadır. Tekirdağ bölgesinde yer alan lojistik köyün ismi Çerkezköy Lojistik Köyüdür. Projesi tamamlanan lojistik köy ise Bilecik Bölgesinde kurulması planlanan Bozüyük Lojistik Köyüdür. Geri kalan 5 lojistik köy etüt ve planlama aşamasındadır. Bunlar; Çandarlı-İzmir, Yeşilbayır-İstanbul, Filyos-Zonguldak, Mardin ve Habur Lojistik Köyleridir. Tüm süreç sonlandığında ülkemiz 23 adet lojistik merkeze sahip olacaktır (Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü-URL 2).

## Lojistik Köylerin Avantajları

İçinde bulunduğumuz çağda tüm sektörlerde olduğu gibi ticaret sektöründe de her geçen gün gelişim ve değişim yaşanmaktadır. Bu bağlamda küreselleşme ile lojistik sektöründe de gerek işlem hacminde gerekse maliyetlerde artış yaşanmaktadır. Ekonomik sebeplerin yanı sıra küresel ölçekte artan işlem hacmini karşılayabilmek için yapılan faaliyetler yerleşim yerleri üzerinde bir takım baskı ve sorunlara sebep olmaktadır. Ticaret hacminin artması beraberinde lojistik hareketliliğin artışı da getirmiştir. Bu da şehir trafiğinde sıkışıklık veya çevresel kirliliğe sebep olma gibi bir takım problemlerin oluşmasına sebep olmuştur. Artan talep ve ticari hareketliliğe paralel olarak dağıtım ve taşıma gibi lojistik faaliyetlerdeki artış şehir trafiklerinin ağır ilerlemesine sebep olmaktadır. Ayrıca trafikte yaşanan araç hareketliliğinin artışı karbondioksit salınımının artmasına sebep olarak hava kirliliği ve yaşam kalitesinin düşmesi gibi sağlık sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Tüm bu sorunlar şehirlerde yaşayan insan sağlığını olumsuz yönde etkilemesinin fark edilmesi ile çözüm yolları aranmaya başlanmıştır (Aksoy & Gürsoy, 2017). Bu arayış günümüzde lojistik köy olarak adlandırdığımız bu yapılanmanın oluşmasına olanak sağlamıştır. Lojistik faaliyetlerin yerleşim yerlerinde sebep olduğu bu olumsuz etkileri ortadan kaldırmayı amaçlayan girişimlerden olan lojistik köyler şehire yakın bölgelere kurularak hem şehir üzerindeki baskıyı ortadan kaldırmış hem de ulaşım ağlarına, ticaret merkezlerine, üretim ve tüketim bölgelerine yakın mesafede kalarak lojistik faaliyetlerin aksama olmadan yürütülebilmesine imkan sağlamıştır (Aydın ve Öğüt, 2008).

Lojistik köylerin kurulum amacı bu kadar ile sınırlı değildir. Lojistik köyler, lojistik maliyetlerin düşürülmesini ve işletmelerin kar oranlarının artmasını sağlamaktadır (Bezirci ve Dündar, 2011). Lojistik firmaların ve hizmetlerin çevresel zararlarını da önlemektedir. Şehir içinde değil de yakın mesafelerde kurularak hava kirliliğinin artışı önlemektedir. Kümeleme fikri ile oluşturulan lojistik köyler aynı zamanda depolama, taşıma gibi faaliyetler için büyük kapasiteli alanlar sunduğu için maliyet artışı da engellemektedir. Bu özelliklerinin yanı sıra farklı ticari merkezleri birbirine bağlamakta ve ulusal ve uluslararası ticaretin devamlılığı açısından önem arz etmektedir (Elgün ve Aşıkoğlu, 2016). Lojistik köylerin faydaları sıralanacak olursa;

- Lojistik faaliyetlerin tek merkezden yürütülmesini sağlar,
- Yerleşim yerlerindeki trafik baskısını azaltarak, şehirlere yaşam alanı kazandırır,

- Bölgenin ticari gücünü destekler, rekabet ortamının artmasını sağlayarak kurulduğu alanları cazip kılar,
- Karayolu taşımacılığı üzerindeki trafik baskısını diğer taşımacılık türlerine bölerek, hafifletir,
- Faaliyet gösterdiği bölgelerde istihdamı sağlar,
- Arazi kullanımında düzen sağlayarak kirliliğe engel olur, kentlere estetik bir görünüm kazandırır,
- Lojistik zincir faaliyetlerinin programlı ilerlemesinde önemli bir rol oynar,
- Taşıma faaliyeti maliyetlerini minimum seviyeye düşürür,
- Taşıma toplam iş hacminde artış sağlar,
- Personel kaynaklı maliyetlerde düşüş sağlar,
- Müşteri arz ve taleplerinin düşük bir maliyet ile hızlı şekilde karşılanmasına fırsat sunduğu için müşteri memnuniyetinde artış sağlar,
- Kurulduğu bölgede ekonomik ve sosyal kalkınma sağlar,
- Farklı taşımacılık yolu hatlarının şehir merkezi ile bağlantılarını sağlar,
- Bölgedeki sanayi markalarının ve ticaret firmalarının büyüme ve gelişimine katkı sağlar,
- Kentlerdeki depolama ve dağıtım alanlarının lojistik köylere taşınması ile şehir planlamasına katkı sağlar,
- Ürünlerin müşteriye ulaşana kadar geçirdiği trafik akışının programlanmasını ve kontrol edilmesini sağlar,
- Kombine taşımacılığın yaygın olarak kullanılmasına katkı sağlar,
- Ağır karayolu taşıtlarından ziyade daha yüksek taşıma kapasiteli demiryolu taşımacılığının kullanımının yaygınlaşmasını sağlar,
- Ticari firmaların kapasitelerinin artmasını ve tedarik zinciri faaliyetlerinin esnekliğini sağlar (Balcı ve Emirkadı, 2019; Erturgut, 2016; Kılıç vd., 2009; Raçlı, 2010; Yücel ve Yılmaz, 2019).

Lojistik köyler, kuruldukları bölgelerde rekabeti artırmanın yanı sıra bölgede yer alan işletme ve firmalara esneklik, minimum maliyet ve hız gibi özellikler kazandırarak ürünlerin müşterilere programlı ve kontrollü bir şekilde ulaşmasını temin eder. Firmalara ürünlerini sadece ulusal, yöresel ticari pazarlarda değil uluslararası pazarlarda satış imkanı sağlar. Ürün,

şirket veya firmanın uluslararası pazara girişine imkan sağlayan lojistik köyler aynı zamanda bu pazarda tanınırlığını da arttırır (Ceran vd., 2014).

Günümüzde küreselleşme ile uluslararası ticaretin de artması lojistik faaliyet ve bu faaliyetlerin gereklerinde bir artışa sebep olmuştur. Bu faaliyetlerin aksama olmadan gerçekleştirilmesi müşteri memnuniyeti yönünden önemli bir faktördür. Müşteri memnuniyetini kazanan firma ve şirketler ulusal ve uluslararası pazarlarda ivme kazanmakta ve ticaret hacmini büyütmektedir. Bu bağlamda lojistik köyler üretimden müşteriye ulaşıncaya kadar geçen süreyi etkili ve kontrollü şekilde yöneten merkezler konumundadır. Bu yönü ile lojistik köylerin kuruluma yönelik eğilim artarak devam etmektedir (Georgijevic vd., 2013).

Dijitalleşme ve akıllı sistemlerin tüm sektörlerde olduğu gibi lojistik sektöründe de etkisini göstermesi lojistik köy dediğimiz merkezleri daha da etkili yapılar haline dönüştürmüştür. Başta Almanya olmak üzere bir çok gelişmiş ülke lojistik sektörü de dahil tüm üretim sektörlerinde dijital sistemlere geçiş yapmıştır (Lee vd., 2018). Bu bağlamda tüm lojistik sistemler teknolojik alt yapı ile desteklenmiştir. Bu durumda akıllı lojistik sistemler devreye girmektedir. Akıllı lojistik sistemlerin entegrasi ile lojistik merkezler rota planlamadan ürün kontrol sistemleri gibi bir çok faaliyetlerin adım adım izlenebilen bir dijital sistem ile yürütüldüğü depo, akıllı yollar gibi birçok alanda yapay zekanın kullanılabildiği merkezler haline gelmiştir. Akıllı lojistik sistemlerin gelişimi ile lojistik merkezlerde kullanılabilecek bilişim teknolojileri olarak nesnelerin interneti, akıllı sensörler, siber-fiziksel sistemler, bulut bilişim, büyük veri analitiği, yapay zeka, makine öğrenimi, dijital ikiz, arttırılmış gerçeklik ve otonom robotlar sayılabilir (Karlı ve Tanyaş, 2020).

Lojistik köyler kuruldukları bölgelere sektörel, sosyal, ekonomik ve çevresel birçok fayda ve katkı sağlar. Bu faydaların işletmeler için en önemli olanı ekonomik getiri olarak maliyetlerin düşmesidir. Yoğun rekabetin yaşandığı ticaret dünyasında tüm işletmelerin veya şirketlerin nihai amacı kar oranını arttırmaktır. Tüm lojistik hizmetlerin tek bir noktadan yürütülmesi programlama ve kontrol süreçlerini de kolaylaştırarak, araç kullanımı, depolama alanı kullanımı, ulaştırma, endüstriyel ve personel kaynaklı maliyetlerde düşüş sağlayarak iş hacmi ve rekabet gücünde artışa sebep olur. Tüm bu artıların yanında lojistik faaliyetlerin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini de azaltmaya katkı sağlar. Lojistik köyler iyi bir planlama ile kurulduğunda tüm faaliyetlerin izleme ve kontrol işlemlerinin yapılabileceği güvenli entegre platformlar, lojistik merkezler olarak işlev görmektedir (Elgün, 2011).

## Lojistik Köylerin Faydaları

### Lojistik Köylerin Çevresel Faydaları

Lojistik köyler çevresel açıdan faydalı merkezlerdir. Lojistik köyler, lojistik faaliyetlerin şehirlerde yarattığı trafik baskısını ve bu faaliyetlerden oluşan gürültüyü azaltmaktadır. Kuruldukları bölgelerdeki arazilerin planlı şekilde kullanılmasına katkı sağladıkları gibi lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanların yerleşim yerlerinde oluşturabileceği görsel kirliliğin de engellenmesini sağlamaktadır. Lojistik köylerin kurulumu ile taşımacılığın daha koordine ve toplu yapılması araç egzozlarından çıkan kirletici gazların salınımını azaltmaktadır. Lojistik faaliyetlerin gerçekleşmesi için gereken tüm sistemlerin bir arada yapılandırıldığı lojistik köyler atıkların azaltılması ve bertaraf edilmesinde pozitif bir etkiye sahiptir. Böylece çevre kirliliği de büyük ölçüde önlenmektedir (Boile vd., 2011; Nurov, 2024; Öztekin & Serdaroğlu Sağ, 2019).

Lojistik faaliyetler çevre üzerinde etkilere sahip olan uygulamalardır. Şehir merkezlerinde yürütülen lojistik faaliyetler şehir trafiğinde sıkışıklığa, gürültü kirliliğine ve hava kirliliğine sebep olmaktadır. Lojistik faaliyetlerin şehir merkezleri üzerinde yarattığı bu baskının azaltılması, şehirlerdeki yaşam koşullarının iyileştirilmesi ve çevre üzerindeki negatif etkinin an düşük seviyeye indirilmesi için lojistik köy gibi merkezlerin kurulması önerilmekte ve desteklenmektedir. Çevresel düzenlemelere uygun şekilde yapılandırılan bir lojistik merkez lojistik süreçlerin şehir merkezleri üzerindeki olumsuz etkilerini azaltabilmektedir (Zaralı vd., 2018).

Lojistik süreçler şehirlerarası ayrımın belirgin olmadığı bir ağ ile yürütülmektedir. Bu bağlamda lojistik süreçlerin sürekliliği için bu sistemin hem yerleşim yerlerinde hem de şehirlerarası alanlarda kesintiye uğramaması gereklidir. Bilindiği üzere lojistik faaliyetlerde çoğunlukla fosil yakıt yani yenilenemeyen enerji kaynakları kullanılmaktadır. Fosil yakıtlar çeşitli çevresel kirliliği arttırmaktadır. Ayrıca şehir merkezlerinde artan hava kirliliği bireyler için sağlıksız yaşam koşulları yaratmaktadır. Bu durum lojistik sektörünün çevresel açıdan baskı altında kalmasına sebep olmaktadır (He vd., 2017).

Hammadde ve ürünlerin taşınması esnasında tüketilen yakıt sebebi ile atmosfere salınan kirleticiler sadece hava kirliliğine sebep olmakla kalmamakta aynı zamanda o bölgede yaşayan bireylerde çeşitli hastalıkların oranının artmasına da sebep olmaktadır. Günlük yaşamımızı devam ettirmek için gerçekleştirdiğimiz pek çok faaliyet sera gazı emisyonuna

sebeptir. Sera gazları arasında belki en bilineni karbondioksittir. Atmosfere salınan karbondioksitin büyük bir kısmı endüstriyel kaynaklıdır. Fakat emisyon kaynaklarına bakıldığında yaklaşık %24' lük büyük bir oranın lojistik faaliyetler sonucu atmosfere salındığı bilinmektedir (Yılmaz ve Keser, 2018).

Lojistik faaliyetlerde performans kavramı günümüzde çevresel boyutu da kapsayan bir anlayıştır. Lojistik sektöründe hizmet veren firma ve şirketler rekabet pazarında üstünlük sağlamak için çalışırken diğer taraftan çevre için sürdürülebilir yaklaşımlar ile hareket etmek durumundadır (Korucuk, 2018). Lojistik köylerin kurulması ile şehir merkezlerindeki baskı azaltılmaktadır. Lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü alanların tek bir bölgede toplanması ve bu alanın şehir merkezlerinde yer almaması lojistik faaliyetlerin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmakta ve daha çevreci bir sistem sunmaktadır. Lojistik köylerin kurulması ile lojistik faaliyet alanları şehir merkezlerinden çekilmektedir. Bu durum şehir trafiğini oldukça rahatlatmaktadır. Şehir trafiğinde azalan araç sayısı emisyonun azalması ile hava kirliliğinin azalmasına sebep olmaktadır. Ayrıca yük aktarımı, depolama, paketleme gibi işlemlerinde kullanılan alanların şehir merkezlerinde yarattığı görüntü kirliliği de ortadan kalkmaktadır. Bunların yanı sıra lojistik köyler çok modlu taşımacılık sistemlerinin benimsendiği yapılardır. Sadece kara yolu değil diğer taşımacılık modları da faaliyetlerde yer alarak daha sürdürülebilir bir taşımacılık yapılmaktadır. Dolayısı ile birden fazla taşıma modunun entegrasyonu ile daha çevre dostu bir sistem yaratılmaktadır (Yalçın, 2024). Tüm bu avantajlara ek olarak modern bir yapılaşma ile faaliyet veren lojistik köylerde mevcut olan geri dönüşüm terminalleri ve yenilenebilir atık ürün tesisleri ile faaliyet sonucu ortaya çıkan atık sorununun giderilmesi de sağlanmaktadır (Akandere, 2013).

Lojistik köy yapıları hizmet amaçları itibari ile lojistik faaliyetlerin daha planlı ve programlı yapılmasını sağlamaktadır. Bu durum enerji israfını da önlemektedir. Gezegenimizin sahip olduğu doğal kaynaklar sınırlıdır. Bu nedenle enerjinin korunması da önemli bir konudur. Lojistik köylerin kurulumu ve yaygınlaşması ile doğal kaynaklar korunmakta ve enerji tasarrufu sağlanmaktadır (Erdumlu, 2006; Güngör, 2023).

### **Lojistik Köylerin Sosyal Faydaları**

Lojistik köyler sosyal açıdan faydalı merkezlerdir. Lojistik köyler kuruldukları şehir merkezleri ve bölgelerde ticari faaliyeti arttıracığı için sosyal tesis sayısında artışa sebep olacaktır. Konaklama, yiyecek ve içecek gibi ihtiyaçlara yönelik sosyal alanların kurulumuna

imkan sunacaktır. Lojistik köyler kuruldukları bölgelerin ticaret hacminin artışına sebep olarak bölgenin tanınırlığını arttırarak, sanayi veya turizm sektörleri için uygun bir bölge olma niteliği kazandıracaktır. Lojistik köylerin kurulduğu bölge, ekonomik olarak kalkınacağı ve rekabet ortamı yaratılacağı için göç alma durumu meydana gelecek ve nüfus artışı yaşanacaktır (Albez & Akın, 2017; Ergül, 2022; Özkan vd., 2018).

Lojistik köyler kuruldukları bölgelerde istihdamı arttırarak bölge halkının refah seviyesini yükseltmektedir. Lojistik köyler faaliyetlerin yürütüldüğü pek çok farklı yapı barındırmaktadır. Lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü bu yapılarda görev yapacak personel ihtiyacı bölgenin istihdam oranını arttırmaktadır. Bu durum bölgeden göç edilmesini engellemekte hatta bölgenin göç almasına sebep olmaktadır. Lojistik köyler kurulduğu bölgelerde taşıma maliyetlerinde azaltma sağlamaktadır. Bu durum bölgedeki ürün satış maliyetlerini düşürerek bölgenin yatırıma uygun bir alan olmasını sağlamaktadır. Bölgenin yatırım açısından uygun olması yatırımcıları bölgeye çekmektedir (Gürbüz vd., 2016).

Lojistik köy benzeri merkezlerin olmadığı bölgelerde lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü yapılar şehir merkezlerinde yer almaktadır. Bu durum şehirlerde trafik baskısı, gürültü kirliliği ve görüntü kirliliği yaratmaktadır. Bu sorunlar şehirlerde yaşam kalitesinin düşmesine sebep olmaktadır. Lojistik köyler ile lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü yapılar şehir merkezi dışına taşınarak şehir merkezlerinde oluşan baskıyı azaltarak şehirlerdeki yaşam kalitesini arttırmaktadır (Genç & Coşmuş, 2021).

Lojistik köylerin kurulması ile bölgede bakım alanları, istihdam ve eğitim alanlarının yanı sıra çok sayıda sosyal tesis de kurulmaktadır. Bölgede lojistik köylerin kurulması ile bu tesislerde çalışacak nitelikli insan gücüne ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyaç nitelikli ve donanımlı çalışanın eğitileceği mesleki eğitime yönelik birimlerin, eğitim tesislerinin kurulmasına olanak sağlamaktadır. Lojistik köyün kurulması ile bölgeye çalışmak için gelecek olan bireylerin konaklama, yeme gibi ihtiyaçlarının karşılanması için sosyal tesisler kurulmaktadır. Kurulan sosyal tesisler bölgenin sosyal açıdan gelişmesine katkıda bulunmaktadır (Çevik & Yılmaz, 2016; Özkan, 2020).

### **Lojistik Köylerin Ekonomik Faydaları**

Lojistik köylerin belki de en bilinen avantajları ekonomik faydalarıdır. Lojistik köyler farklı şehir merkezleri arasında iş birliğini gerçekleştirerek bölgelerdeki ticaret hacmini arttırmaktadır. Lojistik köylerin kurulması ile bölgenin istihdamı arttırılmaktadır. Bu sayede

işletmeler kalifiye çalışanlara sahip olacaktır. Kuruldukları bölgede nüfus, ticaret, sanayi ve turizmi arttıracığından ekonomik kalkınmaya katkı sağlayacaktır (Liu & Savy, 2012; Hylton & Ross, 2018; Morgan, 2012).

Lojistik köylerin ticarete rekabeti arttırdığı bilinmektedir. Lojistik köyler sıradan merkezler değildir. Kurulduğu bölgelerde ekonomik kalkınmayı teşvik ederek ticaretin merkezi konumuna gelmektedir. Lojistik köylerin kuruldukları bölgenin dış ticaret hacmini geliştirmesi ve buna bağlı olarak ülkeye yönelecek yabancı sermayenin artmasını sağlayarak ekonominin gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Lojistik köyler, depolama, konsolidasyon, gümrükleme, ithalat, alt yapı hizmetleri, bankacılık, danışmanlık gibi hizmetlerin yürütüldüğü merkezlerdir. Tüm bu faaliyetlerin yürütüldüğü merkezlerin bölgelerdeki varlığı o bölgenin ticari potansiyelini arttırarak, bölgenin ticari anlamda tanınmasına fırsat sunarak ekonomik olarak gelişmesini desteklemektedir (Erdil, 2010).

Lojistik köyler buldukları bölgelerin ticaret kapasitesini arttırarak alanın ticari potansiyelini desteklemekte ve bu bölgedeki firma veya şirketlerin rekabet gücünün artmasına fırsat sunmaktadır. Yapılanma amaçları gereği lojistik faaliyetlerin hızlı ve planlı şekilde gerçekleşmesi maliyet ücretlerinin düşmesini sağlamaktadır. Maliyet ücretlerinin düşmesi bölgenin ticari ve dolayısı ile ekonomik olarak kalkınmasını desteklemektedir (Yıldırım & Üzülmez, 2008).

Lojistik köyler birden fazla taşımacılık modunu birleştirmekte ve en yüksek şekilde verim alacak bir planlama ile süreci gerçekleştirmektedir. Çeşitli taşımacılık modlarının bir araya gelmesi ile ürünler daha güvenli ve daha hızlı bir şekilde pazarlara ulaşmaktadır. Pazarlara ulaşımın kolaylaşması rekabet üstünlüğünü de beraberinde getirmektedir. Ulusal ve uluslararası pazarlara ulaşım kolaylığı sağlayan lojistik köyler bölgenin ekonomik olarak kalkınmasına fırsat sunmaktadır. Lojistik köyler kuruldukları bölgeleri yatırım açısından çekici merkezler haline getirmektedir. Bu durum lojistik köylerin kuruldukları bölgelerde yeni iş alanlarının da yaratılmasına fırsat sunmaktadır. Bölgede var olan lojistik köyün yanı sıra kurulan yeni iş alanları bölgenin istihdamını arttırarak ekonomik ve sosyal açıdan bölgenin refah düzeyinin artmasına katkıda bulunmaktadır (Albez & Akın, 2017; Kılıç vd., 2009).

### **Lojistik Köylerin Sektörel Faydaları**

Lojistik köyler sektörel açıdan birçok avantaja sahiptir. Lojistik köyler kuruldukları bölge veya şehirlerde birçok yeni iş alanının oluşmasına imkan sağlamaktadır. Lojistik köyler

rakip pazara ulaşımı mümkün kılacak ve üretim merkezleri arasındaki ulaşım ağının etkin ve güçlü olmasını sağlayacaktır. Sektörel açıdan belirtilen bu faydaların yanı sıra lojistik köyler sektör içinde iş birliğini geliştirerek daha büyük ve güçlü pazarların oluşmasına katkı sağlayacaktır (Baki, 2018; Ceran, 2021; Keleş & Pekkaya, 2021; Sekkeli vd. 2020).

Lojistik köyler kuruldukları bölgelerde lojistik faaliyetlerin işleyiş süreçlerinde boşaltım, yükleme ve depolama gibi faaliyetlerin kapasite artışına katkı sağlamaktadır. Kapasite artışının yanı sıra tedarik zinciri entegrasyon sürecinde üreticiden başlayarak, dağıtım, perakende, firmalar veya şirketler arasındaki koordinasyonu güçlendirir. Dağıtım faaliyetlerinin daha kontrollü yapılmasını sağlar. Lojistik köyler tüm lojistik faaliyetlerin daha esnek yürütülmesini de desteklemektedir (Dumlu, 2022; Küçük, 2019).

Lojistik köyler kombine taşımacılığın desteklendiği ve teşvik edildiği merkezlerdir. Lojistik köyler firmalara tüketici ihtiyaçlarına daha hızlı cevap verme imkanı sağlar. Bu faydalara ek olarak farklı ulaşım merkezlerine bağlantı imkanı sağlaması, çapraz taşıma gibi faaliyetleri desteklemesi, şirketlerin kapasite artırıcı etkisinin olması lojistik köyleri avantajlı merkezler haline getirmektedir (Çekerol & Gunyashev, 2017).

Lojistik köyler tüm lojistik faaliyetlerin bir arada yürütülmesine olanak sağlayan lojistik merkezlerdir. Bu bağlamda araçların, personelin ve depolama alanlarının en yüksek verimle kullanılmasını desteklemektedir. Çalışma ortamını daha kaliteli hale getirmesi ve destekleyici hizmetler sunması lojistik köylerin sektörel faydaları arasında sayılmaktadır. Lojistik faaliyetlerin tek merkezden yürütülmesi için gıda, otomotiv, ticaret, enerji gibi sektörler ile iş birliği yapması sektörler arası ortaklık, iş birliği ve ilişkilerin güçlenmesini sağlamaktadır (Elgün, 2011).

### **Lojistik Köylerin Sahip Olması Gereken Özellikler**

Kurulan lojistik köylerin verimli ve etkin bir lojistik merkez olarak faaliyet göstermesi için taşınması gereken belli özellikler vardır. Bu özellikler; kurulacak bölgenin planlanmasının yapılması, alt yapı hizmetlerinin verimli şekilde kullanılması, lojistik hizmetlerin kaliteli ve çeşitli şekilde faaliyetinin sağlanması, intermodal taşımacılığın kullanılması şeklinde sıralanmaktadır.

**Lojistik köy kurulacak bölgenin seçim ve planlanması;** Lojistik köylerin bölge seçimi ve planlanması yapılırken dikkate alınan bazı değişkenler mevcuttur. Lojistik köy olarak faaliyet

gösterecek bölgenin pazar fırsatları, rekabet durumu, hava kirliliği, suya ulaşım, enerji gereksinimi, iş iklimi, bölgenin eğitim, nüfus durumu, çeşitli taşıma modlarına (hava, deniz, kava, demir yolu) uygunluğu, işçilik maliyeti, trafik durumu, kalifiye işçi kapasitesi bunlardan bazılarıdır. Lojistik köy olarak seçilen bölgenin arazi maliyetleri, arazi yapısı ve alt yapı sistemlerinin, bağlantılarının yeterliliği de bölgeye çevresel zararların verilmeden verimli bir şekilde kullanılması ve uygun planlamanın yapılması için oldukça önemlidir (Fagaraşan ve Cristea, 2015; Keleş ve Pekkaya, 2021; Li vd., 2011; Regmi ve Hanaoka, 2013; Zak ve Weglinski, 2014).

**Lojistik hizmetlerin kalite ve çeşitliliğinin sağlanması;** Lojistik köy olarak faaliyet gösterecek merkezin çeşitli lojistik hizmetlerin sunumu için yeterli ve donanımlı bir merkez olması gerekmektedir. Küresel rekabette önemli bir avantaj sağlayan lojistik köyler hizmet kalitesi ve çeşitliliği arttıkça sektör içinde daha güçlü konumlara gelmektedir. Lojistik hizmetlerin çeşitli ve kaliteli şekilde sağlanması için; depo, taşıt, çalışan ve lojistik zincirin optimizasyonun yapılmış olmalıdır ve taşıma, endüstri ve sanayi maliyetlerinde düşüş sağlanmalıdır. Böylece lojistik köy, sektörün kar oranını arttırabilmektedir (Akandere, 2013).

**Gelişmiş intermodal taşımacılığın kullanılması;** Günümüzde hala en yaygın olarak kullanılan taşımacılık türü intermodal taşımacılıktır. İntermodal taşımacılık, taşınacak yük veya maddenin yapısına uygun olan avantajlı farklı taşıma türlerinin kullanılması ile verimli ve maliyet açısından uygun bir kombinasyon fikrine dayanmaktadır. İntermodal taşımacılık en az iki farklı taşımacılık türünün kullanılmasını içermektedir (Lowe, 2005; Yersel, 2010). İntermodal taşımacılığın yaygın kullanımı ile lojistik sektöründe zaman ve mekandan tasarruf edilirken, kaynak kullanımı ve maliyet gibi konularda da düşüş yaşanması sağlanmaktadır (Krajewska ve Kopfer, 2006).

Tüm bu avantajları sağlaması için lojistik köylerin uygun alanlarda, etkin bir planlama ve yönetimle faaliyet vermesi gerekmektedir. Bu bağlamda lojistik köylerin en az 250 hektar büyüklüğünde ve coğrafi bakımdan önem arz eden bölgelere konumlandırılması, sanayi bölgeleri, pazarlar ve üretim-tüketim merkezlerine yakın konumda olması, farklı taşımacılık yolları ve hatlarına bağlantılarının olması, transit taşımacılığa uygun, multimodal ve intermodal terminallere sahip olması, kombine taşımacılık hizmetleri için gerekli altyapıya sahip olması, iletişim ve bilişim sistemlerinde gelişmişlik ilkesinin benimsenmiş olması, saha genişliği, liman alt yapısı, rıhtım ve pist uzunluğu gibi fiziksel özelliklerinin yeterli olması, personel ihtiyaçları için gereken sosyal hizmetlerin yeterli ve kaliteli sağlanıyor olması,

depolama ve diğerk lojistik hizmetler için gereken fiziksel özelliklere ve alt yapıya sahip olması gerekmektedir (Ors ve Mammadov, 2016).

### **Lojistik Köylerde Yürütölen Falliyetler**

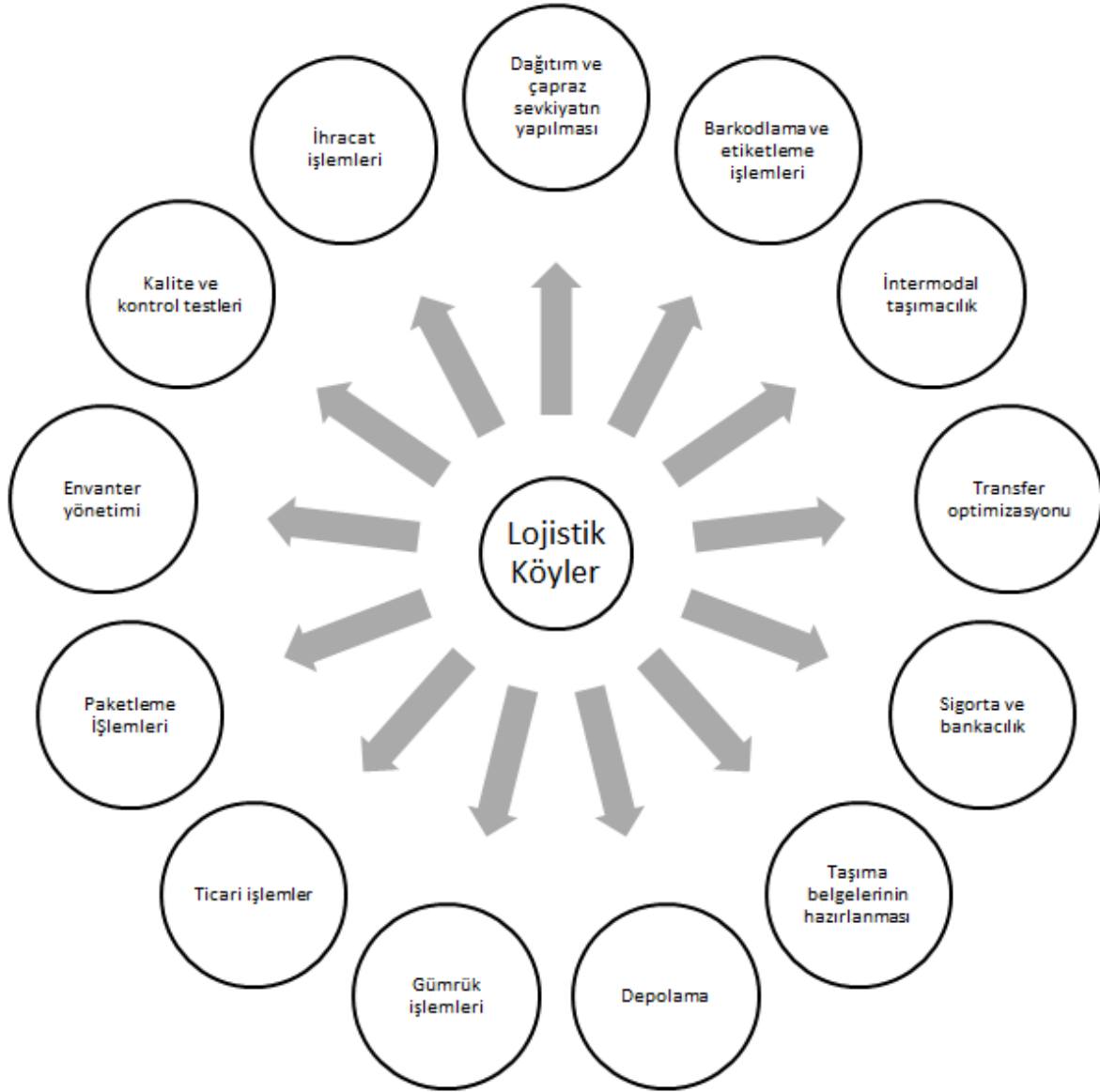
Yaşadığımız küreselleşme ile birlikte gelişen uluslararası ticaret lojistik alanda da değışimi beraberinde getirmiştir. Lojistik faaliyetleri yürüten yapıların kümelenmesi ve diğerk faaliyetler ile bağlantı kurulacak merkezlerin gerekliliğı bu anlamda ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda bu ihtiyaçları karşılayabilmek adına lojistik köy dediğimiz yapılar ortaya çıkmıştır. Lojistik köylerde;

- Farklı büyüklük ve çeşitlilikte antrepolar ve depolar,
- Taşımacılık modları arası bağlantılar,
- Yükleme, boşaltma hizmetleri için gerekli alanlar,
- Gümrük alanları,
- Taşınacak eşya veya maddenin özelliklerine yönelik spesifik alanlar (soğuk hava depoları vs),
- Güvenlik hizmetleri,
- Sigorta, banka, postane, iletişim ve kargo işlemlerinin yürütölmesi için firmalar,
- Sosyal tesisler (otel, lokanta, yemekhane, kafeterya vb.)
- Sağlık ve eğitim hizmetlerinin sunulması için tesisler,
- Hukuksal işlemlerin yürütölldüğü bürolar,
- Ulaşım alt yapısı ve taşıma hizmetleri,
- Otopark ve tır parkları,
- Taşıtların her türlü ihtiyaçları için gereken hizmetler (taşıma, yakıt, bakım vs) gibi hizmet sağlayıcılar bulunmaktadır (Elgün, 2011).

Tüm bu hizmetlerin kaliteli ve devamlı bir şekilde sağlanabilmesi için lojistik köylerin sahip olması gereken sistemler mevcuttur. Bu sistemler; Multimodal veya intermodal terminallerin varlığı, servis hizmetleri, teknik hizmetler, fiziksel özellikler ve yapıların yeterliliğı, yönetim özelliklerinin etkililiğı olarak sıralanabilir (UNECE, 2004).

Tüm bu yapı ve donanıma sahip olan lojistik köyler belirli alanlarda farklı lojistik hizmetlerin sağlanması için gereken faaliyetleri yürütmektedir. Bu faaliyetler; transfer

optimizasyonu, sigorta ve bankacılık, envanter yönetimi, intermodal taşımacılık, depolama, ihracat işlemleri, kalite ve kontrol testleri, taşıma belgelerinin hazırlanması, dağıtım ve çapraz sevkiyatın yapılması, barkodlama ve etiketleme işlemleri, paketleme işlemleri, ticari işlemler ve gümrük işlemleri olarak sıralanabilir (Erturgut, 2016). Bu faaliyetler şekil 6’ da sunulmuştur.



Şekil 6. Lojistik Köylerde Yürütülen Faaliyetler

## Ülkemizde Faaliyet Gösteren Lojistik Köyler

2025 yılı itibari ile ülkemizde 14 adet lojistik köy faaliyettedir. Bunlardan on ikisinin işletme yönetimi Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarında, ikisinin işletme yönetimi ise özel sektördedir (Tablo 1).

**Tablo 1.** Ülkemizde faaliyet gösteren lojistik köyler

Lojistik Köy	Bulunduğu İl	İşletme Yönetimi	Faaliyet Durumu
Gelemen Lojistik Köyü	Samsun	TCDD Kamu	Faaliyette
Köseköy Lojistik Köyü	İzmit	TCDD Kamu	Faaliyette
Uşak Lojistik Köyü	Uşak	TCDD Kamu	Faaliyette
Halkalı Lojistik Köyü	İstanbul	TCDD Kamu	Faaliyette
Kaklık Lojistik Köyü	Denizli	TCDD Kamu	Faaliyette
Gökköy Lojistik Köyü	Balıkesir	TCDD Kamu	Faaliyette
Hasanbey Lojistik Köyü	Eskişehir	TCDD Kamu	Faaliyette
Türkoğlu Lojistik Köyü	Kahramanmaraş	TCDD Kamu	Faaliyette
Palandöken Lojistik Köyü	Erzurum	TCDD Kamu	Faaliyette
Yenice Lojistik Köyü	Mersin	TCDD Kamu	Faaliyette
Kayacık Lojistik Köyü	Konya	TCDD Kamu	Faaliyette
Kars Lojistik Köyü	Kars	TCDD Kamu	Faaliyette
Ankara Lojistik Köyü	Ankara	Özel Sektör Ankara Lojistik Üssü	Faaliyette
MOS Lojistik A.Ş.	Manisa	Özel Sektör Manisa Organize Sanayi Bölgesi	Faaliyette

### 1. Gelemen (Samsun) Lojistik Köyü

Türkiyenin sahip olduğu ilk lojistik köy olma özelliğini taşımaktadır. 2007 yılından itibaren hizmet vermektedir. Günümüz itibari ile 680.000 m<sup>2</sup>' lik bir alana sahiptir. Yıl bazında taşıma kapasitesi 3-4 milyon ton arasında değişiklik göstermektedir. Samsun ili hem Karadeniz Bölgesi'nin hem de Türkiye'nin en önemli liman kentlerinden biridir. Ayrıca

Samsun ili bağlantısı ile Karadeniz üzerinden Kazakistan, Rusya, Azerbaycan, Gürcistan ve Kırım gibi ülkelere dağıtım, ulaşım ve depolama hizmeti verilmektedir. Bu bağlamda Gelemen (Samsun) Lojistik Köyü, ulusal ve uluslararası platformda önemli bir ticaret ve ulaşım merkezi olarak görev yapmaktadır. Bu lojistik köyde gübre, gıda maddesi, un, kereste, buğday, çimento, odun kömürü, rulo saç, bakır, klinker, konteyner, hurda ve demir taşımacılığı ve dağıtımı yapılmaktadır (Demirkıran ve Öztürkoğlu, 2020; Göleç, 2019).

## **2. Köseköy (İzmit) Lojistik Köyü**

2010 yılında açılmış olup Türkiye'nin ikinci lojistik köy girişimidir. 765.000 m<sup>2</sup> lik bir alana sahiptir. Kocaeli ilinin bir sanayi ve endüstri şehri olması, konum olarak İstanbul'a yakınlığı, Marmara ve Karadeniz'e kıyısı olması, liman, demiryolu ve karayolu alt yapısına sahip olması bu lojistik köyü ülkemizin en güçlü lojistik merkezlerinden biri haline getirmektedir. Bu lojistik köyden alçı taşı, tutkal, sunta, borasit, petrol, mdf, otomotiv sektörü yedek parçaları ve sanayi hammaddelerinin taşımacılığı yapılmaktadır (Şahin, 2020).

## **3. Uşak Lojistik Köyü**

2012 yılında işletmeye açılmıştır. Uşak ili İç Anadolu ve Ege Bölgesi arasında bir köprü konumunda olması, İzmir-Ankara karayolu güzergahında bulunması, havalimanına, sanayi bölgelerine ve sanayi sitelerine sahip olması sebebi ile tercih edilmiştir. Bu lojistik köyde 2013-2017 yılları arasında 722.000 ton yük taşımacılığı gerçekleştirilmiştir. 140.000 m<sup>2</sup> alana sahip Uşak Lojistik Köyü 246.000 ton taşıma kapasitesine sahip bir lojistik merkezdir. Bu lojistik köyden battaniye, konteyner, seramik, mermer, iplik, makine ekipmanları, plastik hammaddeler, mermer tozu ve gıda maddelerinin taşınması gerçekleştirilmektedir (Ceyhan & Akdeniz, 2020).

## **4. Halkalı (İstanbul) Lojistik Köyü**

İstanbul ilinde bulunmaktadır. Bilindiği üzere İstanbul ülkemizin en fazla nüfuslu ilidir. Bu bağlamda şehir trafiğindeki baskının azaltılması açısından lojistik köyler ciddi bir öneme sahiptir. Resmiyette 2004 yılında kurulan Halkalı Lojistik Köyü 2013 yılında hizmete açılmıştır. 181.000 m<sup>2</sup> lik alana sahip halkalı lojistik köyünün toplam arazisinin 60.000 m<sup>2</sup> lik alanı konteyner sahası, 20.000 m<sup>2</sup> lik alanı ithalat sahası, 19.000 m<sup>2</sup> lik alanı ihracat sahası, 47.900 m<sup>2</sup> lik alanı ise kapalı alan olarak kullanılmaktadır. Arazinin geriye kalan kısmı yol alanı ve yeşil alan olarak hizmet vermektedir. Tır veya kamyon gibi karayolu yük taşıma araçlarının demiryolunda vagon üstünde refakatli veya refakatsiz bir şekilde taşınması biçimi olan RO-LA taşımacılığı için fırsat sağlar. Halkalı Lojistik Köyünde 2013-2017 yılları arasında 1.367.000 ton yük taşımacılığı yapılmıştır. Bu lojistik köyde gıda ve temizlik maddesi, tekstil ürünleri, küçük ev aletleri, konteyner, ithal ve ihraç eşya, kum, işlenmiş deri,

yedek parçalar (otomotiv sektörü), tır taşımacılığı yapılmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011; Terzi ve Bölükbaşı, 2016; Şahin, 2020; Şirin 2019).

#### **5. Kaklık (Denizli) Lojistik Köyü;**

2014 yılında faaliyete geçmiştir. Konum olarak Denizli ilinin kuzeydoğusunda 40 km uzaklıkta kurulmuştur. İzmir-Isparta demiryolunun 203. kilometresine konumlandırılmıştır. 120.000 m<sup>2</sup> lik araziye sahiptir. Konum itibari ile Ege, Akdeniz ve İç Anadolu Bölgesini birbirine bağlamasının yanında Ege limanlarına yakın olması tesisi önemli bir tesis konumuna getirmektedir. Yükleme ve boşaltma kapasitesi yıllık 1 milyon tona ulaşmaktadır. Gümrükleme ve ofis alanlarına ek olarak tesiste üç vinç yolunun bulunması Kaklık Lojistik Köyünü firmalar için cazip kılmaktadır. Bu lojistik köyden, bakır hammaddesi, tekstil ürünleri, konteyner, işlenmiş mermer, klinker, fayans ve feldspat, kömür taşımacılığı yapılmaktadır (Kepe, 2016).

#### **6. Gökköy (Balıkesir) Lojistik Köyü;**

211.000 m<sup>2</sup>'lik alana alan üzerine kurulmuştur. 1 milyon ton toplam taşıma kapasitesine sahiptir. Gökköy (Balıkesir) Lojistik Köyünden yapılan yüklemelerin Avrupa ve Orta Asya ülkelerine taşınması gerçekleştirilmektedir. Bu lojistik köyden sanayi ürünleri, demir, askeri ekipman, kömür, içecek maddeler, sentetik ve elyaf malzemeler, kaolin, gıda maddeleri, mermer, mdf, sunta, konteyner ve otomobil taşınması gerçekleştirilmektedir (Elgün & Algalal, 2021).

#### **7. Hasanbey (Eskişehir) Lojistik Köyü;**

2014 yılı itibari ile faaliyete açılmıştır. Faaliyete geçmesi ile birlikte ilk aşamada 500 kişilik bir istihdam ve yıllık 1,4 milyon ton taşımacılık kapasitesi sağlamıştır. 541.000 m<sup>2</sup>'lik alana kurulmuştur. Konum olarak Bursa ve Ankara'ya yakın olması bu tesise etkin bir lojistik merkez olma özelliği kazandırmaktadır. Bu lojistik köyden kömür, su, gıda maddesi, manyezit, konteyner, beyaz eşya, inşaat malzemeleri, seramik malzemeleri, demir ve fayans taşımacılığı yapılmaktadır (Asarbükü, 2025).

#### **8. Türkoğlu (Kahramanmaraş) Lojistik Köyü;**

Hizmete açıldığı yıl 2017'dir. Yıllık 1,9 milyon ton taşıma kapasitesine sahiptir. Türkiye'nin en büyük taşıma kapasitesine sahip lojistik köyüdür. 805.000 m<sup>2</sup>'lik alana sahiptir. Kahramanmaraş ilinin 24 kilometre güneyinde konumlanmıştır. Bu lojistik köyde gübre, krom, odun, kömür, demir, seramik, çimento, kumaş, dokuma, iplik ve pamuk taşımacılığı yapılmaktadır (Dumlu, 2022).

### **9. Palandöken (Erzurum) Lojistik Köyü;**

2018 yılında faaliyete geçmiştir. 327.000 m<sup>2</sup>'lik alan üzerine kurulmuştur. Yıllık 437.000 ton taşıma kapasitesine sahiptir. Palandöken lojistik köyü konumu itibari ile Karadeniz Bölgesi ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi arasında köprü görevi görmektedir. Ayrıca İran, Gürcistan ve Azerbaycan ile demiryolu bağlantısı sağlamaktadır. Bu lojistik köyde saman, yem, un, kömür, tuğla, konteyner, askeri ekipman, gübre, gıda maddesi, seramik, kiremit, tuğla, demir ve otomobil taşımacılığı yapılmaktadır (Genç & Coşmuş, 2021).

### **10. Yenice (Mersin) Lojistik Köyü;**

2018 yılında hizmete açılmıştır. 640.000 m<sup>2</sup>'lik alan üzerine kurulmuştur. Yıllık taşıma kapasitesi 418.000 ton olarak belirlenmiştir. Mersin Limanı sayesinde sadece Mersin ilini değil tüm Anadolu bölgesine yurt dışı bağlantı sağlaması açısından taşımacılık faaliyeti için fırsat sunmaktadır. Yıllık taşıma kapasitesinin 896.000 tona yükseltilmesi hedeflenmektedir. Bu lojistik köyde ambalaj malzemesi, askeri ekipman, çimento, kimyasal madde, seramik, pamuk, gıda maddesi, boru, çelik, demir, çeşitli tarım aletleri, makine yedek parçası ve konteyner taşınmaktadır (Koç, 2023).

### **11. Kayacık (Konya) Lojistik Köyü;**

2020 yılında hizmete açılmıştır. Yıllık taşıma kapasitesi 1,7 milyon tona ulaşmaktadır. Tarihi ipek yolu güzergahında bulunmaktadır. Demiryolu, havayolu ve karayolu ulaşım ağlarının birleşim noktasında konumlandırılmıştır. Konya-Mersin arası demiryolu projesi gerçekleştiğinde Mersin limanına bağlantısı olan bir lojistik köy olacaktır. 1.000.000 m<sup>2</sup>'lik alana sahiptir. Bu lojistik köyde askeri malzeme, konteyner, tarım ürünleri, tarım makineleri, şeker, gübre, gıda maddesi, mermer, çimento, un, saman, yem ve kömür taşıması gerçekleştirilmektedir (Dumlu & Wolf, 2021).

### **12. Kars Lojistik Köyü;**

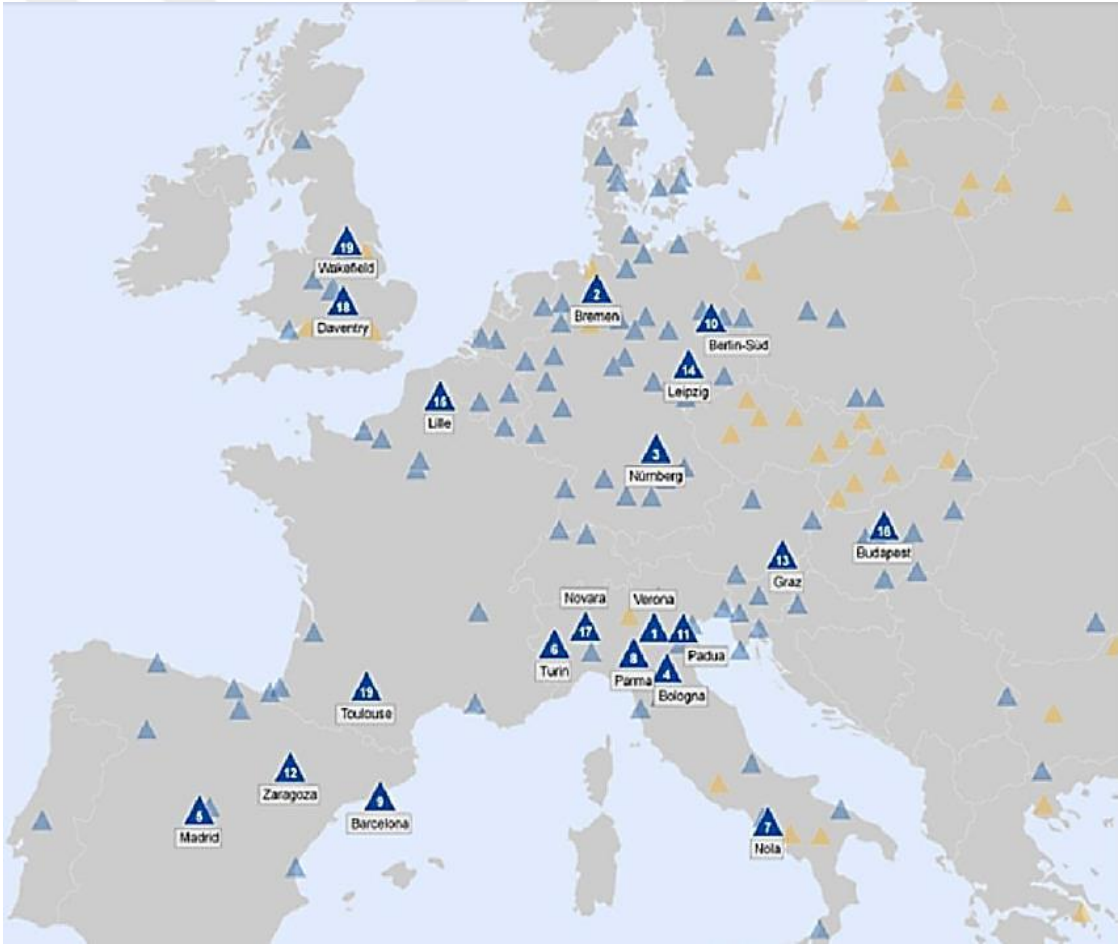
Konum itibari ile ülkemizi Orta Asya ve Kafkasya'ya bağlan bir köprü görevi yapmaktadır. Yapımına 2017 yılında başlanmış hizmete 2021 yılında açılmıştır. 300.000 m<sup>2</sup>'lik alana sahiptir. Yıllık taşıma kapasitesi 412.000 ton olarak belirlenmiştir. Karayolu ve demiryolu bağlantılarına sahip olan bu lojistik köy Kars havalimanına 12 kilometre uzaklığa konumlandırılmıştır (Yıldız vd., 2021).

Yukarıda verilen lojistik köyler işletme yönetimi TCDD yani kamuda olan lojistik köylerdir. Günümüzde yukarıda verilenlere ek olarak işletme yönetimi özel sektörde olan iki lojistik köy daha faaliyettedir. Bunlar, Manisa ilinde bulunan MOS Lojistik A.Ş. ve Ankara

ilinde bulunan Ankara Lojistik Köyü'dür. MOS Lojistik A.Ş, 2009; Ankara Lojistik Köyü ise 2010 yılı itibari ile hizmet veren merkezlerdir (Baki, 2018).

### Dünyada Faaliyet Gösteren Lojistik Köy Örnekleri

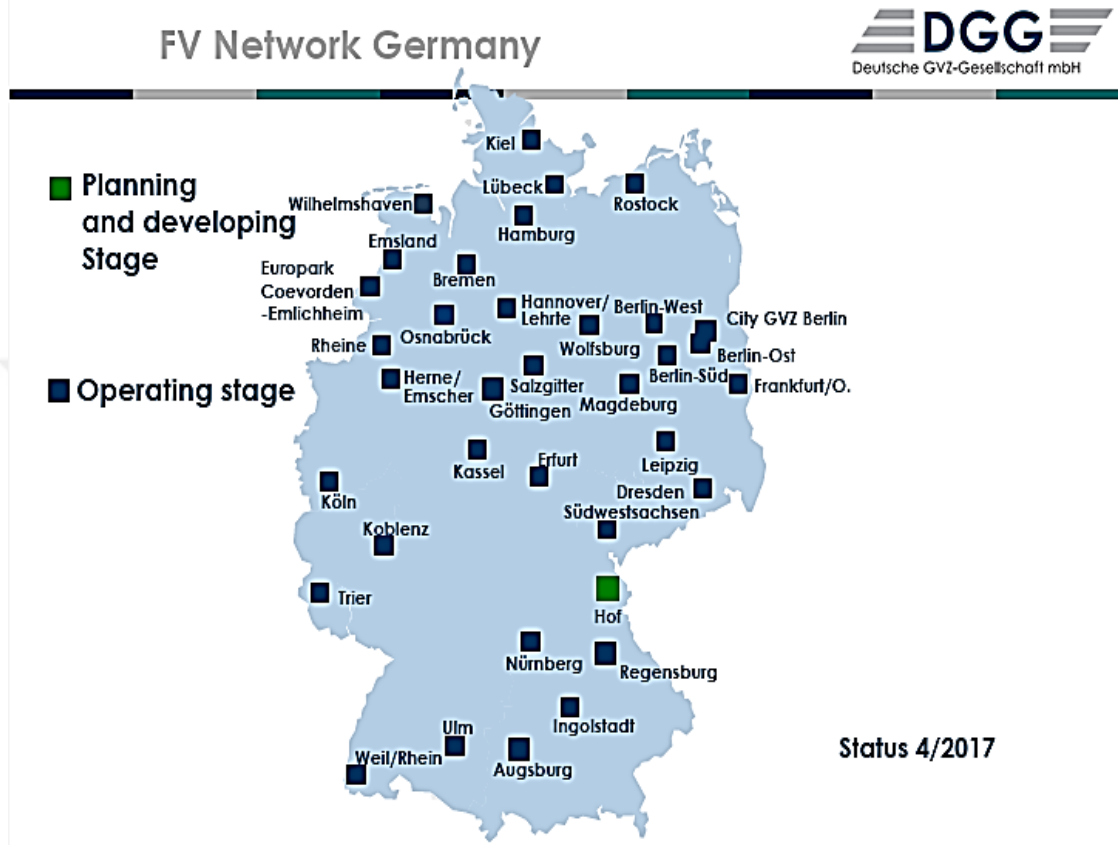
Lojistik köy kavramı Avrupa için ülkemizde olduğundan daha eski bir kavram olmakla birlikte birçok Avrupa ülkesinde bu yapılanmalar görülmektedir. Portekiz, Macaristan, Ukrayna, Polonya, Lüksemburg, Belçika, Hollanda, Danimarka, Yunanistan, İtalya, İspanya, Almanya ve Fransa lojistik köy örneklerinin bulunduğu ülkelerdendir. Bu lojistik köyler içerisinde Almanya'da bulunan Zal, Dresden ve Bremen, İtalya'da bulunan Verona, Rogivo, Padova ve Parma örnek verilebilir. Dünya üzerinde en fazla lojistik köye sahip coğrafya Avrupadır (Bookbinder & Tan, 2003) (Şekil 7).



Şekil 7. Avrupa'da Bulunan Lojistik Köyler (Özceylen vd., 2016).

Almanya, Fransa, İtalya ve İspanya ülkeleri Avrupa Birliği ülkeleri arasında en fazla lojistik köye sahip ülkelerdir. Bu ülkelerin arasında ise en fazla lojistik köy Almanya'da

bulunmaktadır. Almanya’ da 33 adet lojistik köy bulunduğu bilinmektedir. Bu lojistik merkezlerin çoğu 2.000.000 m<sup>2</sup>’den büyük alana sahip olmakla birlikte 40.000 den fazla kişiyi istihdam etmektedir. Hamburg lojistik köyü, Nürnberg lojistik köyü ve Duisburg lojistik köyü en önemli lojistik köy örneklerindedir (Bozhinovska, 2022; Görgülü, 2012). (Şekil 8).



Şekil 8. Almanya’da bulunan Lojistik Köyler (Europlatforms, 2017)

Avrupada bulunan lojistik merkezler için Deutsche GVZGesellschaft mbH (DGG) ve Europlatforms kapsamında 2010-2015 ve 2020 yılında yapılan bir araştırmanın sonuçları Tablo 2’ de sunulmuştur. Tablo 2’ de Avrupa’da bulunan lojistik köyler içerisinde, seçilen üç yıl için, ilk 20 sırada yer almayı başaran lojistik köyler sıralanmaktadır. Tablo 2 incelendiğinde ilk 3 sırayı İtalya ve Almanya’nın aldığı görülmektedir (DGG, 2015; URL 3).

Tablo 2. Avrupa’nın ilk 20 lojistik köyü

Sıra No	2010 Yılı	2015 Yılı	2020 Yılı
1	Interporto Verona(İtalya)	Interporto Verona(İtalya)	Bremen (Almanya)
2	GVZ Bremen (Almanya)	GVZ Bremen (Almanya)	Quadrante Europa Verona (İtalya)
3	GVZ Nürnberg (Almanya)	GVZ Nürnberg (Almanya)	Nurnberg (Almanya)
4	Interporto Bologna (İtalya)	GVZ Berlin (Almanya)	Zaragoza (İspanya)
5	Madrid Ctc-Coslada (İspanya)	Plaza Logistica Zaragoza	Berlin Sud Großbeeren

		(İspanya)	(Almanya)
6	Interporto Torino (İtalya)	Interporto Nola Campano (İtalya)	Clp Logistics (Polonya)
7	Interporto Nola Campano (İtalya)	Interporto Padova (İtalya)	Parma (İtalya)
8	Interporto Parma (İtalya)	Interporto Bologna (İtalya)	Bologna (İtalya)
9	Zal Barselona (İspanya)	GVZ Leipzig (Almanya)	Cargo Center Graz (Avusturya)
10	GVZ Berlin (Almanya)	Interporto Parma (İtalya)	Padova (İtalya)
11	Interporto Padova (İtalya)	ZAL Barselona (İspanya)	Nola (İtalya)
12	Plaza Logistica Zaragoza (İspanya)	Interporto Torino (İtalya)	Berlin West Wustermark (Almanya)
13	Cargo Center Graz (Avusturya)	BILK Logistics Budapeşte (Macaristan)	Rrt Koulova (Finlandiya)
14	GVZ Leipzig (Almanya)	Interporto Novara (İtalya)	Torino İtalya)
15	Delta 3 Lille(Fransa)	CLIP Logistics Poznan (Polonya)	Leipzig (Almanya)
16	Bilk Logistics Budapeşte (Macaristan)	Delta 3 Lille(Fransa)	Jadeweser Port (Almanya)
17	Interporto Novara (İtalya)	GVZ Berlin West Wustermark (Almanya)	Ennshafen Port (Avusturya)
18	Dirft Daventry (İngiltere)	Cargo Center Graz (Avusturya)	Bilk (Macaristan)
19	Wakefield Europort (İngiltere)	GVZ Südwetsachen(Almanya)	Erfurt (Almanya)
20	Eurocentre Toulouse(Fransa)	DIRFT Daventry (İngiltere)	Zal Barcelona (İspanya)

Asya ülkelerine bakıldığında ise Singapur ve Hong-Kong dikkat çekmektedir. Singapur coğrafi konumunun yarattığı imkanlar sayesinde bizzat devasa büyüklükte lojistik merkez statüsündedir. Airport Logistics Park of Singapore (ALPS), Pasir Panjang Distripark, Keppel Distripark (KD) Singapur'da bulunan önemli lojistik köylerdendir (Erturgut vd., 2018). Asya kıtasını stratejik öneme sahip bir başka coğrafi bölgesinde Hong-Kong bölgesidir. Tradeport Hong-Kong ve ALT Logistics Center Hong-Kong'da bulunan önemli lojistik köylerdir (Çekerol & Gunyashev, 2017). Amerika lojistik köy yapılanmasının ilk görüldüğü yerdir. Bu coğrafyadaki lojistik köylere örnek olarak 1989 yılında Texas-ABD'de kurulan Alliance Global Logistics Hub, 2008 yılında Kanada'da kurulan Atlantic Gateway-Halifax Logistics Park verilebilir (Notteboom & Rodrigue, 2009).

### 1.1. Problem Durumu

Lojistik köyler, modern taşımacılık ve lojistik sektöründe önemli bir yer tutmaktadır. Bu yapılar, genellikle büyük şehirlerin yakınında veya stratejik ticaret noktalarında konumlandırılmış olan, lojistik faaliyetlerin daha etkin ve entegre bir şekilde yürütülmesini sağlayan alanlardır (Kostrzewski vd. 2021).

Tüm dünya genelinde özellikle son iki yüz yıl içerisinde meydana gelen bilim ve teknolojiadaki gelişmeler ticari sistemlere de yansımıştır. Bilim ve teknolojiadaki gelişim ve değişimler tüketicilerin arz, talep ve beklentilerinde değişiklik yaratmıştır. Bu durum çağın gereklerine uyum sağlayan işletme ve şirketlerin daha fazla tercih edilmesine yol açarak rekabeti arttırmıştır. Değişen şartlara uyum sağlayabilen, tüketici taleplerini karşılayabilen şirket veya firmalar ticari ilişkilerine devam ederken geleneksel kalmayı tercih eden şirket veya firmaların sonu, rekabete yenik düşerek ticari pazardan çekilmek olmuştur. Değişen koşullara uyum sağlamak, tüketici arz ve beklentilerini karşılayabilmek ise modern, sürdürülebilir ve güçlü bir lojistik alt yapı gerektirmektedir. Lojistik faaliyetler ne kadar hızlı, modern, düşük maliyetli, güvenli ve kaliteli bir şekilde gerçekleşirse firma rekabette o derece güçlü duruma gelmektedir. Bu durumda işletme ekonomik kâr elde ettiği için müşteri ise talepleri ve ürünleri hızlı ve güvenli bir şekilde karşılandığı için memnun durumda olmaktadır. Lojistik sistemlerin hızlı, düşük maliyetli, kaliteli, güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde işlemesi ise ancak doğru ve modern bir şekilde planlanmış lojistik köylerin kurulması ile mümkündür (İnan, 2019).

Lojistik köyler çok fonksiyonlu merkezlerdir. Lojistik köylerin kurulması ve işletilmesi yer aldığı bölgedeki tüm ulaşım çeşitlerinin etkin kullanılmasını, şehir merkezlerine yapılan trafik baskısının azaltılmasını, düşük maliyetli taşıma modlarının tercih edilmesini ve ürünlerin teslimat akışının daha verimli gerçekleşmesini sağlamaktadır. Lojistik köylerin kurulumu ile firma, işletme ve şirketler daha kontrollü bir dağıtım sistemine sahip olmakla birlikte müşteri taleplerine daha hızlı cevap verebilmektedirler. Lojistik köyler tedarik zinciri faaliyetlerinin daha esnek bir şekilde gerçekleştirilmesine de imkan sağlamaktadır. Bu avantajların yanı sıra lojistik köyler, kurulduğu bölgenin veya ülkenin çevre düzenlemesi üzerinde pozitif bir etkiye sahiptir. Ayrıca yine kurulduğu bölgenin gelişmişliğine ve tanınmasına katkı sağlamaktadır (Yılmaz, 2019).

Lojistik köylerin sektöre sağladığı faydalar ve avantajlar düşünüldüğünde lojistik sektörü için yüksek derecede önemli bir alan olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan düşünüldüğünde lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algılarının belirlenmesi mevcut durumun ortaya çıkarılması açısından önemlidir. Bu kapsamda araştırmanın genel problem cümlesi “Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algı durumları nedir?” şeklinde ifade edilmiştir. Bu problem cümlesi kapsamında, lojistik yönetimi öğrencilerinin veri toplama aracının genelinden ve madde bazında aldığı puanlar

ayrıntılı şekilde sunulmuş ve öğrencilerin algı skorları hesaplanmıştır. Genel problem cümlesi çatısı altında alt problemler belirlenmiş ve hipotezler kurulmuştur.

Çalışmanın alt problem cümleleri;

1. Cinsiyet değişkeni lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algı düzeyleri üzerinde etkili bir faktör müdür?
2. Lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme durumu lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algı düzeyleri üzerinde etkili bir faktör müdür?
3. Lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılıma durumu lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algı düzeyleri üzerinde etkili bir faktör müdür?
4. Öğrencilerin aylık hane gelirleri miktarı lojistik köylere ilişkin algı düzeyleri üzerinde etkili bir faktör müdür?

Problem cümlesi kapsamında belirlenen araştırma sorusu ve hipotezler ise aşağıda sunulmuştur.

**Araştırma Sorusu 1.** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları cinsiyet değişkenine göre farklılaşmakta mıdır?

- **Ho hipotezi;** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile cinsiyetleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur.
- **H1 hipotezi;** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile cinsiyetleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır.

**Araştırma Sorusu 2.** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme değişkenine göre farklılaşmakta mıdır?

- **Ho hipotezi;** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme durumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur.
- **H1 hipotezi;** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme durumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır.

**Araştırma Sorusu 3.** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları öğrencilerin lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılıma değişkenine göre farklılaşmakta mıdır?

- **Ho hipotezi;** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile öğrencilerin lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılıma durumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur.
- **H1 hipotezi;** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile öğrencilerin lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılıma durumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır.

**Araştırma Sorusu 4.** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları öğrencilerin aylık hane gelirleri değişkenine göre farklılaşmakta mıdır?

- **Ho hipotezi;** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile öğrencilerin aylık hane gelirleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur.
- **H1 hipotezi;** Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile öğrencilerin aylık hane gelirleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır.

## 1.2. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algılarının belirlenmesidir. Araştırma ile lojistik yönetimi bölümünde lisans eğitime devam eden öğrencilerin lojistik köylerin lojistik sektörüne sağladığı faydalara yönelik algılarının belirlenmesi ve ortaya çıkarılması hedeflenmektedir. Lojistik yönetimi bölümü öğrencilerinin lojistik köylerin sektör üzerindeki faydalarına ilişkin algılarının belirlenmesi ile sektör için çok önemli bir yapılanma olan lojistik köylerin önemine yönelik farkındalığın yeterli düzeyde mevcut olup olmadığı da literatüre sunulmuş olacaktır.

Araştırma kapsamında belirlenmesi amaçlanan bir diğer durum ise lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algılarının belirli değişkenlere göre farklılaşıp farklılaşmadığının ortaya çıkarılmasıdır. Bu amaçla aslında lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algılarının hangi değişkenlere göre değişiklik gösterdiğinin

belirlenmesi hedeflenmiştir. Araştırma kapsamında değişken olarak cinsiyet, lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme, lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılım durumları ve aylık hane gelirleri esas alınmıştır.

### **1.3. Araştırmanın Önemi**

Literatür incelendiğinde lojistik köylere yönelik pek çok çalışma ile karşılaşılmaktadır. Bu çalışmalardan bazıları ülkemizdeki belirli lojistik köylere yönelik çalışmalar iken bazıları ise lojistik köylerin yüksek düzeyde verimli yapılar olarak hizmet verebilmesi için gereken nitelik veya özelliklere yönelik çalışmalardır. Literatür incelendiğinde lojistik köylere ilişkin algının belirlendiği çalışmaların da mevcut olduğu bilinmektedir. Fakat çalışmalar incelendiğinde araştırmanın örneklem grubu olarak genelde lojistik sektöründe çalışanların tercih edildiği görülmektedir.

Tez çalışması kapsamında incelenen literatürde lojistik köylere ilişkin algı çalışmalarında örneklem grubu olarak lojistik yönetimi öğrencilerinin tercih edildiği bir çalışmaya rastlanmamıştır. Çalışma bu bakımdan özgündür. Çalışma kapsamında öğrencilerin lojistik köylere ilişkin algılarının belirli değişkenler açısından farklılaşma durumunun istatistiksel incelemesi de yapılmıştır.

Bugünün lojistik yönetimi öğrencileri geleceğin lojistik hizmet satışı ve pazarlaması, depo yönetimi, stok ve envanter yönetimi, satın alma ve tedarik planlaması, gümrükleme, dağıtım planlaması, tedarik zinciri planlaması ve yönetimi işlerini yaparak verimliliği ve etkinliği arttıracak bireylerdir. Bu bağlamda lojistik sektörünü geliştirecek her türlü bilgi ve donanıma sahip olarak mezun olmaları oldukça önemlidir.

Lojistik köylerin, sektöre sağladığı faydalar ve avantajlar düşünüldüğünde lojistik sektörü için yüksek derecede önemli bir alan olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan düşünüldüğünde lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algılarının belirlenmesi ile aslında mevcut müfredata veya uygulamalara ilişkin örnek bir durumda ortaya çıkacaktır. Algının belirlenmesi ihtiyaç duyulması halinde lojistik yönetimi lisans müfredatında lojistik köylere ilişkin ders içeriği veya uygulamalarda düzenleme veya iyileştirme çalışmaları için bir rehber olacaktır. Çalışmanın bu bakımdan önemli ve güçlü olacağı düşünülmektedir.

### **1.4. Sayıtlar (Varsayımlar)**

Bu araştırmada;

- Araştırmanın örneklemini oluşturan lojistik yönetimi öğrencilerinin araştırmanın veri toplama aracı olan Lojistik Kümelerin Bölgesel Faydaları Ölçeğinin maddelerine herhangi bir amaç gütmeksizin, içten, samimi ve gerçekçi bir şekilde cevap verdiği varsayılmıştır.

### 1.5. Sınırlılıklar

Bu araştırma;

- Türkiye Cumhuriyeti Devleti sınırları içerisinde İç Anadolu Bölgesinde bulunan bir devlet üniversitesinin Lojistik Yönetimi Bölümü lisans öğrencileri,
- Ölçme aracı olarak kullanılan lojistik kümelerin bölgesel faydaları ölçeğine verilen cevaplar,
- 2023-2024 bahar yarıyılında toplanan veriler ile sınırlıdır.

### 1.6. Tanımlar

Lojistik, lojistik köy ve algı kavramlarına ait tanımlar aşağıda sunulmuştur.

**Lojistik;** Tedarik zincirinin bir bölümü, bir parçası olarak hizmetlerin, ürünlerin ve malların ve bu varlıklara ilişkin bilgilerin başlangıç ve tüketim noktaları arasında müşteri gereksinim ve ihtiyaçlarını karşılamak hedefiyle etkin ve verimli bir şekilde akışı ve depolanmasını sağlayan, uygulayan ve kontrolünü yapan bir sürecin tümüdür

**Lojistik Köy;** dağıtım, ulaştırma ve lojistik ile ilişkili bölgesel ve küresel çapta faaliyet yürüten çeşitli işletme veya firmaların ticari esaslar çerçevesinde bir arada buldukları özel alanlardır.

**Algı;** Algı dediğimiz kavram aslında bir süreci ifade eder. Bu süreç duyularımız yoluyla alınan bilgilerin anlamlandırılması ve yorumlanmasını kapsamaktadır. Algılama süreci yüksek seviyeli zihinsel bir faaliyet olarak tanımlanır. Algılama süreci ile uyarının komplike nitelikleri irdelenir (Genç, 2003; Pettersson, 2010).

## BÖLÜM 2

### 2. İLGİLİ ARAŞTIRMALAR

Alan yazın incelendiğinde lojistik köylere yönelik çeşitli çalışmaların bulunduğu görülmektedir. Bu bölümde yerli ve yabancı literatürde yer alan çalışmalara yer verilecektir.

Kebeci (2015) lojistik köylerin pazarlama sürecine etkisi: Karabük özelinde sektörel algı durumu isimli çalışmasında, Karabük ilinde faaliyet gösteren 108 işletme yöneticisi ile çalışarak, lojistik köy algılarını belirlemeyi amaçlamıştır. Araştırma sonuçları, işletme yöneticilerinin lojistik köyler ile ilgili istihdam edilen personel sayısını arttıracaklarını, nakliye maliyetini düşüreceklerini, ihracatı arttıracakları düşündüklerini göstermiştir. Katılımcılara, lojistik köy için uygun arazi sorulduğunda ise çoğunluğunun Karabük ilinin Eskipazar isimli ilçesi sınırları içerisinde yer alan Bayındır Köyü'ne ait araziye gösterdikleri belirtilmiştir.

Erol (2015) lojistik köylerin önemi ve intermodal taşımacılık faaliyetleriyle desteklenmesi: karaman ilinde bir uygulama isimli çalışmasında Karaman ilinde bulunan Organize Sanayi Bölgesi üretim işletmelerinin lojistik köylere ve lojistik köyün kurulması durumunda sanayi bölgesinde yer alan üretim işletmelerinin durumdan nasıl etkileneceğine yönelik algılarını belirlemeyi hedeflemiştir. Araştırmacı 39 üretim işletmecisi ile yüz yüze görüşerek anket uygulamak suretiyle veri toplamıştır. Araştırma sonuçları Karaman ili Organize Sanayi Bölgesi üretici firma yetkililerinin çoğunlukla lojistik köy ve intermodal taşımacılığın faydalı olduğu görüşünü taşıdıklarını göstermiştir.

Rivera vd., (2016) çalışmalarında lojistik kümeler bağlamında daha fazla yığılma, eğitim ve firma büyüklüğünün iş birliği ve katma değerli hizmetler üzerindeki etkisini incelemeyi amaçlamıştır. Araştırmada tarama modeli kullanılarak anket yolu ile veriler toplanmıştır. Veriler Zaragoza (İspanya) lojistik köy bölgesinden elde edilmiştir. Araştırma sonucunda bir alanda lojistik bağlamında yığılmanın veya kümelenmenin olmasının taşıma kapasitesi paylaşımını, iş birliğini olumlu etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Çevik ve Yılmaz (2016) çalışmasında Kayseri ilinde bulunan lojistik köyün incelemesini yapılmasını amaçlamışlardır. Araştırmacılar, Boğazköprü lojistik köyünün mevcut performans durumunu değerlendirmek ve lojistik köye ilişkin beklentileri ortaya çıkarmak adına hem nicel hem nitel yöntemler kullanmışlardır. Çalışma sonucunda ulaşılan

nitel verilerden elde edilen nicel verilerin değerlendirilmesi ile Kayseri ilindeki lojistik köyün 5 üzerinden 3,74' lük bir puana sahip olduğu belirlenmiştir.

Gunyashev (2016) çalışmasında, Kazakistan lojistik sektörü ve sektör paydaşlarının lojistik köy ile ilgili görüşlerinin SWOT analizi ile değerlendirilmesini hedeflemiştir. Araştırmacı çalışma kapsamında 12 paydaş ile görüşmüştür. Araştırma sonucunda paydaşların Kazakistan coğrafyasında kurulacak bir lojistik köy veya merkez için öncelikle alt yapı sorununun çözülmesi gerektiğini düşündükleri ortaya çıkmıştır. Paydaşlar, bölgesel lojistik ağlar ile üretici ve son kullanıcı arasındaki bağlantının sağlanacağına inandıklarını belirtmişlerdir.

Gürbüz vd., (2016) çalışmalarında üretim işletmelerinde yönetici pozisyonunda çalışan personelin lojistik köylere ilişkin algılarını belirlemeyi hedeflemiştir. Araştırma Karabük ilinde gerçekleştirilmiştir. Araştırma verileri 108 işletme yöneticisine anket uygulanarak toplanmıştır. Araştırma sonucunda işletme yöneticilerinin lojistik köylerin personel istihdamını, müşteri memnuniyetini, ihracatı, firma karlarını, yenilikçiliği arttıracığını; çevre kirliliği, trafik yükü ve maliyeti azaltacağını düşündükleri belirlenmiştir.

Dağdeviren (2019) Mersin ilinde faaliyete devam eden lojistik işletmelerde çalışan personelin lojistik köylere ilişkin bakış açılarının değerlendirilmesi üzerinde çalışmalar yürütmüştür. Araştırmada Mersin ilinde farklı işletmelerde çalışan 257 personele ulaşılmıştır. Veriler anket yolu ile toplanmıştır. Çalışma sonuçlarına göre lojistik işletmelerde çalışan personelin lojistik köylere ilişkin farkındalıkları yüksek düzeydedir. Çalışanlar, lojistik köylerin sektöre avantaj sağlayan merkezler olduğunu düşündüklerini belirtmişlerdir.

Şahanoğlu (2020) çalışmasında Lojistik köylerin kurulması ve yeşil ekonomi bağlamında sürdürülebilir kalkınma ile ilişkisini incelemiştir. Araştırmacı örneklem olarak Gaziantep ilini belirlemiştir. Çalışmada araştırma kapsamında ilde lojistik sektöründe önemli bir paya sahip iki üretici firmanın yanı sıra Büyükşehir Belediyesi, Ticaret Odası ve İpek Yolu Kalkınma ajansı ile görüşmeler yapılmıştır. Görüşmeler yarı yapılandırılmış mülakat tekniği ile gerçekleştirilmiştir. Çalışma sonunda Gaziantep ili için lojistik köyün dağıtımını tek merkezden gerçekleştirmesi, gümrük işerini kolaylaştırması, kurumsallaşma sorununu ortadan kaldırması, güvenli bir ortam sunması, üretici firmaların fiziki olanaklarını arttırması gibi birçok avantajının bulunduğu belirtilmiştir.

Şekkeli vd. (2020) çalışmalarında yöre halkının Kahramanmaraş ilinde kurulan lojistik köye ilişkin tutumlarını incelemek ve farkındalıklarının artırılmasının sağlanmasını amaçlamıştır. 22 soruluk bir anket ile veri toplayan araştırmacılar yöre halkının lojistik köy kavramına pek aşina olmadığı fakat lojistik köylerin bölge ekonomisi üzerinde olumlu etkilerini olacağını düşündüklerini ortaya çıkarmıştır.

Davutoğlu (2021) çalışmasında Mersin ilinde bulunan Yenice Lojistik Köyünün bölge ekonomisi üzerinde etkisini araştırmayı hedeflemiştir. Araştırmacı akademisyen, özel sektör çalışanı, devlet memurlarından oluşan 14 kişilik gruba Delphi soru formu uygulamıştır. Çalışma sonucunda katılımcılar Yenice Lojistik Köyünün bölge ekonomisi üzerinde genel olarak olumlu etkiye sahip olduğunu düşündükleri belirlenmiştir. Katılımcılar genel olarak Yenice Lojistik Köyünün bölgenin tanınırlığını, lojistik faaliyet kapasitesini arttıracığını, lojistik uygulamaların çevre kirliliği üzerindeki olumsuz etkisini azaltacağını belirtmişlerdir.

Yıldız (2022) çalışmasında lojistik köylerin bölgesel ihracat üzerindeki etkilerini incelemeyi hedeflemiştir. Araştırmacı çalışma kapsamında TRA 2 (Ağrı, Ardahan, Kars, Iğdır) bölgesinde ihracat faaliyeti üreten firmaların beklentilerini belirlemiştir. Araştırma kapsamında bölgede bulunan 70 firma içinden 42 veri elde edilmiştir. Veriler anket yolu ile toplanmıştır. Araştırma sonucunda ilgili bölgedeki firmaların çoğunlukla lojistik köylerin hedef pazarlara hızlı ve güvenli ulaşımı sağladığını, maliyetin düşmesini kârın artmasını sağladığını, müşteri ilişkilerinde ve pazarlamada avantaj sağladığını, ürünlerin sevk ve dağıtımının kontrolünün kolaylaştırılmasını sağladığını, yeni pazarlama alanları sunduğunu düşündükleri belirlenmiştir.

Kılıç (2022) çalışmasında lojistik merkezlerin buldukları bölgenin kalkınmasındaki rolünü incelemeyi hedeflemiştir. Araştırmacı örneklem olarak Erzurum ilini belirlemiştir. Araştırma verileri Deplhi tekniği ile toplanmıştır. Araştırma kapsamında 13 kuruluştan çeşitli meslek gruplarından 20 kişi ile uygulama yapılmıştır. Araştırma sonuçlarına göre Palandöken Lojistik Merkezi, ithalat, istihdam ve ihracatta artış, demiryolu ulaşımının gelişimi, kazalarda azalma, ekonominin gelişmesi, yakıt tasarrufu, firma sayısında artış ve şehrin tanınırlığının artması gibi avantajlar sağlayacaktır.

Koroğlu (2023) çalışmasında Organize sanayi bölgesinde faaliyetine devam işletmelerin yöneticilerinin lojistik köylere ilişkin tutumlarını belirlemeyi hedeflemiştir. Araştırma Karaman ilinde gerçekleştirilmiştir. Çalışma kapsamında ambalaj ve gıda

sektöründe faaliyet veren firmalardan 100 yönetici konumundaki personel ile yürütülmüştür. Veri toplama aracı olarak lojistik köylere yönelik tutum ölçeği kullanılmıştır. Araştırma sonuçları Karaman ili organize sanayi bölgesi firma yöneticilerinin lojistik köylere yönelik olumlu tutuma sahip olduğunu göstermiştir. Katılımcılar lojistik köylerin, işbirliğini ve kar oranını arttırdığını, maliyeti azalttığını, üretim ve pazarlama ağını genişlettiğini, müşteriler ile güvenli ilişkilerin kurulmasını sağladığını belirtmişlerdir.

Kaya & Dışkaya (2024) çalışmasında 2015 yılında Birleşmiş Milletler tarafından belirlenen sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin başarıya ulaşmasında lojistik merkezlerin ve köylerin önemine ilişkin bir araştırma gerçekleştirmiştir. Çalışma sonucunda lojistik köy ve merkezlerin yapısı gereği sağladığı avantajlar ile ekonomik, toplumsal ve çevresel sürdürülebilirlik ve kalkınmayı destekleyerek sürdürülebilir kalkınma hedeflerinden 1(Yoksulluğa son), 9 (Sanayi, yenilikçilik ve alt yapı), 17 (Amaçlar için ortaklık), 2 (Açlığa son), 3 (Sağlık ve kaliteli yaşam), 5 (Toplumsal cinsiyet eşitliği), 10 (Eşitsizliklerin azaltılması), 16 (Barış, adalet ve güçlü kurumlar), 12 (Sorumlu üretim ve tüketim), 13 (İklim eylemi), 14 (Suda yaşam) ve 15. (Karasal yaşam) hedeflere katkı sağladığı ve başarıya ulaşmasında etkili olduğu belirtilmiştir.

## BÖLÜM 3

### 3. YÖNTEM

Lojistik yönetimi bölümü öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algılarının belirlenmesi amacı ile yürütülen bu araştırma nicel bir araştırmadır.

#### 3.1. Araştırmanın Modeli

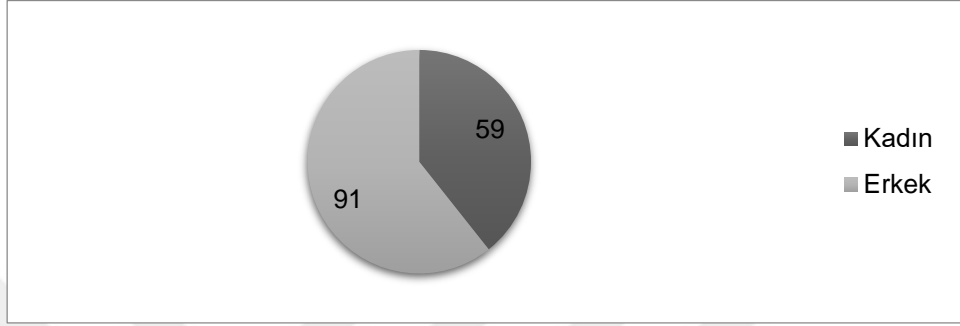
Lojistik yönetimi bölümü öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algılarının belirlenmesi amacı ile yürütülen bu araştırma betimsel bir çalışmadır. Araştırmanın modeli ise nicel araştırma desenlerinden biri olan tarama (survey) şeklinde dizayn edilmiştir. Tarama deseni, çok sayıda elemanın şekillendirdiği bir evren hakkında genel anlamda bir görüşe ve yargıya varmak amacıyla evrenin tümü ya da ondan alınacak bir grup üzerinde yapılan nicel çalışmadır. Tarama deseni ile yapılan çalışmalarda evrenin mevcut durumu, evrene ilişkin eğilimler ya da değerler ortaya çıkarılabilir (Creswell, 2017; Karasar 2005). Tarama araştırmaları temel prensip olarak insanların ne düşündüğünü merak ediyorsan onlara sor anlayışını benimsemektedir. Bu nedenle mevcut durum ortaya koymak amacı ile gerçekleştirilen çalışmalar için oldukça uygun ve elverişli bir nicel araştırma yöntemidir (Christensen vd., 2020).

#### 3.2. Araştırmanın Çalışma Grubu

Araştırmanın çalışma grubunu Türkiye sınırları içerisinde İç Anadolu Bölgesinde bulunan bir devlet üniversitesinin Lojistik Yönetimi Bölümünde lisans eğitimine devam eden öğrenciler oluşturmaktadır. Araştırmanın çalışma grubunun belirlenmesinde örnekleme yöntemlerinden kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntem, araştırmacının ulaşabileceği bir araştırma evreninden veri toplama sürecini ifade etmektedir. Kolayda örnekleme yöntemi, temel olarak araştırmacının kolayca ulaşabileceği bir örneklem belirlemesi ve kullanması olarak tanımlanabilir (Koerber ve McMichael, 2008; Rahi, 2017).

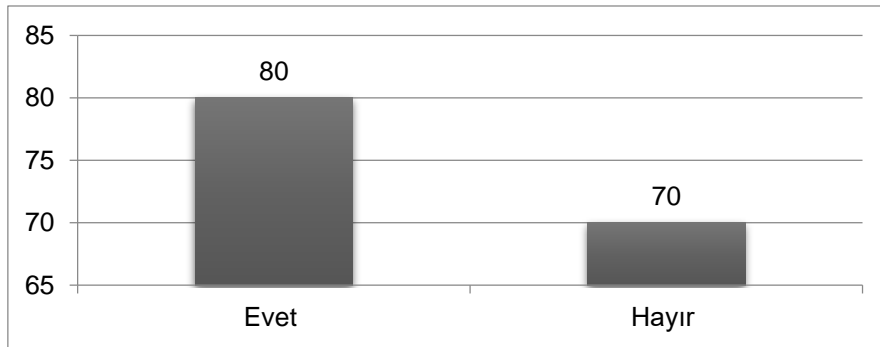
Örnekleme büyüklüğünün yeterliliğinde ise genel olarak betimsel çalışmalarda örneklem genişliği en az 100, korelasyon çalışmalarında değişkenler arasında ilişkinin kurulabilmesi için 50, deneysel çalışmalarda her bir grup için 30 sayısı uygun görülmektedir. Örneklem sayısına yönelik bir diğer genel kanı ise ölçme aracının madde sayısı ile ilişkilendirildiği yöntemdir. Madde sayısının en az beş katı büyüklüğündeki örneklem yeterli görülmektedir (Bryman & Cramer, 2001; Özen & Gül, 2007).

Çalışma grubunu 150 öğrenci oluşturmaktadır. Çalışma grubunu oluşturan öğrenciler Türkiye sınırları içerisinde İç Anadolu Bölgesinde bulunan bir devlet üniversitesinin Lojistik Yönetimi Bölümünde lisans eğitimine devam eden tüm sınıf düzeylerinden öğrencilerden oluşmaktadır. Çalışma grubunu oluşturan lisans öğrencileri incelendiğinde gruptaki 59 öğrencinin kadın, 91 öğrencinin erkek olduğu görülmektedir. Çalışma grubunun cinsiyetlerine ilişkin bilgileri Grafik 1’ de sunulmuştur.



**Grafik 1.** Çalışma Grubunu Oluşturan Öğrencilerin Cinsiyet Dağılımı

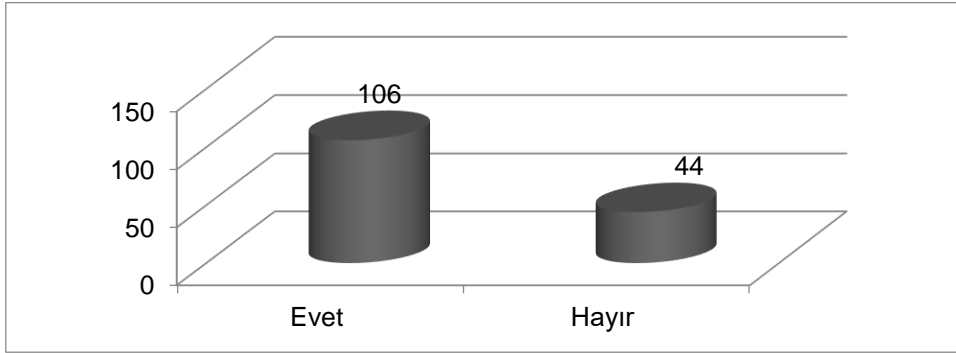
Çalışma grubunu oluşturan öğrencilerin bir başka demografik verisi lojistik yönetimi konulu yayınları düzenli bir şekilde takip edip etmedikleri bilgisidir. Çalışma grubunu oluşturan 80 öğrenci lojistik yönetimi konulu yayınları düzenli bir şekilde takip ettiğini belirtirken, 70 öğrenci lojistik yönetimi konulu yayınları düzenli bir şekilde takip etmediğini belirtmiştir. Veriler Grafik 2’ de sunulmuştur.



**Grafik 2.** Çalışma Grubunu Oluşturan Öğrencilerin Lojistik Yönetimi Konulu Yayınları Takip Etme Durumu Dağılımı

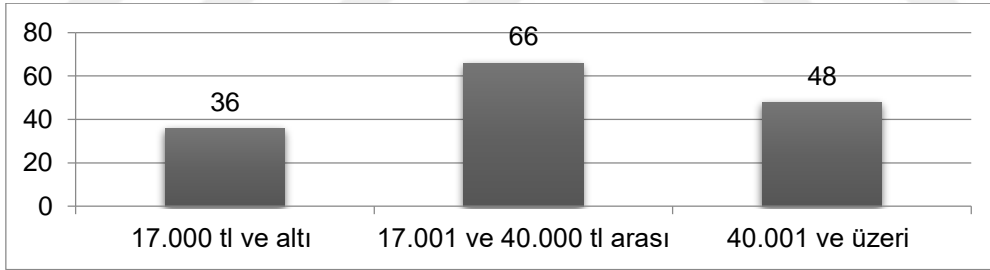
Çalışma grubunu oluşturan öğrencilerden toplanan bir diğer demografik veri ise öğrencilerin Lojistik sistemler ve yönetimine yönelik herhangi bilimsel toplantıya (Konferans, seminer, çalıştay vb.) katılıp katılmadıkları bilgisidir. 106 öğrenci bu soruya evet cevabını

verirken 44 öğrenci lojistik sistemler ve yönetimine yönelik herhangi bir bilimsel toplantıya katılmadığını belirtmiştir (Grafik 3).



**Grafik 3.** Çalışma Grubunun Lojistik Sistemler ve Yönetimine Yönelik Bilimsel Toplantıya Katılım Durumu Dağılımı

Araştırmanın çalışma grubundan toplanan son demografik veri ise öğrencilerin aylık hane gelirleri verileridir. Öğrenci cevapları analiz edildiğinde çalışma grubunu oluşturan 36 öğrenci aylık hane gelirinin 17.000 ve altı, 66 öğrenci aylık hane gelirinin 17.001 TL ile 40.000 TL arası, geriye kalan 48 öğrenci ise aylık hane gelirinin 40.001 ve üzeri olduğunu belirtmiştir (Grafik 4).



**Grafik 4.** Çalışma Grubunun Aylık Hane Geliri Dağılımı

Çalışma grubunun demografik özelliklerinin özetlendiği veriler Tablo 1’ de sunulmuştur.

**Tablo 1.** Çalışma Grubunun Demografik Özellikleri

Cinsiyet	Lojistik Yönetimi Konulu Yayınları Takip Etme Durumu		Lojistik Sistemler ve Yönetimine Yönelik Bilimsel Toplantıya Katılım Durumu		Aylık Hane Geliri				
	Kadın	Erkek	Evet	Hayır	Evet	Hayır	17.000 TL ve altı	17.001 ve 40.000 TL arası	40.001 ve üzeri
Sayı	59	91	80	70	106	44	36	66	48
%	39,33	60,66	53,33	46,66	70,66	29,33	24	44	32

### 3.3. Veri Toplama Araç ve Teknikleri

Çalışmada veri toplama aracı olarak Şekkeli ve Bakan (2021) tarafından geliştirilen “Lojistik Kümelerin Bölgesel Faydaları” ölçeği kullanılmıştır. Ölçeğin geçerlik ve güvenilirlik çalışmaları Şekkeli ve Bakan (2021) tarafından yapılmıştır. Geçerlik çalışmaları için, araştırmacılar ilgili ölçeğe önce açımlayıcı faktör analizi daha sonra doğrulayıcı faktör analizi uygulamıştır. Analizler sonucu taslak olarak 20 soru hazırlanan ölçekten 5 soru çıkarılarak 15 soruda karar kılınmıştır. Geçerlik çalışmaları kapsamında yapılan faktör analizi sonucuna göre geliştirilen ölçek ekonomik faydalar, çevresel faydalar, sosyal faydalar ve sektörel faydalar olmak üzere dört faktörlü yapıya sahiptir.

Lojistik Kümelerin Faydaları Ölçeği'nin güvenilirlik analizleri sonucunda Cronbach Alpha değerinin ölçeğin tamamı (15 maddeden oluşmaktadır) için 0,910; ekonomik faydalar alt boyutu (3 maddeden oluşmaktadır) için 0,852; çevresel faydalar alt boyutu (5 maddeden oluşmaktadır) için 0,876; sosyal faydalar alt boyutu (3 maddeden oluşmaktadır) için 0,789 ve sektörel faydalar alt boyutu (4 maddeden oluşmaktadır) için 0,876 olarak hesaplandığı görülmektedir.

Ölçme aracı olarak kullanılan Lojistik Kümelerin Faydaları Ölçeği iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm araştırmanın çalışma grubunun daha iyi tanınmasını sağlamak amacı ile belirlenen demografik değişkenlerin oluşturduğu kişisel bilgi formudur. İkinci bölüm ise ölçek maddelerinden oluşmaktadır. Ölçek 5’ li likert tipinde dizayn edilmiş bir ölçektir. Her bir madde için katılma derecesini temsilen “kesinlikle katılmıyorum”, “katılmıyorum”, “kararsızım”, “katılıyorum”, “kesinlikle katılıyorum” şeklinde seçenekler bulunmaktadır.

Ölçme aracı olarak kullanılan lojistik kümelerin bölgesel faydaları ölçeğinin geçerlik ve güvenilirlik çalışmalarının firma çalışanları ile yapılmasından dolayı bu araştırma kapsamında araştırmacı geçerlik ve güvenilirlik çalışmalarını üniversite öğrencileri ile tekrar gerçekleştirmiştir. Literatür incelendiğinde ölçülmek istenen madde sayısının 5 katı büyüklüğünde bir örneklemin ölçme için yeterli kabul edildiği görülmektedir (Büyüköztürk, 2002; Yiğit & Altan-Kurnaz, 2010). Toplamda 15 maddeden oluşan ölçek için katılımcı grubu ile geçerlik ve güvenilirlik çalışmaları yapılmıştır. Geçerlik ve Güvenirlik çalışmalarının sonuçları bulgular bölümünde sunulmuştur.

### **3.4. Verilerin Toplanması**

Çalışmanın verileri araştırmacı tarafından yüz yüze toplanmıştır. Araştırma verileri 2023-2024 Bahar yarıyılında 15.04-10.05 tarihleri arasında toplanmıştır. Araştırma verilerinin toplanmasında gönüllülük ilkesi esas alınmıştır. Veri toplama aracının ilk sayfasında yer alan açıklayıcı bir yönerge ile öğrencilere araştırmanın amacı hakkında bilgi verilmiştir. Verilerin sadece bu araştırma için kullanılacağı bilgisi sunulmuştur. Öğrencilerin ölçeği cevaplama için belli bir süre verilmemiştir. Süre kısıtlaması uygulanmamıştır.

### **3.5. Verilerin Analizi**

Verilerin analizi aşamasında Excel, SPSS ve AMOS paket programlarından faydalanılmıştır. Veriler öncelikle Microsoft Excel tablolama programına girilmiş daha sonra gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Düzenlenen veriler analiz türüne göre SPSS ve AMOS paket programlarında analiz edilmiştir. AMOS programı veri toplama aracının geçerlik çalışmaları kapsamında gerçekleştirilen doğrulayıcı faktör analizi için tercih edilmiştir. Analizler sürecinde Kesinlikle Katılmıyorum=1, Katılmıyorum=2, Kararsızım=3, Katılıyorum=4 ve Kesinlikle Katılıyorum=5 olarak kodlanmıştır.

## BÖLÜM 4

### 4. BULGULAR

Bu bölümde araştırma bulguları sunulacaktır. Bulgular sunulurken öncelikle veri toplama aracının güvenilirlik ve geçerlik çalışmalarına yönelik veriler sunulacaktır.

#### 4.1. Veri Toplama Aracının Geçerlik Çalışmaları

Araştırmada veri toplama aracı olarak kullanılan Şekkeli ve Bakan (2021) tarafından geliştirilen “Lojistik Kümelerin Faydaları Ölçeği” geçerli ve güvenilir bir ölçme aracıdır. Ölçek, lisans öğrencileri üzerinde uygulanmadığı için araştırmacı geçerlik ve güvenilirlik çalışmalarını tekrarlamıştır. Lojistik yönetimi lisans bölümünde okuyan öğrenciler ile geçerlik ve güvenilirlik çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

Veri toplama aracının yapı geçerliliği için faktör analizi yapılmıştır. Ölçek geliştirme sırasında ölçek maddeleri literatürdeki alt boyutlara göre oluşturulduğu için yapı geçerliğinin sınanmasında doğrulayıcı faktör analizi kullanılmıştır. Doğrulayıcı faktör analizi literatürde yer alan bilgiler doğrultusunda geliştirilmiş bir modeli test etmek için kullanılan bir faktör analizidir. Doğrulayıcı faktör analizi (DFA) literatürce varsayılan teorik yapının araştırma verileri ile uyumunu temel almaktadır. Bu faktör analizi araştırmada elde edilen verilerin daha önceki bir süreçte belirlenmiş faktör yapısına uygunluğuna odaklanmaktadır (Effendi ve vd. 2019; Vet, vd. 2005).

Faktör analizine geçmeden önce verilerin faktör analizine uygun olup olmadığına karar vermek için Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) ile Barlett Küresellik Testi yapılmıştır. KMO testi araştırma verilerinin ilişkiler bakımından yeterliliğini gösteren bir örneklem uygunluk ölçüsüdür. Barlett Küresellik Testi ise gerçek korelasyon matrisi olarak adlandırılan maddeler arası ilişkilerin mevcut olduğu matris ile birim matris arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olup olmama durumunun sınıandığı bir ölçüttür. Verilerin faktör analizine uygun olması için KMO değerinin 0,7 ve üzeri Barlett Küresellik Testinin ise istatistiksel olarak anlamlı ( $p < ,05$ ) olması beklenir (Field, 2005; Henson ve Roberts, 2006; Kaiser, 1974). KMO ve Barlett Küresellik Testi için SPSS programı kullanılmıştır. Analiz sonuçları tablo 2’ de sunulmuştur.

**Tablo 2.** KMO and Bartlett's Test Sonuçları

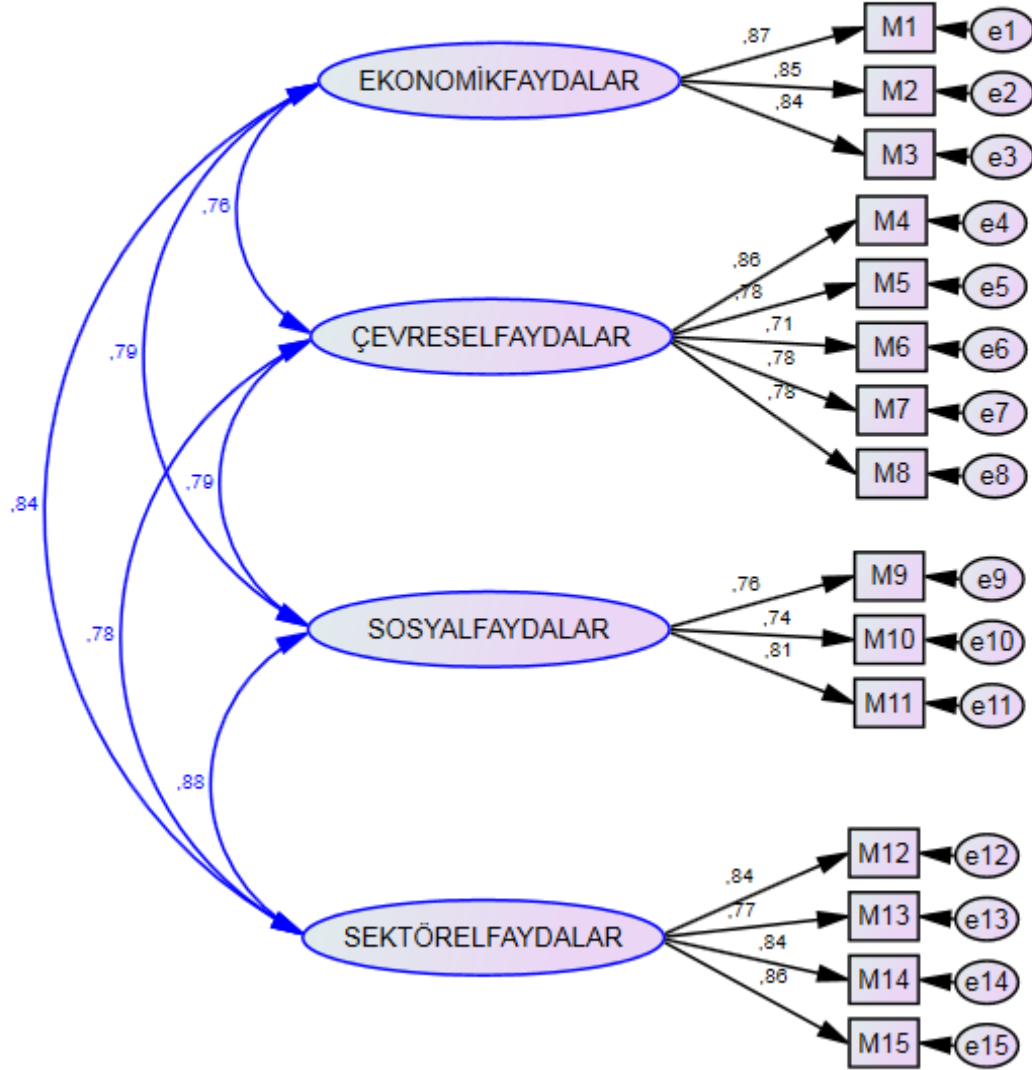
<b>Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy</b>		,918
<b>Bartlett's Test of Sphericity</b>	Approx. Chi-Square	1644,818
	df	105
	Sig.	,000

Analiz sonuçlarına göre KMO ölçütü ,918 olarak hesaplanmıştır. Literatür incelendiğinde bu değerinin; 0,7 ve üzeri olduğu durumların örneklemin ilişkiler açısından yeterli olduğu şeklinde yorumlandığı görülmektedir. Bir diğer ölçüt olan Barlett Küresellik Testi ise istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ( $p < ,05$ ).

Doğrulayıcı faktör analizi sonuçlarına geçmeden önce verilerin normal dağılıma sahip olup olmadığı kontrol edilmiştir. Verileri normal dağılıma karar vermek için toplam puan üzerinden basıklık ve çarpıklık sayıları hesaplanmıştır. Literatür incelendiğinde basıklık ve çarpıklık değerlerinin +2 ile -2 aralığında hesaplanan verilerin normal dağıldığının kabul edildiği görülmektedir (George & Mallery, 2016). Çalışma kapsamında hesaplanan çarpıklık ve basıklık katsayıları normal dağılım için yeterli görülen aralıktadır (Çarpıklık katsayısı = -1,261; Basıklık katsayısı = 1,949). Çalışma verileri normal dağılım göstermektedir.

Şekkeli ve Bakan (2021) çalışmalarında lojistik kümelerin bölgesel faydaları ölçeğinin dört alt boyutlu bir yapıya sahip olduğunu belirtmiştir. Araştırmacılar ölçekte yer alan ilk üç ifadenin lojistik köylerin ekonomik faydalarına, 4, 5, 6, 7 ve 8 numaralı maddelerin çevre üzerindeki faydalarına, 9, 10 ve 11 numaralı maddelerin sosyal faydalara ve 12, 13, 14 ve 15 numaralı maddelerin ise sektörel faydalara yönelik maddeler olduğunu belirtmişlerdir. Araştırmacıların belirttiği dört faktörlü yapı doğrulayıcı faktör analizi ile sınanmıştır. Doğrulayıcı faktör analizi için AMOS programı tercih edilmiştir.

Doğrulayıcı faktör analizine yönelik Path (Yol) diyagramı şekil 1’ de sunulmuştur.



Şekil 1. Doğrulayıcı faktör analizine ilişkin yol (Path) diyagramı

Doğrulamalı faktör analizi yol diyagramı incelendiğinde birinci faktör olan Ekonomik Faydalar isimli faktöre ait maddelerin faktör yüklerinin 0,84-0,87; ikinci faktör olan Çevresel Faydalar isimli faktöre ait maddelerin faktör yüklerinin 0,71-0,86; üçüncü faktör olan Sosyal Faydalar isimli faktöre ait maddelerin faktör yüklerinin 0,74-0,81; dördüncü faktör olan Sektörel Faydalar isimli faktöre ait maddelerin faktör yüklerinin ise 0,77-0,86 arasında değiştii görölmektedir.

Doğrulamalı faktör analizi yol diyagramı incelendiğinde elde edilen bir diğer data ise alt boyutların arasındaki ilişkinin yönü ve gücüdür. Yol diyagramı incelendiğinde ekonomik faydalar ile çevresel faydalar alt boyutları arasında pozitif yönde güçlü bir ilişki (0,76); çevresel faydalar ile sosyal faydalar alt boyutları arasında pozitif yönde güçlü bir ilişki (0,79); sosyal faydalar ile sektörel faydalar alt boyutları arasında ise yine pozitif yönde güçlü bir ilişki tespit edilmiştir (0,88). Ekonomik faydalar ile sosyal faydalar alt boyutları arasında pozitif yönde güçlü bir ilişki (0,79); ekonomik faydalar ile sektörel faydalar alt boyutları arasında pozitif yönde güçlü bir ilişki (0,84); çevresel faydalar ile sektörel faydalar alt boyutları arasında ise pozitif yönde güçlü bir ilişki (0,78) hesaplanmıştır.

şekkeli ve Bakan (2021) tarafından belirlenen dört faktörlü yapının araştırma verileri ile uygunluk gösterip göstermediğine karar verebilmek için analiz sonucu elde edilen uyum indeksi verileri literatürce Doğrulamalı Faktör Analizi Uyum İndeksleri olarak kabul edilen indeksler ile karşılaştırılmıştır. Doğrulamalı faktör analizi sonucu hangi uyum indekslerinin verilmesi gerektiğine dair ortak bir kanı literatürde bulunmamaktadır. Farklı araştırmacılar tarafından verilmesi uygun bulunan indekslerden söz etmek mümkündür. Örneğin; McDonald ve Ho (2002) çalışmasında CFI, GFI, NFI ve NNFI (TLI) indekslerinin; Garver ve Mentzer (1999) çalışmasında RMSEA, CFI ve NNFI (TLI) indekslerinin; Brown (2006) çalışmasında RMSEA, SRMR, CFI ve NNFI (TLI) indekslerinin ve Iacobucci (2010) çalışmasında ise doğrulamalı faktör analizi çalışmalarında CFI ve SRMR uyum indekslerinin rapor edilmesi gerektiğini belirtmektedir. Literatür incelendiğinde araştırmacıların verilmesi gerektiğine dair fikir birliği sağladığı değerin  $\chi^2/sd$  değeri olduğu görölmektedir (Mulaik vd., 1989). Çalışmada uyum indeksleri olarak  $\chi^2/df$ , RMSA, S-RMR, GFI, NFI, IFI, TLI, CFI indekslerine ait değerler sunulmuştur (Baumgartner & Homburg, 1996; Bentler, 1980; Bentler & Bonett, 1980; Browne & Cudeck, 1993; Byrne, 2010; Hu & Bentler, 1999; Kline, 2011; Marsh, vd., 2006; Meyers, vd., 2006; Schermelleh-Engel & Moosbrugger, 2003).

Doğrulayıcı faktör analizi sonucu elde edilen modele ait uyum indeksleri Tablo 3’ de sunulmuştur.

**Tablo 3.** Test Edilen Modelin Uyum İndeksleri

Uyum İndeksleri	Mükemmel Uyum	Kabul Edilebilir Uyum	Test Edilen Modele Ait Uyum Katsayıları
$\chi^2/df$	$\chi^2/df \leq 3$	$3 < \chi^2/df < 5$	2,00
<b>RMSA</b>	$0 < RMSA \leq 0,05$	$0,06 \leq RMSA \leq 0,08$	0,08
<b>S-RMR</b>	$0 \leq S-RMR \leq 0,05$	$0,05 < S-RMR < 0,08$	0,03
<b>GFI</b>	$GFI \geq 0,90$	$0,85 < GFI < 0,90$	0,88
<b>NFI</b>	$NFI \geq 0,95$	$0,90 \leq NFI < 0,95$	0,90
<b>IFI</b>	$IFI \geq 0,95$	$0,90 < IFI < 0,95$	0,94
<b>TLI</b>	$TLI \geq 0,95$	$0,90 < TLI < 0,94$	0,93
<b>CFI</b>	$CFI \leq 0,97$	$0,90 \leq CFI \leq 0,95$	0,94

Tablo 3 incelendiğinde elde edilen uyum katsayılarının tamamının uygun aralıklarda olduğu görülmektedir. Şekkeli ve Bakan (2021) tarafından geliştirilen dört faktörlü yapı doğrulayıcı faktör analizi ile desteklenmektedir. Elde edilen model verileri Şekkeli ve Bakan (2021) tarafından geliştirilen “Lojistik Kümelerin Bölgesel Faydaları Ölçeği” lojistik bölümü öğrencileri için geçerli bir ölçme aracı olduğunu göstermektedir.

#### 4.2. Veri Toplama Aracının Güvenirlik Çalışmaları

Araştırmada veri toplama aracı olarak kullanılan ölçek geçerlik çalışmalarının ardından güvenilirlik testlerine tabi tutulmuştur. Veri toplama aracı olarak tercih edilen Lojistik Kümelerin Bölgesel Faydaları Ölçeği 5’ li likert yapıda geliştirilmiş bir ölçektir. Ölçeğin güvenilirliğinin sınanması için alt boyutlar ve geneli için Cronbach Alpha ( $\alpha$ ) güvenilirlik katsayısı hesaplanmıştır. Ölçeğin geneli ve dört alt boyutu (faktör) için hesaplanan güvenilirlik katsayıları Tablo 4’ de sunulmuştur.

**Tablo 4.** Ölçeğin Alt Boyutları ve Geneline Ait Güvenirlik Katsayıları

	Ortalama	Standart Sapma	Madde Sayısı	Cronbach Alpha
<b>Faktör 1. Ekonomik Faydalar</b>	11,82	2,94	3	,89
<b>Faktör 2. Çevresel Faydalar</b>	18,09	4,65	5	,88
<b>Faktör 3. Sosyal Faydalar</b>	11,27	2,79	3	,81
<b>Faktör 4. Sektörel Faydalar</b>	15,83	3,93	4	,89
<b>Ölçeğin Geneli</b>	57,01	12,65	15	,94

Klein (2004)' e göre veri toplama aracının güvenilir bir araç olarak yorumlanması için hesaplanan güvenilirlik değerinin 0,7 ve üzerinde olması gerekmektedir (Kennedy, 2022). Tablo 4 incelendiğinde tüm alt boyutlar ve ölçeğin geneli için hesaplanan güvenilirlik katsayısının 0,7' den daha büyük değerlerde elde edildiği görülmektedir. Ölçeğin birinci alt boyutu olan ekonomik faydalar faktörü için Cronbach  $\alpha = 0,89$ ; ikinci alt boyut olan çevresel faydalar faktörü için Cronbach  $\alpha = 0,88$ ; üçüncü alt boyut olan sosyal faydalar faktörü için Cronbach  $\alpha = 0,81$ ; dördüncü alt boyut olan sektörel faydalar faktörü için Cronbach  $\alpha = 0,89$  ve ölçeğin geneli için hesaplanan Cronbach  $\alpha = 0,94$  olarak belirtilmiştir.

Veri toplama aracı için yapılan geçerlik ve güvenilirlik çalışmaları ölçeğin geçerli ve güvenilir bir ölçme aracı olduğunu göstermektedir. Veri toplamak için kullanılan Şekkeli ve Bakan (2021) tarafından geliştirilen ölçek araştırmancının katılımcı grubu için uygun, geçerli ve güvenilir bir ölçme aracıdır.

#### **4.3. Lojistik Kümelerin Faydaları Ölçeğinde Yer Alan Maddelerin Analizine Yönelik Bulgular**

Geçerlik ve güvenilirlik çalışmalarının analizlerinin tamamlanması ile asıl uygulamaya geçilmiştir. Veri toplama aracı olarak kullanılan Lojistik Kümelerin Bölgesel Faydaları Ölçeği, lojistik köylerin ekonomik, çevresel, sosyal ve sektörel faydalarını içeren on beş maddeden oluşmaktadır. Veri toplama süresince öğrencilerden ölçekte yer alan ifadelerle ne ölçüde katılıp katılmadıklarını en iyi temsil eden seçeneği işaretlemeleri istenmiştir. Bu uygulamada amaç lojistik bölümü öğrencilerinin lojistik köyler ve lojistik köylerin faydaları hakkında ne düşündüklerinin ortaya çıkarılmasıdır. Araştırmanın katılımcı grubundan elde

edilen veriler için ortalama ve standart sapma hesaplanmıştır. Ölçekte yer alan maddelere ilişkin ortalama ve standart sapma değerleri Tablo 5’ de sunulmuştur.

**Tablo 5.** Ölçek Maddelerine İlişkin Ortalama ve Standart Sapma Değerleri

	<b>Maddeler</b>	<b>Ortalama (<math>\bar{X}</math>)</b>	<b>Standart Sapma (Sd)</b>
<b>Madde 1</b>	Lojistik köyler farklı iller ve ilçeler arasında iş birliğini geliştirecektir.	3,90	1,11
<b>Madde 2</b>	Lojistik köy istihdam edilen personel sayısını artıracaktır.	3,93	1,06
<b>Madde 3</b>	Lojistik köy sayesinde, işletmelerin de lojistik faaliyetlerinde yararlanılacak kalifiye iş gücü bulma olanakları artacaktır.	3,99	1,08
<b>Madde 4</b>	Lojistik köyün tek bir alanda kurulması sayesinde görsel kirlilik azalmakta, çevre daha düzenli hale gelmektedir	3,67	1,13
<b>Madde 5</b>	Lojistik köy sayesinde taşımalar toplu halde yapılacağından karbon monoksit salınımının azalması sağlanacaktır.	3,56	1,22
<b>Madde 6</b>	Lojistik köy sayesinde atık kaynaklar bertaraf edilecektir.	3,49	1,12
<b>Madde 7</b>	Lojistik köy, yapı kurulum işlevi sayesinde gürültü kirliliğinin azalmasını sağlayacaktır.	3,67	1,11
<b>Madde 8</b>	Lojistik köy sayesinde işletmelerin lojistik faaliyetlerinin neden olduğu çevre kirliliğini önleme maliyetleri azalacaktır.	3,69	1,00
<b>Madde 9</b>	Lojistik köy ile ilimizde konaklama, lokanta gibi sosyal alanları artacaktır.	3,80	1,02
<b>Madde 10</b>	Lojistik köy ile bölgemiz sanayi ve turizm açısından çekim merkezi haline gelecektir.	3,69	1,18
<b>Madde 11</b>	Lojistik köy nedeni ile nüfus artacağından ilimizde kültürel çeşitlilik artacaktır.	3,79	1,05
<b>Madde 12</b>	Lojistik köy sektörel açıdan yeni iş alanları oluşturacaktır	4,07	1,07
<b>Madde 13</b>	Lojistik köyler sayesinde rakip pazarlara erişmek daha kolay olacaktır	3,88	1,06
<b>Madde 14</b>	Lojistik köy sayesinde üretim noktaları arasında güçlü bir ulaşım ağı oluşacaktır	3,97	1,16
<b>Madde 15</b>	Lojistik köyler ile sektör içi iş birliği geliştirecektir	3,91	1,18

Ölçek maddelerinin ortalama değerleri incelendiğinde en yüksek katılım ortalamasının 12. Maddeye ait olduğu görülmektedir. 12. Madde lojistik köylerin sektör üzerindeki etkisine vurgu yapan maddelerden biridir. Araştırmanın katılımcı grubunu oluşturan 150 lojistik yönetimi öğrencisinin en yüksek oranda katılım gösterdiği madde Lojistik köy sektörel açıdan yeni iş alanları oluşturacağına ifade edildiği madde olmuştur. Ortalama değerler içinde en düşük hesaplanan değer ise 6. Maddeye aittir. 6. Madde lojistik köylerin çevre üzerindeki

olumlu etkisine vurgu yapan maddeler arasındadır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin ölçekte yer alan maddeler içerisinde en az katılım gösterdiği madde lojistik köylerin atık kaynakları bertaraf edeceğine yönelik maddedir.

Ölçek 5' li likert tipinde hazırlanmış bir ölçektir. Derecelendirme puanları 1-5 arasında değerlendirilmektedir. Bu bağlamda algı düzeylerinin yorumlanması için gereken dağılım aralığı hesaplanırken eşit aralıklı olmasına dikkat edilmiştir. Bu nedenle dağılım aralığı hesaplanırken maximum değer-minimum değer sonucu çıkan sayı derece sayısına bölünerek aralık sabiti hesaplanmıştır. Bu değer 0.8 olarak kaydedilmiştir (5-1/5). Bu bağlamda madde bazındaki hesaplamalarda ortalama puan esas alınarak 1-1.79 arası “çok düşük algı düzeyi”, 1.80-2.59 arası “düşük algı düzeyi”, 2.60-3.39 arası “orta algı düzeyi”, 3.40-4.19 arası yüksek algı düzeyi ve son olarak 4.20-5.00 arası ortalamalar ise “çok yüksek algı düzeyi” olarak yorumlanmıştır.

Tablo 5 incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin ölçekte yer alan maddelerden elde edilen ortalamaları incelendiğinde tüm maddeler için ortalama (Mean±Sd) değerlerinin 3.40-4.19 arası olduğu görülmektedir. Bu durum lojistik yönetimi öğrencilerinin ölçek maddelerinin her biri için algı düzeylerinin yüksek olduğu şeklinde yorumlanmaktadır.

Ölçek maddelerinin analizi ile elde edilen bir diğer veri ölçekte yer alan ifadelerin toplam puanlarıdır. Ölçek 5' likert olduğu için bireysel olarak ölçekten alınacak en düşük puan 15 iken en yüksek puan 75 olarak hesaplanmaktadır. Ölçekte yer alan maddelere ait toplam puanlar Tablo 6' da sunulmuştur.

**Tablo 6.** Ölçek Maddelerine İlişkin Toplam Puan Değerleri

	<b>Maddeler</b>	<b>Toplam Puan</b>	<b>Katılımcı Sayısı</b>
<b>Madde 1</b>	Lojistik köyler farklı iller ve ilçeler arasında iş birliğini geliştirecektir.	585	150
<b>Madde 2</b>	Lojistik köy istihdam edilen personel sayısını artıracaktır.	589	150
<b>Madde 3</b>	Lojistik köy sayesinde, işletmelerin de lojistik faaliyetlerinde yararlanılacak kalifiye iş gücü bulma olanakları artacaktır.	599	150
<b>Madde 4</b>	Lojistik köyün tek bir alanda kurulması sayesinde görsel kirlilik azalmakta, çevre daha düzenli hale gelmektedir	551	150
<b>Madde 5</b>	Lojistik köy sayesinde taşımacılar toplu halde yapılacağından karbon monoksit salınımının azalması sağlanacaktır.	534	150
<b>Madde 6</b>	Lojistik köy sayesinde atık kaynaklar bertaraf edilecektir.	524	150

<b>Madde 7</b>	Lojistik köy, yapı kurulum işlevi sayesinde gürültü kirliliğinin azalmasını sağlayacaktır.	551	150
<b>Madde 8</b>	Lojistik köy sayesinde işletmelerin lojistik faaliyetlerinin neden olduğu çevre kirliliğini önlenme maliyetleri azalacaktır.	553	150
<b>Madde 9</b>	Lojistik köy ile ilimizde konaklama, lokanta gibi sosyal alanları artacaktır.	570	150
<b>Madde 10</b>	Lojistik köy ile bölgemiz sanayi ve turizm açısından çekim merkezi haline gelecektir.	553	150
<b>Madde 11</b>	Lojistik köy nedeni ile nüfus artacağından ilimizde kültürel çeşitlilik artacaktır.	568	150
<b>Madde 12</b>	Lojistik köy sektörel açıdan yeni iş alanları oluşturacaktır	611	150
<b>Madde 13</b>	Lojistik köyler sayesinde rakip pazarlara erişmek daha kolay olacaktır	582	150
<b>Madde 14</b>	Lojistik köy sayesinde üretim noktaları arasında güçlü bir ulaşım ağı oluşacaktır	595	150
<b>Madde 15</b>	Lojistik köyler ile sektör içi iş birliği geliştirecektir	587	150

Tablo 6 incelendiğinde en yüksek puana sahip olan maddenin 12 numaralı madde; en düşük puana sahip olan maddenin ise 6 numaralı madde olduğu görülmektedir. Araştırmada elde edilen bir diğer veri lojistik yönetimi öğrencilerinin ölçek maddelerine katılım durumlarının ayrıntılı değerlendirilmesidir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin ölçekte yer alan maddelere katılım derecesinin analizine ait veriler Tablo 7’ de sunulmuştur.

**Tablo 7.** Lojistik Yönetimi Öğrencilerinin Ölçek Maddelerine Katılım Durumları

Maddeler		Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
<b>Madde 1</b>	Lojistik köyler farklı iller ve ilçeler arasında iş birliğini geliştirecektir.	10	6,7	6	4	22	14,7	63	42	49	32,7
<b>Madde 2</b>	Lojistik köy istihdam edilen personel sayısını artıracaktır.	6	4	12	8	18	12	65	43,3	49	32,7
<b>Madde 3</b>	Lojistik köy sayesinde, işletmelerin de lojistik faaliyetlerinde yararlanılacak kalifiye iş gücü bulma olanakları artacaktır.	8	5,3	9	6	13	8,7	66	44	54	36

<b>Madde 4</b>	Lojistik köyün tek bir alanda kurulması sayesinde görsel kirlilik azalmakta, çevre daha düzenli hale gelmektedir	9	6	13	8,7	36	24	52	34,7	40	26,7
<b>Madde 5</b>	Lojistik köy sayesinde taşımacılık toplu halde yapılacağından karbon monoksit salınımının azalması sağlanacaktır.	13	8,7	16	10,7	33	22	50	33,3	38	25,3
<b>Madde 6</b>	Lojistik köy sayesinde atık kaynaklar bertaraf edilecektir.	8	5,3	17	11,3	52	34,7	39	26	34	22,7
<b>Madde 7</b>	Lojistik köy, yapı kurulum işlevi sayesinde gürültü kirliliğinin azalmasını sağlayacaktır.	8	5,3	13	8,7	38	25,3	52	34,7	39	26
<b>Madde 8</b>	Lojistik köy sayesinde işletmelerin lojistik faaliyetlerinin neden olduğu çevre kirliliğini önleme maliyetleri azalacaktır.	7	4,7	9	6	37	24,7	68	45,3	29	19,3
<b>Madde 9</b>	Lojistik köy ile ilimizde konaklama, lokanta gibi sosyal alanları artacaktır.	7	4,7	9	6	27	18	71	47,3	36	24
<b>Madde 10</b>	Lojistik köy ile bölgemiz sanayi ve turizm açısından çekim merkezi haline gelecektir.	9	6	18	12	27	18	53	35,3	43	28,7
<b>Madde 11</b>	Lojistik köy nedeni ile nüfus artacağından ilimizde kültürel çeşitlilik artacaktır.	6	4	15	10	22	14,7	69	46	38	25,3
<b>Madde 12</b>	Lojistik köy sektörel açıdan yeni iş alanları oluşturacaktır	9	6	5	3,3	12	8	64	42,7	60	40
<b>Madde 13</b>	Lojistik köyler sayesinde rakip pazarlara erişmek daha kolay olacaktır	5	3,3	16	10,7	17	11,3	66	44	46	30,7
<b>Madde 14</b>	Lojistik köy sayesinde üretim noktaları arasında güçlü bir ulaşım ağı	8	5,3	14	9,3	13	8,7	55	36,7	60	40

	oluşacaktır											
<b>Madde 15</b>	Lojistik köyler ile sektör içi iş birliği geliştirecektir	13	8,7	4	2,7	22	14,7	55	36,7	56	37,3	

Ölçekte yer alan birinci madde lojistik köylerin farklı il ve ilçeler arasındaki iş birliğini geliştireceği yönünde lojistik köylerin ekonomik faydalarına yönelik olumlu bir maddedir. Araştırmanın katılımcı grubunu oluşturan lojistik yönetimi öğrencilerinin % 10,7' si bu ifadeye katılmadığını belirtirken; % 14,7' lik bir kısmı da bu ifade hakkında kararsız olduğunu belirtmiştir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %74,7' si ise bu lojistik köylerin farklı iller ve ilçeler arasında iş birliğini geliştireceği düşüncesine katıldıklarını belirtmişlerdir.

Ölçekte yer alan ikinci madde lojistik köylerin ekonomi üzerindeki olumlu etkisine yönelik bir maddedir. İkinci maddede lojistik köylerin istihdam edilen personel sayısında artışa sebep olacağı öngörülmektedir. Katılımcıların %12' si bu ifadeye katılmadıklarını belirtirken; %12' si bu ifade ile ilgili kararsız olduklarını belirtmiştir. Katılımcı grubunun büyük çoğunluğu (%76) lojistik köylerin istihdam edilen personel sayısında artışa sebep olacağına yönelik bu ifadeye katıldıklarını belirtmişlerdir.

Ölçekte yer alan üçüncü madde lojistik köyler sayesinde, işletmelerin lojistik faaliyetlerinde yararlanılacak kalifiye iş gücü bulma olanaklarının artacağı yönünde olumlu bir ifadedir. Bu maddede ilk iki madde gibi lojistik köylerin ekonomi üzerindeki olumlu etkileri ile ilgili bir yargıdır. Katılımcı grubunun %11,3' ü bu maddeye katılmadıklarını belirtirken; %8,7' si kararsız olduklarını belirtmiştir. Tablo 7 incelendiğinde katılımcı grubunun %80' lik büyük çoğunluğunun lojistik köylerin, işletmelerin lojistik faaliyetlerinde yararlanılacak kalifiye iş gücü bulma olanaklarını arttıracaklarını düşündükleri görülmektedir.

Dördüncü maddeye yönelik analizler incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin %14,7' sinin bu maddeye katılmadığı görülmektedir. Katılımcıların %24 ise bu madde ile ilgili kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Madde içeriği incelendiğinde lojistik köylerin toplu ve tek bir alanda kurulmasının görsel kirliliği azaltarak, daha düzenli bir çevre oluşumuna katkı sağladığına yönelik bir ifade içerdiği görülmektedir. Madde lojistik köylerin çevresel faydalarına vurgu yapan bir ifadedir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %61,3' ü ise bu maddeye katıldıklarını ifade etmiştir.

Ölçekte yer alan beşinci madde incelendiğinde maddenin lojistik köylerin çevre üzerindeki faydalarına odaklanan bir madde olduğu görülmektedir. Beşinci madde lojistik köyler bünyesindeki taşıma sistemlerinin toplu yapılmasının atmosfere salınan karbon monoksit miktarını azaltacağı yönünde olumlu bir ifade içermektedir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %19,3' ü bu maddeye katılmadığını belirtirken; %22' si madde ile ilgili kararsız kaldıklarını; %58,7' si ise lojistik köylerin atmosfere salınan karbon monoksit miktarında azalmayı sağlayacağı düşüncesine katıldıklarını belirtmiştir.

Altıncı madde lojistik köylerin atık kaynakların bertarafı için faydalı yapılar olduğu yönünde çevresel faydalara vurgu yapan bir maddedir. Madde analizleri incelendiğinde katılımcıların %16,7' sinin bu ifadeye katılmadığı; %34,7' sinin madde ile ilgili kararsız kaldıkları; %48,7' sinin ise bu ifadeye katıldıklarını belirttikleri görülmektedir.

Ölçekte yer alan yedinci madde lojistik köylerin yapı kurulum işlevi ile gürültü kirliliğini azaltacağı yönünde çevresel faydalara yönelik bir maddedir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %14' ü bu maddeye katılmadıklarını belirtirken, %25,3' ü maddeye yönelik kararsızlıklarını belirtmiştir. Araştırma grubunun %60,7' si ise lojistik köylerin gürültü kirliliğini azaltacağına yönelik bu ifadeye katıldıklarını belirtmiştir.

Sekizinci madde lojistik köylerin çevre kirliliği üzerindeki pozitif etkisine vurgu yapan bir maddedir. Madde, lojistik köyler sayesinde işletmelerin lojistik faaliyetlerinin neden olduğu çevre kirliliğini önleme maliyetlerinin azalacağını iddia etmektedir. Sekizinci madde istatistikleri incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin %10,7' sinin bu ifadeye katılmadıkları görülmektedir. Katılımcıların %24,7' si lojistik köylerin çevre kirliliğini önleme maliyetlerini azaltacağı konusunda kararsızlığını belirtirken; %64,7' si bu maddeyle aynı görüşte olduklarını belirtmiştir.

Ölçekte yer alan dokuzuncu madde lojistik köylerin kurulduğu yerleşim yerlerinde konaklama ve lokanta gibi sosyal alanların artışına sebep olacağı yönünde bir ifadedir. Dokuzuncu madde lojistik köylerin sosyal faydalarına vurgu yapan maddelerden biridir. Katılımcı cevapları incelendiğinde %10,7' lik katılımcı grubunun lojistik köylerin konaklama ve lokanta gibi sosyal yapıların artışına sebep olacağı fikrine katılmadığı görülmektedir. Katılımcıların %18' i ise bu ifade hakkında kararsız kaldıklarını belirtirken; %71,3' lük büyük bir katılımcı grubu dokuzuncu maddeye katıldıklarını belirtmiştir.

Onuncu madde lojistik köylerin sosyal faydalarına yönelik bir maddedir. Madde içeriği incelendiğinde lojistik köylerin kurulduğu alanları turizm ve sanayi sektörleri açısından talep ve tercih edilen merkezler haline dönüştürüleceği yönünde olumlu bir madde olduğu görülmektedir. Madde analizleri incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin %18'inin bu ifadeye katılmadığı; aynı oranda %18'inin ise madde ile ilgili kararsızlık bildirdiği görülmektedir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %64 ise lojistik köylerin kurulduğu bölgeyi sanayi ve turizm açısından çekim merkezi haline getireceği fikrine katıldığını belirtmiştir.

Ölçekte yer alan on birinci madde lojistik köylerin kurulduğu alanlarda nüfus artışına sebep olarak, kültürel çeşitliliği arttıracığı yönünde bir ifadedir. On birinci madde lojistik köylerin sosyal faydalarına vurgu yapan maddelerden biridir. Madde analizleri incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin % 14'ünün bu ifadeye katılmadıkları görülmektedir. Yani lojistik yönetimi öğrencilerinin %14'ü lojistik köylerin kültürel çeşitliliğe sebep olacağı düşüncesine katılmadıklarını belirtmişlerdir. Katılımcı grubunun %14,7'lik bir kısmı ise bu ifade için kararsız kaldıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların %71,3'ü bu maddeye katıldıklarını belirtmişlerdir.

On ikinci madde lojistik köylerin sektörel faydalarına vurgu yapan bir maddedir. Madde içeriği incelendiğinde lojistik köylerin sektörel açıdan yeni iş imkanları sağlayacağına yönelik bir ifade olduğu görülmektedir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %9,3'ü bu maddeye katılmadıklarını ifade ederken; %8'i kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %82,7'si ise lojistik köylerin bulunduğu bölgelerde sektörel açıdan yeni iş imkanları sağlayacağına fikrine katıldıklarını belirtmiştir.

Ölçekte yer alan on üçüncü madde lojistik köylerin rakip pazara erişimi kolaylaştıracağına yönelik bir ifadedir. Madde lojistik köylerin sektörel faydaları ile ilgili bir maddedir. Madde analizleri incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin %74,7'sinin bu ifadeye katıldığı görülmektedir. Öğrencilerin %11,3'ü bu madde için kararsız kaldıklarını belirtirken; %14'ü lojistik köylerin rakip pazara erişimi kolaylaştıracağı fikrine katılmadıklarını belirtmiştir.

On dördüncü madde lojistik köylerin sektörel faydalarına vurgu yapan bir maddedir. Bu madde lojistik köylerin üretim noktaları arasında güçlü bir ulaşım ağı oluşturacağı fikrini ifade etmektedir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %14,7'si bu ifade ile aynı fikirde değildir

yani katılmadıklarını belirtmişlerdir. Öğrencilerin %8,7'si ise bu ifade için kararsız kalmıştır. Öğrencilerin %76,6' sı ise bu maddeye katılım gösterdiklerini ifade etmiştir.

Ölçekte yer alan son madde lojistik köylerin sektörel faydalarına vurgu yapan bir maddedir. Ölçeğin son maddesi lojistik köylerin sektör içi iş birliğini geliştireceğine yönelik bir yargı belirtmektedir. Madde analizleri incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin %11,3'ünün bu maddeye katılmadıklarını ifade ettikleri görülmektedir. Öğrencilerin %14,7'si ise bu madde için karar veremediklerini belirtirken; %74' ü lojistik köylerin sektör içi iş birliğini geliştireceği düşüncesine katıldıklarını ifade etmişlerdir.

#### 4.4. Lojistik Yönetimi Öğrencilerinin Lojistik Kümelerin Faydaları Ölçeğinden Aldıkları Puanlara Yönelik Algı Skorlarına İlişkin Bulgular

Lojistik yönetimi öğrencilerinin ölçekte yer alan maddelere gösterdikleri katılım durumlarına göre hesaplanan algı skorları Tablo 8' de sunulmuştur.

**Tablo 8.** Lojistik Yönetimi Öğrencilerinin Lojistik Kümelerin Faydaları Ölçeğinden Aldıkları Puanlar İçin Hesaplanan Algı Skorları

	<b>Maddeler</b>	<b>Minimum Puan</b>	<b>Maksimum Puan</b>	<b>Alınan Puan</b>
<b>Madde 1</b>	Lojistik köyler farklı iller ve ilçeler arasında iş birliğini geliştirecektir.	150	750	585
<b>Madde 2</b>	Lojistik köy istihdam edilen personel sayısını arttıracaktır.	150	750	589
<b>Madde 3</b>	Lojistik köy sayesinde, işletmelerin de lojistik faaliyetlerinde yararlanılacak kalifiye iş gücü bulma olanakları artacaktır.	150	750	599
<b>Madde 4</b>	Lojistik köyün tek bir alanda kurulması sayesinde görsel kirlilik azalmakta, çevre daha düzenli hale gelmektedir	150	750	551
<b>Madde 5</b>	Lojistik köy sayesinde taşımalar toplu halde yapılacağından karbon monoksit salınımının azalması sağlanacaktır.	150	750	534
<b>Madde 6</b>	Lojistik köy sayesinde atık kaynaklar bertaraf edilecektir.	150	750	524
<b>Madde 7</b>	Lojistik köy, yapı kurulum işlevi sayesinde gürültü kirliliğinin azalmasını sağlayacaktır.	150	750	551
<b>Madde 8</b>	Lojistik köy sayesinde işletmelerin lojistik faaliyetlerinin neden olduğu çevre kirliliğini önleme maliyetleri azalacaktır.	150	750	553
<b>Madde 9</b>	Lojistik köy ile ilimizde konaklama, lokanta gibi sosyal alanları artacaktır.	150	750	570
<b>Madde 10</b>	Lojistik köy ile bölgemiz sanayi ve turizm açısından çekim merkezi haline gelecektir.	150	750	553

<b>Madde 11</b>	Lojistik köy nedeni ile nüfus artacağından ilimizde kültürel çeşitlilik artacaktır.	150	750	568
<b>Madde 12</b>	Lojistik köy sektörel açıdan yeni iş alanları oluşturacaktır	150	750	611
<b>Madde 13</b>	Lojistik köyler sayesinde rakip pazarlara erişmek daha kolay olacaktır	150	750	582
<b>Madde 14</b>	Lojistik köy sayesinde üretim noktaları arasında güçlü bir ulaşım ağı oluşacaktır	150	750	595
<b>Madde 15</b>	Lojistik köyler ile sektör içi iş birliği geliştirecektir	150	750	587

Lojistik kümelerin faydaları ölçeği 5' li likert tipinde dizayn edilmiş bir ölçektir. Bu bağlamda 150 kişilik bir katılımcı grubu için madde bazında alınabilecek en düşük puan 150 iken en yüksek puan 750 olarak hesaplanmaktadır. Madde toplam puanları incelendiğinde 524 ile 611 arasında değiştiği gözlenmektedir. Lojistik yönetimi öğrencileri genel anlamda çoğunlukla ölçek maddeleri ile aynı fikri taşıdıklarını belirten katılma durumlarını (Kesinlikle katılıyorum ve katılıyorum) işaretlemiştir. Ölçek maddeleri olumlu ve fayda belirten maddelerdir. Toplam puan sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin faydalarına vurgu yapan ölçek maddeleri ile çoğunlukla aynı fikirde olduklarını göstermektedir. Bu bağlamda lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin ekonomik, çevresel, sosyal ve sektörel açıdan faydalı oluşumlar olduğunu düşündükleri ortaya çıkmaktadır.

#### **4.5. Lojistik Yönetimi Öğrencilerinin Algı Skorlarının Çeşitli Değişkenler Açısından İncelenmesine Yönelik Bulgular**

##### **4.5.1. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları cinsiyet değişkenine göre farklılaşmakta mıdır?**

Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile cinsiyetleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olup olmama durumunu incelemek için Bağımsız Örneklem T testi kullanılmıştır. Geçerlik ve güvenilirlik adımlarında algı puanları üzerinden normallik varsayımı test edilmiş ve normal dağılımın sağlandığı görülmüştür. Çalışma kapsamında hesaplanan çarpıklık ve basıklık katsayıları normal dağılım için yeterli görülen aralıktadır. Çalışma verileri normal dağılım göstermektedir. Bu nedenle parametrik bir test olan Bağımsız Örneklem T testi ile analiz yapılmıştır. Bağımsız Örneklem T testi sonuçları Tablo 9' da sunulmuştur.

**Tablo 9.** Bağımsız Örneklem T Testi Sonuçları

Gruplar	N	Ortalama	Standart Sapma	df	t	P
Erkek	91	57,89	14,112	146,833	1,132	,259
Kadın	59	55,66	9,979			

Tablo 9 incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin cinsiyetleri ile algı skorları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olmadığı görülmektedir. Bu durum cinsiyet değişkeninin lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algıları için belirleyici bir değişken olmadığı şeklinde yorumlanmaktadır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algı skorları cinsiyetlerine göre farklılaşmamaktadır ( $t_{(146,833)} = 1,152$ ,  $p > 0,05$ ). Analiz sonuçlarına göre lojistik yönetimi öğrencilerinin kadın veya erkek olması lojistik köylere yönelik algı puanlarını etkilememektedir.

#### 4.5.2. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme durumlarına göre farklılaşmakta mıdır?

Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme durumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olup olmama durumunu incelemek için Bağımsız Örneklem T testi kullanılmıştır. Geçerlik ve güvenilirlik adımlarında algı puanları üzerinden normallik varsayımı test edilmiş ve normal dağılımın sağlandığı görülmüştür. Çalışma kapsamında hesaplanan çarpıklık ve basıklık katsayıları normal dağılım için yeterli görülen aralıktadır. Çalışma verileri normal dağılım göstermektedir. Bu nedenle parametrik bir test olan Bağımsız Örneklem T testi ile analiz yapılmıştır. Bağımsız Örneklem T testi sonuçları Tablo 10' da sunulmuştur.

**Tablo 10.** Bağımsız Örneklem T Testi Sonuçları

Gruplar	N	Ortalama	Standart Sapma	df	t	P
Evet	80	57,49	13,516	148	,489	,625
Hayır	70	56,47	11,675			

Tablo 10 incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik yönetimi konulu yayınları düzenli takip etme durumları ile algı skorları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir

fark olmadığı görülmektedir. Bu durum yayın takip değişkeninin lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algıları için belirleyici bir değişken olmadığı şeklinde yorumlanmaktadır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algı skorları lojistik yönetimi konulu yayınları takip edip etmeme durumlarına göre farklılaşmamaktadır ( $t_{(148)} = ,489, p>0,05$ ). Analiz sonuçlarına göre lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme veya etmeme durumları lojistik köylere yönelik algı puanlarını etkilememektedir.

#### **4.5.3. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları öğrencilerin lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılım durumlarına göre farklılaşmakta mıdır?**

Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya katılım durumlarına arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olup olmama durumunu incelemek için Bağımsız Örneklem T testi kullanılmıştır. Geçerlik ve güvenirlik adımlarında algı puanları üzerinden normallik varsayımı test edilmiş ve normal dağılımın sağlandığı görülmüştür. Çalışma kapsamında hesaplanan çarpıklık ve basıklık katsayıları normal dağılım için yeterli görülen aralıktadır. Çalışma verileri normal dağılım göstermektedir. Bu nedenle parametrik bir test olan Bağımsız Örneklem T testi ile analiz yapılmıştır. Bağımsız Örneklem T testi sonuçları Tablo 11’ de sunulmuştur.

**Tablo 11.** Bağımsız Örneklem T Testi Sonuçları

<b>Gruplar</b>	<b>N</b>	<b>Ortalama</b>	<b>Standart Sapma</b>	<b>df</b>	<b>t</b>	<b>P</b>
<b>Evet</b>	106	57,62	12,139	148	,914	,362
<b>Hayır</b>	44	55,55	13,867			

Tablo 11 incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya katılım durumları ile algı skorları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olmadığı görülmektedir. Bu durum lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel etkinliklere katılım değişkeninin lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algıları için belirleyici bir değişken olmadığı şeklinde yorumlanmaktadır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algı skorları lojistik sistemler ve

yönetimi konulu bilimsel bir etkinliğe veya toplantıya katılıp katılmama durumlarına göre farklılaşmamaktadır ( $t_{(148)} = ,914, p>0,05$ ). Analiz sonuçlarına göre lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya katılma veya katılmama durumu lojistik köylere yönelik algı puanlarını etkilememektedir.

#### 4.5.4. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları öğrencilerin aylık hane gelirleri miktarına göre farklılaşmakta mıdır?

Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algı skorları ile aylık hane gelirleri miktarları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olup olmama durumunu incelemek için Bağımsız Örneklemeler için Tek Yönlü Varyans Analizi (One-Way ANOVA) kullanılmıştır. Geçerlik ve güvenirlik adımlarında algı puanları üzerinden normallik varsayımı test edilmiş ve normal dağılımın sağlandığı görülmüştür. Çalışma kapsamında hesaplanan çarpıklık ve basıklık katsayıları normal dağılım için yeterli görülen aralıktadır. Çalışma verileri normal dağılım göstermektedir. Bu nedenle parametrik bir test olan Bağımsız Örneklemeler için Tek Yönlü Varyans testi ile analiz yapılmıştır. Bağımsız Örneklemeler için Tek Yönlü Varyans analizi sonuçları Tablo 12’ de sunulmuştur.

**Tablo 12.** Bağımsız Örneklemeler için Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	df	Kareler Ortalaması	F	p
Gruplar arası	113,660	2	56,830	,352	,704
Grup içi	23762,313	147	161,648		
<b>Toplam</b>	<b>238775,973</b>	<b>149</b>			

Tablo 12 incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin aylık hane gelir miktarları ile lojistik köylere ilişkin algı skorları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olmadığı görülmektedir. Bu durum öğrencilerin aylık hane gelir miktarı değişkeninin lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere yönelik algıları için belirleyici bir değişken olmadığı şeklinde yorumlanmaktadır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algı skorları aylık hane gelir miktarlarına göre farklılaşmamaktadır ( $F_{(2-147)} = ,352, p> 0,05$ ). Analiz sonuçlarına göre lojistik yönetimi öğrencilerinin aylık hane gelir miktarının düşük veya yüksek olması öğrencilerin lojistik köylere yönelik algı skorlarını etkilememektedir.

## BÖLÜM 5

### 5. TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde tez çalışmasının tartışma, sonuç ve öneriler bölümleri sunulacaktır.

#### 5.1. Sonuç

Bu araştırma lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algılarının belirlenmesi amacı ile gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonuçlarına göre;

1. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin ilk maddesi olan “Lojistik köyler farklı iller ve ilçeler arasında iş birliğini geliştirecektir.” ifadesine %6,7 (N=10) oranında kesinlikle katılmıyorum, %4 (N=6) oranında katılmıyorum, %14,7 (N=22) oranında kararsızım, %42 (N=63) oranında katılıyorum ve %32,7 (N=49) oranında kesinlikle katılıyorum şeklinde fikir belirtmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,90±1,11).
2. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin ikinci maddesi olan “Lojistik köy istihdam edilen personel sayısını artıracaktır.” ifadesine %4 (N=6) oranında kesinlikle katılmıyorum, %8 (N=12) oranında katılmıyorum, %12 (N=18) oranında kararsızım, %43,3 (N=65) oranında katılıyorum, %32,7 (N=49) oranında kesinlikle katılıyorum şeklinde fikir belirtmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,93±1,06).
3. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin üçüncü maddesi olan “Lojistik köy sayesinde, işletmelerin de lojistik faaliyetlerinde yararlanılacak kalifiye iş gücü bulma olanakları artacaktır.” ifadesine %5,3 (N=8) oranında kesinlikle katılmadıklarını, %6 (N=9) oranında katılmadıklarını, %8,7 (N=13) oranında kararsız kaldıklarını, %44 (N=66) oranında katıldıklarını ve %36 (N=54) oranında kesinlikle katıldıklarını belirtmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,99±1,08).
4. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin dördüncü maddesi olan “Lojistik köyün tek bir alanda kurulması sayesinde görsel kirlilik azalmakta, çevre daha düzenli hale gelmektedir.” ifadesine %6 (N=9) oranında

kesinlikle katılmadıklarını, %8,7 (N=13) oranında katılmadıklarını, %24 (N=36) oranında kararsız kaldıklarını, %34,7 (N=52) oranında katıldıklarını ve %26,7 (N=40) oranında kesinlikle katıldıklarını belirtmiştir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,67±1,13).

5. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin beşinci maddesi olan “Lojistik köy sayesinde taşımlar toplu halde yapılacağından karbon monoksit salınımının azalması sağlanacaktır.” ifadesine %8,7 (N=13) oranında kesinlikle katılmadıklarını, %10,7 (N=16) oranında katılmadıklarını, %22 (N=33) oranında kararsız kaldıklarını, %33,3 (N=50) oranında katıldıklarını ve %25,3 (N=38) oranında kesinlik düzeyinde katıldıklarını belirtmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,56±1,22).
6. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin altıncı maddesi olan “Lojistik köy sayesinde atık kaynaklar bertaraf edilecektir.” ifadesine % 5,3 (N= 8) oranında kesinlikle katılmadıklarını, %11,3 (N=17) oranında katılmadıklarını, %34,7 (N=52) oranında kararsız kaldıklarını %26 (N=39) oranında katıldıklarını ve %22,7 (N=34) oranında kesinlikle katıldıklarını belirtmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,49±1,12).
7. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin yedinci maddesi olan “Lojistik köy, yapı kurulum işlevi sayesinde gürültü kirliliğinin azalmasını sağlayacaktır.” ifadesine %5,3 (N=8) oranında kesinlikle katılmadıklarını, %8,7 (N=13) oranında katılmadıklarını, %25,3 (N=38) oranında kararsız kaldıklarını, %34,7 (N=52) oranında katıldıklarını ve %26 (N=39) oranında kesinlik düzeyinde katıldıklarını ifade etmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,67±1,11).
8. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin sekizinci maddesi olan “Lojistik köy sayesinde işletmelerin lojistik faaliyetlerinin neden olduğu çevre kirliliğini önleme maliyetleri azalacaktır.” ifadesine %4,7 (N=7) oranında kesinlikle katılmadıklarını, %6 (N=9) oranında katılmadıklarını, %24,7 (N=37) oranında kararsız kaldıklarını, %45,3 (N=68) oranında katıldıklarını ve %19,3 (N=29) oranında kesinlik düzeyinde katıldıklarını

ifade etmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,69±1,00).

9. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin dokuzuncu maddesi olan “Lojistik köy ile ilimizde konaklama, lokanta gibi sosyal alanları artacaktır.” ifadesine %4,7 (N=7) oranında kesinlikle katılmadıklarını, %6 (N=6) oranında katılmadıklarını, %18 (N=27) oranında kararsız kaldıklarını, %47,3 (N=71) oranında katıldıklarını ve %24 (N=36) oranında kesinlikle katıldıklarını belirtmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,80±1,02).
10. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin onuncu maddesi olan “Lojistik köy ile bölgemiz sanayi ve turizm açısından çekim merkezi haline gelecektir.” ifadesine %6 (N=9) oranında kesinlik düzeyinde katılmadıklarını, %12 (N=18) oranında katılmadıklarını, %18 (N=27) oranında kararsız kaldıklarını, %35,3 (N=53) oranında katıldıklarını ve %28,7 (N=43) oranında kesinlik düzeyinde katılım göstermişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,69±1,18).
11. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin on birinci maddesi olan “Lojistik köy nedeni ile nüfus artacağından ilimizde kültürel çeşitlilik artacaktır.” ifadesine %4 (N=6) oranında kesinlik düzeyinde katılmadıklarını, %10 (N=15) oranında katılmadıklarını, %14,7 (N=22) oranında kararsızlık yaşadıklarını, %46 (N=69) oranında katıldıklarını ve %25,3 (N=38) oranında kesinlik düzeyinde katıldıklarını belirtmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,79±1,05).
12. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin on ikinci maddesi olan “Lojistik köy sektörel açıdan yeni iş alanları oluşturacaktır.” ifadesine %6 (N=9) oranında kesin bir şekilde katılmadıklarını, %3,3 (N=5) oranında katılmadıklarını, %8 (N=12) oranında kararsız kaldıklarını, %42,7 (N=64) oranında katıldıklarını ve %40 (N=60) oranında kesinlik düzeyinde katıldıklarını belirtmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (4,07±1,07).
13. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin on üçüncü maddesi olan “Lojistik köyler sayesinde rakip pazarlara erişmek daha kolay olacaktır.”

ifadesine ilişkin %3,3 (N=5) oranında kesinlik düzeyinde katılım göstermediklerini, %10,7 (N=16) oranında katılmadıklarını, %11,3 (N=17) oranında kararsızlık yaşadıklarını, %44 (N=66) oranında katılım gösterdiklerini ve %30,7 (N=46) oranında kesinlik düzeyinde katılım gösterdiklerini belirtmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,88±1,06).

14. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin on dördüncü maddesi olan “Lojistik köy sayesinde üretim noktaları arasında güçlü bir ulaşım ağı oluşacaktır.” ifadesine ilişkin %5,3 (N=8) oranında kesinlik düzeyinde katılmadıklarını, %9,3 (N=14) oranında katılmadıklarını, % 8,7 (N=13) oranında kararsız kaldıklarını, %36,7 (N=55) oranında katılım gösterdiklerini ve %40 (N=60) oranında kesinlik düzeyinde katılım gösterdiklerini belirtmişleridir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,97±1,16).
15. Lojistik yönetimi bölümü öğrencileri ölçeğin son maddesi olan “Lojistik köyler ile sektör içi iş birliği geliştirecektir.” şeklinde hazırlanan on beşinci ifadeye ilişkin %8,7 (N=13) oranında kesinlik düzeyinde katılmadıklarını, %2,7 (N=4) oranında katılmadıklarını, %14,7 (N=22) oranında kararsızlık yaşadıklarını, %36,7 (N=55) oranında katılım gösterdiklerini ve %37,3 (N=56) oranında kesinlik düzeyinde katılım gösterdiklerini ifade etmişlerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bu maddeye ilişkin algı düzeyleri yüksektir (3,91±1,18).
16. Lojistik yönetimi öğrencilerinin cinsiyetleri ile lojistik köylere ilişkin algı skorları arasında anlamlı bir fark tespit edilmemiştir. Bu durum cinsiyet değişkeninin lojistik köylere ilişkin algı düzeyi üzerinde istatistiksel açıdan etkili bir faktör olmadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin cinsiyetleri lojistik köylere ilişkin algı düzeylerini istatistiksel açıdan etkilememektedir. Ho hipotezi kabul edilmiştir.
17. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme durumları ile lojistik köylere ilişkin algı skorları arasında anlamlı bir fark tespit edilmemiştir. Bu durum lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme değişkeninin lojistik köylere ilişkin algı düzeyi üzerinde istatistiksel açıdan etkili bir faktör olmadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik yönetimi konulu yayınları takip ediyor veya

etmiyor olması lojistik köylere ilişkin algı düzeylerini istatistiksel açıdan etkilememektedir. Ho hipotezi kabul edilmiştir.

18. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılım durumları ile lojistik köylere ilişkin algı skorları arasında anlamlı bir fark tespit edilmemiştir. Bu durum lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılım durumları değişkeninin lojistik köylere ilişkin algı düzeyi üzerinde istatistiksel açıdan etkili bir faktör olmadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılmış veya katılmamış olması lojistik köylere ilişkin algı düzeylerini istatistiksel açıdan etkilememektedir. Ho hipotezi kabul edilmiştir.
19. Lojistik yönetimi öğrencilerinin aylık hane gelir miktarları ile lojistik köylere ilişkin algı skorları arasında anlamlı bir fark tespit edilmemiştir. Bu durum aylık hane geliri değişkeninin lojistik köylere ilişkin algı düzeyi üzerinde istatistiksel açıdan etkili bir faktör olmadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin aylık gelir miktarı lojistik köylere ilişkin algı düzeylerini istatistiksel açıdan etkilememektedir. Ho hipotezi kabul edilmiştir.

## 5.2. Tartışma

Bu araştırmanın amacı lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algılarının belirlenmesidir. Araştırma ile lojistik yönetimi bölümünde lisans eğitime devam eden öğrencilerin lojistik köylerin lojistik sektörüne sağladığı faydalara yönelik algılarının belirlenmesi ve ortaya çıkarılması hedeflenmektedir. Lojistik yönetimi bölümü öğrencilerinin lojistik köylerin sektör üzerindeki faydalarına ilişkin algılarının belirlenmesi ile sektör için çok önemli bir yapılanma olan lojistik köylerin önemine yönelik farkındalığın yeterli düzeyde mevcut olup olmadığı da literatüre sunulmuştur.

Araştırma kapsamında belirlenmesi amaçlanan bir diğer durum ise lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algılarının belirli değişkenlere göre farklılaşp farklılaşmadığının ortaya çıkarılmasıdır. Bu amaçla aslında lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algılarının hangi değişkenlere göre değişiklik gösterdiğinin belirlenmesi hedeflenmiştir. Araştırma kapsamında değişken olarak cinsiyet, lojistik yönetimi

konulu yayınları takip etme, lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılım durumları ve aylık hane geliri esas alınmıştır.

Araştırma sonuçları incelendiğinde; araştırmaya katılan lojistik yönetimi öğrencilerinin; “Lojistik köyler farklı iller ve ilçeler arasında iş birliğini geliştirecektir.” ifadesine %74,7 oranında katılım gösterdikleri belirlenmiştir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %14,7’si ise bu yargı için kararsız kaldıklarını ifade etmişlerdir. İfadenin 150 kişilik bir katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 5 üzerinden 3.90, toplam puanı ise 585 olarak kaydedilmiştir. Analiz sonuçlarına göre lojistik yönetimi öğrencilerinin büyük bir bölümü lojistik köyleri farklı il veya ilçeler arasındaki iş birliğini geliştirecek merkezler olarak algılamaktadır. İkinci madde olan “Lojistik köy, istihdam edilen personel sayısını artıracaktır.” ifadesine katılım oranı %76 olarak hesaplanmıştır. İkinci maddenin ortalama puanı 5 üzerinden 3.93, toplam puanı ise 589 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçlarına göre lojistik yönetimi öğrencilerinin büyük bir çoğunluğunun lojistik köyleri kuruldukları bölgelerdeki istihdamı artırıcı merkezler olarak algıladıkları ortaya çıkmaktadır. Üçüncü madde olan “Lojistik köy sayesinde, işletmelerin de lojistik faaliyetlerinde yararlanılacak kalifiye iş gücü bulma olanakları artacaktır.” ifadesine lojistik yönetimi öğrencilerinin %80’i katıldığını belirtmiştir. İfadenin 150 kişilik bir katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 5 üzerinden 3.99, toplam puanı ise 599 olarak hesaplanmıştır. Bu oranlar lojistik yönetimi öğrencilerinin çoğunluğunun lojistik köylerin, işletmelerin kalifiye iş gücü bulma potansiyelini arttıracak merkezler olarak algıladığının göstergesi olarak yorumlanmaktadır. Bu üç madde lojistik köylerin ekonomik faydalarına ilişkin ifadeler içermektedir. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin ekonomik açıdan avantajlı merkezler olduğunu düşündüklerini desteklemektedir.

Dördüncü madde olan “Lojistik köyün tek bir alanda kurulması sayesinde görsel kirlilik azalmakta, çevre daha düzenli hale gelmektedir.” ifadesine lojistik yönetimi öğrencilerinin %61,3’ü katıldıklarını belirtmiştir. İfadenin 150 kişilik bir katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 5 üzerinden 3.67, toplam puanı ise 551 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin yarısından fazlasının lojistik köyleri çevre düzenlemesine katkıda bulunan ve görsel kirliliği azaltan merkezler olarak algıladığını göstermektedir. Beşinci madde olan “Lojistik köy sayesinde taşımalar toplu halde yapılacağından karbon monoksit salınımının azalması sağlanacaktır.” ifadesine lojistik yönetimi öğrencilerinin %58,7’si katıldıkları yönünde beyan vermiştir. İfadenin 150 kişilik bir katılımcı

grubu için hesaplanan ortalama puanı 5 üzerinden 3.56, toplam puanı ise 534 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin yarısından fazlasının lojistik köyleri hava kirliliğine sebep olacak kirletici gazların salınımını azaltan merkezler olarak algıladıklarını göstermektedir. Altıncı madde olan “Lojistik köy sayesinde atık kaynaklar bertaraf edilecektir.” ifadesine lojistik yönetimi öğrencilerinin katılım oranı %48,7 olarak hesaplanmıştır. Öğrencilerin %34,7’si bu madde için kararsız kaldıklarını bildirmiştir. İfadenin 150 kişilik bir katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 5 üzerinden 3.49, toplam puanı ise 524 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin yaklaşık yarısına yakın bir çoğunluğunun lojistik köylerin atık bertarafı için faydalı merkezler olarak algıladıklarını fakat yaklaşık katılımcı grubunun göz ardı edilemeyecek bir kısmının (%34,7) lojistik köylerin atık bertarafı açısından avantajlı olduğu yönüne kararsızlık yaşadığını göstermektedir. Yedinci madde olan “Lojistik köy, yapı kurulum işlevi sayesinde gürültü kirliliğinin azalmasını sağlayacaktır.” ifadesine lojistik yönetimi öğrencilerinin %60,7’si katıldığını beyan etmiştir. İfadenin 150 kişilik bir katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 5 üzerinden 3.67, toplam puanı ise 551 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin büyük çoğunluğunun lojistik köyleri gürültü kirliliğini azaltan lojistik merkezler olarak algıladıklarını göstermektedir. Sekizinci madde olan “Lojistik köy sayesinde işletmelerin lojistik faaliyetlerinin neden olduğu çevre kirliliğini önleme maliyetleri azalacaktır.” ifadesine lojistik yönetimi öğrencilerinin %64,6’sı katıldıklarını belirtmiştir. İfadenin 150 kişilik bir katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 5 üzerinden 3.69, toplam puanı ise 553 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin çoğunluğunun lojistik köyleri çevre kirliliğini azaltan lojistik merkezler olarak algıladıklarını desteklemektedir. Bu beş madde lojistik köylerin çevresel faydalarına ve avantajlarına yönelik ifadelerdir. Analiz sonuçları genel olarak lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin çevresel açıdan faydalı ve avantajlı merkezler olduğunu düşündüğünü göstermektedir.

Lojistik yönetimi öğrencileri “Lojistik köy ile ilimizde konaklama, lokanta gibi sosyal alanları artacaktır.” ifadesine %71,3 oranında katılım göstermiştir. Bu ifadenin katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 3.80, toplam puanı ise 570 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin büyük çoğunluğunun lojistik köyleri kuruldukları bölgelerde konaklama ve beslenme ihtiyaçlarına yönelik sosyal alanların sayısını arttıracak lojistik merkezler olarak algıladığını göstermektedir. Onuncu madde olan “Lojistik köy ile bölgemiz sanayi ve turizm açısından çekim merkezi haline gelecektir.” ifadesine

lojistik yönetimi öğrencilerinden %64 oranında katılım bildirilmiştir. Bu ifadenin katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 3.69, toplam puanı ise 553 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köyleri kuruldukları bölgede sanayi ve turizm açısından fark yaratacak, bölgenin tanınırlığına ve endüstrisine katkı sağlayacak merkezler olarak algıladıklarını göstermektedir. On birinci madde olan “Lojistik köy nedeni ile nüfus artacağından ilimizde kültürel çeşitlilik artacaktır.” ifadesine %71,3 oranında katıldıklarını beyan etmişlerdir. Bu ifadenin katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 3.79, toplam puanı ise 568 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin büyük çoğunluğunun lojistik köyleri kuruldukları bölgenin nüfusunu arttıran ve böylece kültürel çeşitlilik oluşturan lojistik merkezler olarak algıladıklarını göstermektedir. Bu üç madde lojistik köylerin sosyal açıdan sağlayacağı fayda veya avantajlara yönelik ifadeler içermektedir. Analiz sonuçları incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin kuruldukları bölgelere sosyal açıdan fayda ve avantaj sağlayan yapılar olduğunu düşündüklerini göstermektedir.

On ikinci madde olan “Lojistik köy sektörel açıdan yeni iş alanları oluşturacaktır.” ifadesine lojistik yönetimi öğrencilerinin %82,7’si katıldıklarını ifade etmişlerdir. Bu ifadenin katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 4.07, toplam puanı ise 611 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin büyük çoğunluğunun lojistik köyleri kuruldukları bölgelerde yeni iş alanlarının kurulma potansiyelini arttıran lojistik merkezler olarak algıladıklarını göstermektedir. On üçüncü madde olan “Lojistik köyler sayesinde rakip pazarlara erişmek daha kolay olacaktır.” ifadesine ise lojistik yönetimi öğrencilerinin %74,7’si katıldıklarını belirtmişlerdir. Bu ifadenin katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 3.88, toplam puanı ise 582 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin çoğunluğunun lojistik köyleri rakip pazara ulaşımı kolaylaştıracak merkezler olarak algıladıklarını göstermektedir. On dördüncü madde olan “Lojistik köy sayesinde üretim noktaları arasında güçlü bir ulaşım ağı oluşacaktır.” ifadesine lojistik yönetimi öğrencilerinin %76,7’si katıldıklarını belirtmiştir. Bu ifadenin katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 3.97, toplam puanı ise 595 olarak hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin büyük çoğunluğunun lojistik köyleri üretim merkezleri arasındaki ulaşımı daha güçlü şekilde sağlayabilecek merkezler olarak algıladıklarını göstermektedir. On beşinci ifade olan “Lojistik köyler ile sektör içi iş birliği geliştirecektir.” ifadesine lojistik yönetimi öğrencilerinin %74’ü katıldıklarını belirtmişlerdir. Bu ifadenin katılımcı grubu için hesaplanan ortalama puanı 3.91, toplam puanı ise 587 olarak

hesaplanmıştır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin büyük çoğunluğunun lojistik köyleri sektör içi iş birliğinin artması ve gelişmesine katkı sağlayacak merkezler olarak algıladıklarını göstermektedir. Bu dört madde lojistik köylerin sektörel fayda ve avantajlarına yönelik hazırlanmış maddelerdir. Analiz sonuçları incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin genel olarak çoğunluk düzeyinde lojistik köylerin sektörel fayda ve avantajlı yapılar olduğu düşüncesini taşıdığı görülmektedir.

Araştırmada maddelere yönelik sonuçlar incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin çevresel, ekonomik, sosyal ve sektörel fayda ve avantaj sağlayacak yapılar olarak algıladıkları ortaya çıkmaktadır. Lojistik köylerin faydalarına yönelik maddeler içeren ölçme aracının her bir maddesi genel olarak yüksek düzeyde katılım oranına sahiptir. Bu sonuç araştırmacı tarafından lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin kuruldukları bölgeye sağlayacağı çevresel, ekonomik, sosyal ve sektörel faydalarına yönelik algı düzeylerinin yüksek olduğu şeklinde yorumlanmaktadır.

Literatür incelendiğinde benzer sonuçlara ulaşılmaktadır. Köroğlu (2023) Karaman ili organize sanayi bölgesinde faaliyet gösteren işletmelerdeki yöneticilerin lojistik köylere yönelik tutumlarının incelenmesi amacı ile gerçekleştirdiği çalışmada yöneticilerin, lojistik köylerin Rekabet avantajı ve tanıtım, operasyonel kolaylık, güvenli ulaşım ve karlılık, üretim ve pazarlama alanının genişlemesi ve müşteri ilişkileri, iş birliği ve ulaşım maliyeti gibi konularda kuruldukları bölgeyi avantajlı duruma getirdiklerini düşündüklerini belirtmiştir. Köse (2022) Türkiye'de lojistik köyler ve lojistik köylerin Türkiye ekonomisi üzerine etkisi isimli çalışmada lojistik köylerin istihdamı arttıracığı, rekabeti arttıracığı ve kurulduğu bölgede daha planlı yerleşime imkan sunacağını belirtmiştir. Dağdeviren (2019) yılında gerçekleştirdiği çalışmada Mersin ilinde faaliyet gösteren lojistik işletmelerinde çalışanların lojistik köylere bakış açılarının değerlendirilmesini amaçlamıştır. Araştırmacı çalışması sonucunda lojistik işletmelerde çalışan bireylerin lojistik köylerin ekonomik katkılarına yönelik olumlu tutumlara sahip olduğunu belirtmiştir. Lojistik sektörü çalışanları ekonomik avantajlara yönelik maddelere yüksek düzeyde katılım göstermiştir. Benzer bir sonuç Kebeci (2015) tarafından literatüre sunulmuştur. Kebeci (2015), lojistik köylerin pazarlama sürecine etkisi: Karabük özelinde sektörel algı durumu isimli araştırmasında lojistik sektör yöneticileri ile çalışmıştır. Araştırmacı lojistik sektör yöneticilerinin lojistik köylerin çeşitli avantajlarına yönelik önermelere en az orta düzeyde katılım gösterdiklerini belirtmiştir. Araştırmanın sonuçlarında lojistik köylerin ihracat ve istihdamda artışa sebep

olarak ekonomik kalkınmaya destek olacağını belirtilmiştir. Amrani, (2007), Giraldo, (2009), Dai ve Yang, (2013) ve Sako, (2003) tarafından yapılan çalışmalar da lojistik köyün lojistik firmalar için özellikle maliyet yönünden avantajlı olduğunu, iş birliği ve katma değer hizmet türlerinde artış sağlama gibi faydaları olduğunu vurgulayan çalışmalardır. Chapman vd., (2003) çalışmalarında lojistik köylerde mevcut olan ortak yerleşim alanlarının daha düşük maliyet ve daha üretken çalışan yani daha yüksek performansla imkan sağladığını belirtmiştir. Jurásková ve Macurová, (2013) çalışmasında lojistik köylerin, lojistik faaliyetler için daha çevre dostu çözüm önerileri olduğunu belirtmiştir.

Çalışma sonucunda lojistik yönetimi öğrencilerinin ölçekte yer alan bazı maddelere yüksek düzeyde katılım gösterdikleri belirlenmiştir. Bu maddeler sırası ile on ikinci, üçüncü, on dördüncü, ikinci, birinci ve on üçüncü maddelerdir. Lojistik yönetimi öğrencileri on ikinci, üçüncü, on dördüncü ve ikinci maddelere %75 ve üzeri katılım gösterirken birinci ve on üçüncü maddelere %74,6 oranında katılım göstermişlerdir. Bu maddelerin içerikleri incelendiğinde lojistik yönetimi öğrencilerinin %82,7 oranda katılım gösterdikleri on ikinci maddenin lojistik köylerin sektörel faydalarına vurgu yapan bir madde olduğu görülmektedir. On ikinci madde lojistik köylerin yeni iş alanları oluşturacağını ifade etmektedir. %80 oranında katılım gösterilen üçüncü madde ise lojistik köylerin ekonomik faydasına dikkat çeken maddelerden biridir. Bu madde lojistik köylerin kalifiye iş gücü bulma potansiyelini arttıracığı yönündedir. %76,7 oranında katılım gösterilen üçüncü sıradaki madde ölçeğin on dördüncü maddesidir. On dördüncü madde sektörel faydaya vurgu yapan maddelerdendir. Bu madde lojistik köylerin üretim noktaları arasındaki ulaşım ağını desteklediğini ifade etmektedir. %76 oranında katılım gösterilen madde olarak ikinci madde karşımıza çıkmaktadır. İkinci madde lojistik köylerin ekonomik faydalarına ilişkin bir maddedir ve lojistik köylerin istihdam edilen personeli arttıracığını ifade etmektedir. Yukarıda belirtilen dört maddeye lojistik öğrencileri tarafından %75 ve üzeri düzeyde katılım sağlanmıştır.

Lojistik yönetimi öğrencileri ekonomik faydalara vurgu yapan birinci maddeye ve sektörel faydalara vurgu yapan on üçüncü maddeye %74,7 oranında katılım göstermişlerdir. Birinci madde lojistik köylerin farklı il ve ilçeler arası iş birliğini geliştireceğini; on üçüncü madde ise lojistik köylerin rakip pazarlara ulaşımı kolaylaştıracağı yönünde ifadelerdir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin yüksek düzeyde katılım gösterdikleri maddeler lojistik köylerin ekonomik ve sektörel faydaları ile ilgili maddelerdir. Bu bulgudan hareketle lojistik

yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin ekonomik ve sektörel açıdan faydalı yapılanmalar olduğunu düşündükleri ve bu alandaki literatürü destekledikleri görülmektedir.

Madde analizlerinin incelenmesi ile elde edilen sonuçlardan biri de lojistik yönetimi öğrencilerinin belirli maddelerde ciddi oranda kararsızlık gösterdikleridir. Lojistik yönetimi öğrencileri ölçekte yer alan beş madde için %20 oranı ve üzerinde kararsızlık yaşadıklarını belirtmişleridir. Örneğin ölçekte yer alan altı numaralı madde için lojistik yönetimi öğrencilerinin %37, 7'si kararsız kaldıklarını ifade etmiştir. Madde içeriği incelendiğinde bu maddenin lojistik köylerin atık bertarafı üzerindeki etkisi ile ilgili olduğu görülmektedir. Altıncı maddeye verilen cevaplar lojistik yönetimi öğrencilerinin ciddi bir kısmının lojistik köylerin atık bertarafı üzerindeki etkisi ile ilgili olarak kararsızlık yaşadığını göstermektedir. Literatür incelendiğinde lojistik köylerin kurulacağı bölge veya arazinin seçiminde katı atık bertarafının bir faktör olarak belirlendiği görülmektedir. Lojistik köylerin inşa edileceği bölgelerde aranan bir özellik olarak atık bertarafının mümkün kılınması şartı aranmaktadır (Keleş ve Pekkaya, 2021). Lojistik köylerin atık bertarafına imkan sağlayan merkezler olması çevreci lojistik anlayışlarından olan yeşil lojistik, tersine lojistik ve sürdürülebilir lojistik anlayışlarının da temel noktalarından biridir (Mücevher, 2021; Şengül, 2010; Yangınlar ve Sarı, 2017).

Yüksek düzeyde kararsız kalınan bir diğer madde ise yedinci maddedir. Yedinci madde lojistik köylerin gürültü kirliliğini azaltacağı yönünde hazırlanmış bir ifadedir. Yedinci maddeye yönelik analizler lojistik yönetimi öğrencilerinin dörtte bir oranındanda fazla olan bir bölümünün (%25,3) lojistik köylerin lojistik faaliyetlerin sebep olacağı gürültü kirliliğini önlemede etkili olduğu konusunda kararsızlık yaşadığını göstermektedir. Literatür incelendiğinde lojistik köylerin lojistik faaliyetlerin şehir merkezleri içinde yarattığı gürültü kirliliğinin engellenmesi için uygun bir çözüm olduğunu gösteren pek çok çalışma karşımıza çıkmaktadır. Kılıç vd., (2009) çalışmalarında bölgede kurulan lojistik köylerin lojistik faaliyetlerin olumsuz etkilerinden biri olan gürültü kirliliğinin önlenmesinde de etkili olduğunu vurgulamıştır. Stojić vd., (2016) çalışmasında benzer şekilde lojistik merkezlerin gürültü seviyesinde azaltma yaratarak daha sağlıklı yaşam alanları sunduğunu belirtmiştir.

Yüksek düzeyde kararsızlık oranına sahip olan bir diğer madde sekizinci maddedir. Sekizinci madde içerik olarak incelendiğinde lojistik köylerin çevre kirliliğini önlemede etkili olduğunu ifade eden bir madde olduğu görülmektedir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin neredeyse dörtte biri (%24,7) lojistik köylerin çevre kirliliğini önlemede etkili olduğu

konusunda kararsız kalmıştır. Bu düşünce ile ters olarak literatür incelendiğinde göze çarpan bir husus da lojistik köy dediğimiz yapıların kurulum amaçlarından birinin aslında lojistik faaliyetlerin şehirler üzerindeki baskısını azaltmak olduğu ortaya çıkmaktadır. Nurov (2024) çalışmasında lojistik köylerin çevre kirliliğini azaltarak güvenli bir çevre oluşumunu desteklediğini ifade etmiştir. Tambi vd., (2013) çalışmasında lojistik köylerin karakteristik özelliklerinden biri olan intermodal taşımacılığın daha güvenli ve çevre dostu bir taşımacılık olduğunu belirtmiştir. Benzer şekilde Ballis ve Mavrotas (2007) çalışmalarında lojistik köylerin benimsediği bir taşımacılık olan intermodal taşımacılığın çevre sorunları üzerinde olumlu etkiye sahip olduğunu belirtmişlerdir.

Kararsızlık oranının yüksek hesaplandığı bir diğer madde dördüncü maddedir. Dördüncü madde lojistik köylerin kurulumunun lojistik faaliyetlerin şehir merkezlerinde yarattığı görüntü kirliliğini önlediğine yönelik bir maddedir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %24' ü lojistik köylerin görüntü kirliliği üzerindeki olumlu etkisi ile ilgili kararsızlık yaşamaktadır. Literatür incelendiğinde lojistik köylerin lojistik faaliyetlerin gerçekleşmesi için kurulan yapılan şehir merkezlerinde yarattığı görüntü kirliliğinin önlenmesinde etkili olduğunun vurgulandığı çalışmalar görülmektedir. Ergül (2022), Türkmen (2021) ve Erdil (2010) çalışmalarında lojistik faaliyetlerin taşıma, paketleme, depo gibi işlevler sebebi ile şehir merkezlerinde dağınıklık ve kirlilik oluşturduğunu fakat lojistik köylerin bu faaliyetlerin sebep olduğu görüntü kirliliğini önlemede etkili birer merkez olduğunu vurgulamışlardır.

Lojistik yönetimi öğrencilerinin yüksek düzeyde kararsızlık belirttikleri bir diğer madde ölçeğin beşinci maddesidir. Beşinci madde lojistik köylerin taşımacılık sebepli karbonmonoksit salınımını azaltarak hava kirliliğinin azalması yönünde olumlu etkiye sahip olduğunu ifade eden bir maddedir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %22' si bu ifade için kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Lojistik köyler klasik taşımacılık türleri yerine birden fazla taşımacılık modunun entegrasyonu ile yapılan modern taşımacılık modlarını kullanmaktadır (Genç ve Coşmuş, 2021). Çok modlu taşımacılığın kullanılması ve yaygınlaşması ile karbon salınımının %57 oranında azaltılabileceği bilinmektedir. (Agamez Arias ve Moyano-Fuentes, 2017). Literatür incelendiğinde lojistik köylerin benimsediği taşıma modları dolayısı ile atmosfere salınan kirletici maddelerin salınımını azaltarak kurulduğu bölgede lojistik faaliyet kaynaklı hava kirliliğinin azalmasına etki ederek hava kalitesini arttırdığını vurgulayan çalışmalar görülmektedir. Gürbüz vd., (2016) ve Keleş ve Pekkaya (2021) çalışmalarında lojistik köylerin kuruldukları bölgedeki hava kirliliğini azalttığını vurgulamıştır. Benzer

şekilde Wu (2013) çalışmasında lojistik köylerin hava kirliliğinin sınırlandırılmasında önemli bir faktör olduğunu belirtmiştir.

Lojistik yönetimi öğrencilerinin yüksek düzeyde kararsızlık gösterdikleri beş madde incelendiğinde bu maddelerin lojistik köylerin çevresel faydalarına yönelik maddeler olduğu ortaya çıkmaktadır. Lojistik yönetimi öğrencileri lojistik köylerin çevre üzerinde olumlu etkiye sahip yapılar olduğu konusunda yüksek düzeyde katılım gösterse de küçümsenemeyecek bir oranda kararsızlık yaşayan bir öğrenci bölümü mevcuttur. Lojistik faaliyetlerin çevre üzerindeki negatif etkisi bilinmektedir. Fakat lojistik sektörünün gezegen ve insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerinin fark edilmesi ile lojistik sistemlerin olumsuz çevresel etkilerini minimuma indirmek ve yönetmek bir zorunluluk olmuştur. Bu bağlamda çevresel endişeler de lojistik sistemlerin gündeminde ilk sıralarda yer almaya başlamıştır. Küresel ısınma, küresel iklim değişikliği, enerjinin verimli ve tasarruflu kullanımı, yenilenebilir enerji kullanımına yönelim, biyoçeşitlilik, atık yönetimi, işsizlik düzeyi, sağlık ve güvenlik hakkı gibi birçok çevresel ve toplumsal konu lojistik sistemlerin planlanma ve uygulanma süreçlerinde gündem maddesi olarak yer almaktadır (Carter ve Jennings, 2002). Bu durum sürdürülebilir lojistik ve lojistik sistemlerde çevresel sürdürülebilirlik gibi gündem maddelerini beraberinde getirmiştir. Sürdürülebilir lojistik, temel ihtiyaçların karşılanması sürecinde ekolojik sağlığı, insan sağlığını, ekonomik ilerlemeleri, gelişmeleri ve sosyal adaleti günümüz ve gelecek için koruyarak gelecek nesillere yaşanılabilir bir dünya bırakmak düşüncesi ile şekillenen ve planlanan lojistik faaliyetlerdir (Ciliberti vd., 2008). Günümüzde lojistik sistemler çevresel sürdürülebilirliği dikkate alarak gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda lojistik köyler bu faaliyetlerin sebep olduğu çevresel sorunları önlemede oldukça etkili yapılardır (Elgün ve Elitaş, 2011). Güngör ve Uray (2021) çalışmasında lojistik köylerin çevresel sürdürülebilirliğin sağlanmasındaki önemini vurgulamıştır. Benzer şekilde Kaya ve Dışkaya, (2024) çalışmasında lojistik köylerin sürdürülebilir kalkınma hedeflerini gerçekleştirme açısından önemli merkezler olduğuna dikkat çekmektedir. Aynı sonuca sahip bir diğer çalışma Çelik (2021)' aittir. Çelik (2021) çalışmasında lojistik köylerin kurulum amaçlarından birinin de lojistik faaliyetlerin dağılımının sebep olduğu enerji israfı ve çevresel problemler olduğunu ifade etmiştir. Wu ve Haasis (2018) çalışmalarında lojistik köylerin sürdürülebilir tarım için önemini vurgulamıştır. Lojistik köylerin üretim, dağıtım gibi faaliyetlerin daha çevre dostu şekilde gerçekleşmesi için önemli bir yapılanma olduğunu belirtmiştir.

Lojistik yönetimi öğrencilerinin yüksek düzeyde katılım gösterdikleri ve yüksek oranda kararsız kaldıkları maddeler incelendiğinde ekonomik ve sektörel faydaya ilişkin maddeleri daha yüksek oranda destekledikleri, çevresel faydaya ilişkin maddelerde ise kararsızlık yaşadıkları ortaya çıkmaktadır. Analiz sonuçları lojistik yönetimi öğrencilerinin genel olarak lojistik köyleri ekonomik, sosyal, sektörel ve çevresel açıdan faydalı yapılar olarak algıladıklarını göstermektedir fakat çevresel fayda boyutundaki tüm maddelerde ciddi oranda kararsızlık göze çarpmaktadır. Katılımama oranı en yüksek maddenin de çevresel boyuta ait olan bir madde olması bu bulguyu desteklemektedir. Lojistik yönetimi öğrencilerinin %19,4'ü ölçeğin beşinci maddesi olan ve lojistik köylerin karbonmonoksit salınımını azaltıcı etkisini ifade eden yargıya katılmadıklarını belirtmiştir. Çevresel faydalara ilişkin kararsızlığın yaşanmasında klasik veya geleneksel lojistik sistemlerin çevre üzerindeki olumsuz etkisinin bilinmesi bir sebep olarak düşünülebilir. Lojistik yönetimi öğrencileri lojistik köylerin lojistik faaliyetlerin yarattığı çevre sorunlarını önleme veya çözme alanındaki etkililiğinde tereddüt yaşamaktadırlar. Bu durum lojistik köylerde kullanılan lojistik sistemler bilgisinin veya çevreci lojistik anlayışlarının bilgisinin eksikliğinden kaynaklanabilir.

Araştırmanın sonuçlarından bir diğeri lojistik yönetimi öğrencilerinin algı skorlarının değişken bazında incelenmesi ile ortaya çıkmıştır. Analiz sonuçlarına göre lojistik yönetimi öğrencilerinin cinsiyetleri ile lojistik köylerin faydalarına ilişkin algı skorları arasında anlamlı bir fark tespit edilmemiştir. Bu sonuç cinsiyetin lojistik köylerin faydalarına ilişkin algı skorlarını etkileyen bir değişken olmadığı şeklinde yorumlanmaktadır. Literatür incelendiğinde benzer sonuçlar içeren çalışmalara rastlanmaktadır. Örneğin Gürbüz vd.'nin (2016) üretim işletmeleri yöneticilerinin lojistik köy algıları ölçmek amacıyla gerçekleştirdikleri çalışmalarında cinsiyet değişkeninin lojistik köy algısı üzerinde etkili bir faktör olmadığı sonucunu literatüre sunmuştur. Dağdeviren vd. (2016) çalışmalarında Ege Bölgesinde bulunan firmaların lojistik köy algılarını belirlemeye ve çeşitli değişkenler açısından incelemeyi amaçlamıştır. Araştırmacıların incelediği bir değişkende cinsiyet değişkenidir. Araştırma sonunda cinsiyet değişkeni ile lojistik köy algı puanları arasında istatistiksel açıdan bir fark tespit edilemediği belirtilmiştir. Bir başka araştırma Sekkeli vd. (2020)' ye aittir. Araştırmacılar lojistik kümelenmelerinin şehir ekonomisine ve yöre halkına katkıları isimli çalışmalarında katılımcıların cinsiyetleri ile lojistik kümelere yönelik algıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark tespit edilmediğini, cinsiyetin lojistik kümelere ilişkin algı açısından fark yaratmayan bir faktör olduğunu belirtmişlerdir. Bu bulgulardan farklı olarak Gedik & Turgut (2017) tarafından gerçekleştirilen lojistik köylerin ihracat

sürecine etkisini inceleyen araştırmada kadın yöneticilerin erkek yöneticilere göre lojistik köylerin ihracat sürecinde daha olumlu bir etki yarattığına inandıklarını tespit edilmiştir.

Araştırmanın bir diğer sonucu ise lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik yönetimi konulu yayınları takip etme durumları ile lojistik köylere ilişkin algı skorları arasında anlamlı bir fark tespit edilmemiş olmasıdır. Lojistik yönetimi öğrencileri lojistik köylere ilişkin algı skorlarında lojistik yönetimi konulu yayınları takip durumlarına göre farklılaşmamaktadır. Yayın takip etme lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algı skorlarını etkilememektedir. Araştırma sonucunda ulaşılan bir diğer bulgu, lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılım durumları ile lojistik köylere ilişkin algı skorları arasında anlamlı bir fark olmamasıdır. Bu durum öğrencilerin lojistik sistemler ve yönetimine yönelik bilimsel toplantıya (konferans, seminer vb.) katılım durumları değişkeninin lojistik köylere ilişkin algı düzeyi üzerinde istatistiksel açıdan etkili bir faktör olmadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Araştırmanın son değişkeni ise lojistik yönetimi öğrencilerinin aylık hane geliridir. Araştırma sonucuna göre lojistik yönetimi öğrencilerinin aylık hane gelir miktarları ile lojistik köylere ilişkin algı skorları arasında anlamlı bir fark tespit edilmemiştir. Bu durum aylık hane geliri değişkeninin lojistik köylere ilişkin algı düzeyi üzerinde istatistiksel açıdan etkili bir faktör olmadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin aylık gelir miktarı lojistik köylere ilişkin algı düzeylerini istatistiksel açıdan etkilememektedir.

Bu araştırma Türkiye sınırları içerisinde İç Anadolu Bölgesinde bulunan bir devlet üniversitesinin Lojistik Yönetimi Bölümünde lisans eğitime devam eden öğrenciler ile gerçekleştirilmiştir. Dolayısı araştırma bulgularına araştırmaya katılan öğrencilerin ölçme aracı olarak kullanılan lojistik kümelerin bölgesel faydaları ölçeğine verdikleri cevapların analizi ile ulaşılmıştır. Bu durum araştırmanın sınırlılığını oluşturmaktadır.

### **5.3. Öneriler**

Bu çalışmada lojistik yönetimi bölümünde lisans eğitime devam eden öğrencilerin lojistik köylere ilişkin algılarını ortaya çıkarmak amaçlanmıştır. Çalışmada öğrencilerin algı skorlarının çeşitli değişkenlere göre istatistiksel anlamda farklılık gösterip göstermediği de ortaya çıkarılmıştır. Çalışmada kullanılan ölçek on beş maddeden oluşmakta ve lojistik köylerin ekonomik, çevresel, sosyal ve sektörel faydalarına vurgu yapmaktadır.

Araştırma analizlerine göre lojistik yönetimi öğrencilerinin %46,6'sı lojistik yönetimine dair herhangi bir bilimsel yayın takip etmediğini belirtmiştir. Bu bağlamda lojistik yönetimine dair bilimsel ve güncel olan yayınlar belirlenerek öğrencilerin takip etmesi teşvik edilebilir. Böylece lojistik yönetimi öğrencileri alanlarına dair güncel gelişmeleri bilimsel veriler ile takip edebilir ve alanına yönelik yenilik ve gelişmelerden haberdar olabilir.

Araştırma analizlerine göre lojistik yönetimi öğrencilerinin %29,3'ü lojistik yönetimine dair herhangi bir bilimsel toplantıya katılmadığını belirtmiştir. Bu bağlamda lojistik yönetimine dair seminer, çalıştay, söyleşi veya konferans gibi etkinlikler düzenlenebilir. Hatta bu etkinliklerin düzenlenmesinde öğrencilerin görev alması sağlanarak lojistik yönetiminde ülkemizde tanınan, bilinen ve söz sahibi kurum veya kişiler ile irtibat kurlmaları sağlanabilir. Belirlenen kurum yetkilileri veya iş adamları üniversiteye davet edilerek söyleşi tarzında programlar planlanabilir.

Araştırma bulguları genel olarak lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylere ilişkin algı düzeylerinin yüksek olduğunu göstermektedir. Lojistik yönetimi öğrencileri genel olarak lojistik köyleri ekonomik, çevresel, sosyal ve sektörel olarak faydalı yapılar olarak algılamaktadır. Bu algı düzeyini desteklemek veya yükseltmek için lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik merkezlere yönelik bir gezi ile bu yapıların işleyişini yakından görmeleri önerilebilir. Lojistik merkezlere yönelik saha gezileri ve teknik ziyaretler tüm sınıf düzeylerinde öğretim programına entegre şekilde gerçekleştirilebilir. Bu geziler lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köy gibi merkez yapılarının işleyişinin direk gözlemlenmesi açısından oldukça önem arz etmektedir. Lojistik köylere yapılacak bir gezi ile lojistik yönetimi öğrencileri bu merkezlerde çalışan profesyonel ve tecrübeli çalışanlar ile lojistik merkezlerin avantajlı ve dezavantajlı durumlarına ilişkin konuşmalar gerçekleştirebilir ve aktif olarak sürece tanıklık edebilirler.

Araştırma bulguları incelendiğinde ölçekte yer alan bazı maddelere yönelik lojistik yönetimi öğrencilerinin ciddi bir oranda kararsızlık yaşadığı göze çarpmaktadır. Bu maddeler incelendiğinde kararsızlık yaşanan maddelerin lojistik köylerin çevresel faydalarına ilişkin maddeler olduğu görülmektedir. Araştırmada dikkat çeken bir diğer bulgu da lojistik yönetimi öğrencilerinin en yüksek oranda katılmama belirttiği maddenin de yine çevresel fayda boyutuna ait olmasıdır. Lojistik yönetimi öğrencilerinin bir bölümü lojistik köylerin çevre problemlerini azaltmaya yönelik rolü için tereddüt yaşamaktadır. Bu bağlamda, tüm dünya tarafından benimsenen ve geleneksel lojistik sistemlerin yerine geçen tersine lojistik, yeşil

lojistik ve sürdürülebilir lojistik gibi çevreci lojistik sistemlerin amaç ve işleyişi ile ilgili bilgilendirmeler yapılabilir. Lojistik yönetimi bölümü lisans programlarında lojistik köylerde benimsenen çevreci lojistik anlayışa ilişkin daha fazla içeriğe yer verilerek lojistik köylerin çevre üzerindeki pozitif etkisine yönelik farkındalığın ve ilgilinin artması sağlanabilir. Bu içerikler eğitim videoları, afişler ve bilimsel yayınlar ile desteklenebilir. Alanda uzman kişilerin konuşmacı olarak katıldığı çeşitli programlar düzenlenerek lojistik köylerin amaçları, işlevleri ve lojistik sistemdeki rolleri hakkında öğrencilere yönelik bilgilendirmeler yapılabilir. Lojistik köyün mevcut olduğu ve olmadığı bölgelerdeki çevresel durum bir gezi ile gözlemlenebilir, karşılaştırmalı bilimsel veriler (hava kalitesi gibi) ile desteklenebilir ve öğrencilere sunulabilir. Bu çalışmalar lojistik köylerin tanıtımına da katkı sağlayabilir. Üniversiteler ile sanayi kuruluşları arasında imzalanacak olan resmi protokoller ile öğrencilere lojistik köylerin çeşitli faaliyet alanlarında uygulamalı eğitim veya staj imkanları sağlanabilir. Bu uygulamalar ile öğrenciler lojistik köylerdeki tesis ve sistemleri yakından deneyimleyebilir. Öğrencilerin sürece etkin katılımını sağlanarak lojistik merkezlerin avantajlarını var ise dezavantajlarını veya sınırlı oldukları konuları bizzat deneyimleme fırsatı sunulabilir. Böylece lojistik köylerin faydalarına ilişkin kararsız kaldıkları veya olumsuz düşündükleri noktaları çalışanlar ile paylaşabilir ve geri dönüt sağlayabilirler. Lojistik yönetimi öğrencilerine Dünya’da bulunan lojistik köylerin yapısı ve işleyişine yönelik tanıtım içerikleri sunulabilir.

Araştırma bulguları lojistik yönetimi öğrencilerinin lojistik köylerin ekonomik ve sektörel faydalarına ilişkin maddelere büyük çoğunlukta katılım gösterirken, çevresel faydalara ilişkin maddelerde kararsızlık yaşadıklarını göstermektedir. Bu durumun sebepleri nitel bir araştırma ile belirlenebilir. Örneğin lojistik yönetimi öğrencileri ile görüşmeler yapılabilir. Böylece lojistik köyleri daha çok ekonomik ve sektörel fayda sağlayan bir yapı olarak algılamalarının sebebi ortaya çıkarılarak bu düşünceye yönelik iyileştirme çalışmaları planlanabilir.

Bu araştırma Türkiye sınırları içerisinde İç Anadolu Bölgesinde bulunan bir devlet üniversitesinin Lojistik Yönetimi Bölümünde lisans eğitimine devam eden öğrenciler ile gerçekleştirilmiştir. Araştırma daha yüksek sayıda veya farklı özelliklere sahip (farklı coğrafi bölgeler veya şehirlerden katılım ile) örneklem grupları ile tekrar gerçekleştirilebilir.

Bu çalışmada değişkenler olarak cinsiyet, lojistik yönetimine yönelik yayın takibi, lojistik yönetimine yönelik bilimsel toplantıya katılım ve aylık hane geliri üzerine çalışma

yapılmıştır. Bu bağlamda slgı düzeyine etki edebilecek farklı değişkenler belirlenerek bu değişkenler ile algı skorları arasındaki ilişki incelenebilir.



## KAYNAKLAR

- Aka, S. H. (2017). Lojistiğin önemi ve katma değer yaratmasındaki rolü. *Deniz Ticaret Dergisi*, 4.
- Akandere, G. (2013). *Lojistik köylerin etkin yönetimi: Konya iline yönelik bir model önerisi*. (Yüksek Lisans Tezi). Selçuk Üniversitesi
- Akarçay, B. (2011). *Denizcilik işletmelerinde lojistik yönetimi ve Türkiye uygulaması* (Yüksek Lisans Tezi), Beykent Üniversitesi.
- Aksoy, B., & Gürsoy, M., (2017). *Lojistikte Sürdürülebilir Yaklaşımlar: Bir Yeşil Lojistik Uygulaması Olarak Alternatif Yük Taşımacılığı Örnekleri*. TRANSIST 2017-International Istanbul Transportation Congress and Fair (pp.25-32). İstanbul, Turkey
- Albez, A., & Akın, M. (2017). Palandöken Lojistik Köyü'nün Erzurum'un sosyo-ekonomik yapısına katkısı. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(1), 137-158.
- Amrani, A. (2007). *The impact of international logistics parks on global supply chains*. (Master thesis). Massachusetts Institute of Technology.
- Anca, V. (2019). Logistics and supply chain management: an overview. *Studies in Business and Economics*, 14(2), 209-215. <https://doi.org/10.2478/sbe-2019-0035>
- Asarbükü, P. (2025). *Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi emniyet kritik personel için görev planlama sistemi geliştirilmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Eskişehir Teknik Üniversitesi.
- Ateş, İ., & Işık, E. (2010). Türkiye'de lojistik hizmetlerinin gelişiminin ihracattaki büyümeye etkileri. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 99-106.
- Aydın, G. T., & Öğüt, K. S. (2008). Lojistik köy nedir?, 2. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, 1439-1448. İstanbul
- Aydın, G. ve Öğüt, K.S., (2008). *Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyler*, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, TCDD, İstanbul, 15-17 Ekim 2008, 1471-1481.
- Baki, B. (2004). *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*, Lega Yayınevi.
- Baki, R. (2018). Avrupa Birliği ülkeleri ile Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları ve uygun kuruluş yeri seçimi. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 148-162. <https://doi.org/10.30803/adusobed.424132>
- Balcı, H., & Emirkadı, Ö. (2019). Küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Karadeniz bölgesi lojistik üs potansiyelinin SWOT analizi yöntemiyle değerlendirilmesi. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(1), 6-30. <https://doi.org/iibfdkastamonu.418074>
- Ballis, A., & Mavrotas, G. (2007). Freight village design using the multicriteria method PROMETHEE. *Operational Research*, 7, 213-231. <https://doi.org/10.1007/BF02942388>

- Bamyacı, M. (2011). Taşıma. In (Eds) Tanyaş, M. ve Hazır K. *Lojistik Temel Kavramlar(Lojistiğe Giriş)*. Çağ Üniversitesi Yayınları.
- Baumgartner, H., & Homburg, C. (1996). Applications of structural equation modeling in marketing and consumer research: A review. *International Journal of Research in Marketing*, 13(2), 139-161. [https://doi.org/10.1016/0167-8116\(95\)00038-0](https://doi.org/10.1016/0167-8116(95)00038-0)
- Berglund, M., Laarhoven, P. V., Sharman, G., & Wandel, S. (1999). Third-party logistics: is there a future?. *The international journal of logistics management*, 10(1), 59-70. <https://doi.org/10.1108/09574099910805932>
- Bentler, P.M. (1980). Multivariate analysis with latent variables: Causal modeling. *Annual Review of Psychology*, 31, 419-456. <https://doi.org/10.1146/annurev.ps.31.020180.002223>
- Bentler, P.M., & Bonett, D.G. (1980). Significance tests and goodness of fit in the analysis of covariance structures. *Psychological Bulletin*, 88, 588-606. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.88.3.588>
- Bezirci, M., & Dündar, A. O. (2011). Lojistik köylerin işletmelere sağladığı maliyet avantajları. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 13(1), 292-307.
- Bookbinder, J. H., & Tan, C. S. (2003). Comparison of Asian and European logistics systems. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 33(1), 36-58. <https://doi.org/10.1108/09600030310460990>
- Boile, M., Theofanis, S., & Ozbay, K. (2011). Feasibility of Freight Villages in the NYMTC Region: Task 6–Site Impact Assessment.
- Bozhinovska, E. (2022). Logistic centers in germany-the perfect framework of the action plan. *Knowledge - International Journal*, 51(1), 173-177.
- Bowersox, D. J. (2002). *Supply Chain Logistics Management*. McGraw Hill.
- Brown, T.A. (2006). *Confirmatory factor analysis for applied research*. New York: The Guilford Press.
- Browne, M.W., & Cudeck, R. (1993). Alternative ways of assessing model fit. In: Bollen, K.A., & Long, J.S. (Eds.), *Testing structural equation models* (pp. 136-162). Beverly Hills, CA: Sage
- Büyüköztürk, Ş. (2002). Faktör analizi: Temel kavramlar ve ölçek geliştirmede kullanımı. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 32(32), 470-483.
- Bryman, A. & Cramer, D. (2001) *Quantitative Data Analysis with SPSS Release 10 for Windows: A Guide for Social Scientists*. London: Routledge
- Byrne, B.M. (2001). Structural equation modeling with AMOS, EQS, and LISREL: Comparative approaches to testing for the factorial validity of a measuring instrument. *International Journal of Testing*, 1(1), 55-86. [https://doi.org/10.1207/S15327574IJT0101\\_4](https://doi.org/10.1207/S15327574IJT0101_4)

- Cardebring, P. W., & Warnecke, C. (1995). *Combi-terminal and intermodal freight centre development: an assessment*.
- Carter, C. R., & Jennings, M. M. (2002). Logistics social responsibility: an integrative framework. *Journal of business logistics*, 23(1), 145-180. <https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2002.tb00020.x>
- Ceran, M. B., Ertürk, H., & Özkürkçüler, H. A. (2014). The importance of logistic villages in increasing international trade: The case of Turkey-Italy. *Economics, Management and Financial Markets*, 9(1), 351.
- Ceran, M. B. (2021). Ülkeler arasındaki dış ticaret potansiyelinin artırılmasında lojistik köylerin önemi: İtalya-Türkiye örneği üzerine bir araştırma. *Premium e-Journal of Social Sciences (PEJOSS)*, 5(17), 798-807. <https://doi.org/10.37242/pejoss.2217>
- Ceyhan, M. S., & Akdeniz, T. (2020). Eskişehir-Denizli-Uşak lojistik üssünün ve lojistik köy ağlarının bölgesel kalkınmaya etkisi bağlamında Filyos projesinin bölge ekonomisi üzerindeki muhtemel katkıları. *Yönetim Ekonomi Edebiyat İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, 5(2), 127-142.
- Chapman, R. L., Soosay, C., & Kandampully, J. (2003). Innovation in logistic services and the new business model: a conceptual framework. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 33(7), 630-650. <https://doi.org/10.1108/09600030310499295>
- Christensen, S., Johnson, T., & Turner, L. A. (2020). *Research Methods Design and Analysis*.
- Ciliberti, F., Pontrandolfo, P., & Scozzi, B. (2008). Logistics social responsibility: Standard adoption and practices in Italian companies. *International Journal of Production Economics*, 113(1), 88-106. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2007.02.049>
- Creswell, J. W. (2017). *Araştırma Deseni Nitel, Nicel ve Karma Yöntem Yaklaşımları*. (S. B. Demir Çev.). Eğiten Kitapevi.
- Çancı, M. ve Erdal, M.(2003). *Lojistik Yönetimi Freight Forwarder El Kitabı -1*, Utikad Yayınları.
- Çekerol, G. S., & Gunyashev, E. (2017). Kazakistan Lojistik Sektörü ve Sektör Paydaşlarının Lojistik Köy İle İlgili Görüşlerinin Swot Analizi İle Değerlendirilmesi. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, (60), 127-168.
- Çelik, F. B. (2021). *Marmara bölgesindeki lojistik köylerin SWOT-AHS bütünlük analizi*.(Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Ticaret Üniversitesi.
- Çetin, İ. B., (2007) *Deniz Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgili Analizleri: Türkiye-Almanya-Çin Uygulaması* (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Çevik, V., & Yılmaz, M. (2016). Lojistik köy konsepti ve kayseri boğazköprü lojistik köyü puanlandırması. *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 2(1), 52-70.

- Dağdeviren, F. (2019). *Mersin ilinde faaliyet gösteren lojistik işletmelerinde çalışanların lojistik köylere bakış açılarının değerlendirilmesi*. (Yüksek Lisans Tezi), Uşak Üniversitesi.
- Dağdeviren İ. E., Çetinel, M. H., Mirza, Ş., & Arasan, B. N. (2016). Lojistik firmalarının lojistik köy algılarının belirlenmesi: Ege Bölgesi örneği. *International Multidisciplinary Conference (IMUCO 2016)*, 421-431.
- Dai, Q., & Yang, J., (2013). Input–output analysis on the contribution of logistics park construction to regional economic development. *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 96, 599–608.
- Davutluoğlu, S. (2021). *Mersin yenice lojistik köyünün bölge ekonomisine etkisini belirlemeye yönelik saha araştırması*. (Master's thesis), Toros Üniversitesi.
- Demirkıran, Y., & Öztürkoğlu, Ö. (2020). Türkiye’deki bölgelerin lojistik köy kurulması açısından potansiyelinin PROMETHEE II yöntemi ile incelenmesi. *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 15(58), 347-367.
- Demiroğlu, Ş. & Eleren, A. (2015). Küresel lojistik köyleri ve Türkiye’de kurulması planlanan lojistik köy bölgelerinin ÇKKV yöntemleriyle belirlenmesi. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 42, 189-202.
- Dumlu, H., & Wolff, A. (2021). Türkiye’deki lojistik köylerin potansiyel etkinliklerine göre değerlendirilmesi: MOORA yöntemi ile bir uygulama. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12(24), 1000-1026. <https://doi.org/10.36543/kauibfd.2021.041>
- Dumlu, H. (2022). Strategic importance of the logistics villages for Turkey and an applied research with DEMATEL and MOORA methods on logistics villages in Turkey. (Master's thesis). Giresun Üniversitesi.
- Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH (DGG) (2015), Positioning and Establishment of the Freight Villages (FV) in Europe 2015, Yönetim Raporu, 25 Kasım, Bremen/Almanya, <http://www.interporto.it/imgup/Management%20Report.pdf>
- Eeig, E. (2004). Logistics centers. *Directions for use*.
- Effendi, M., Matore, E. M., Khairani, A. Z., & Adnan, R. (2019). Exploratory factor analysis (EFA) for adversity quotient (AQ) instrument among youth. *Journal of Critical Reviews*, 6(6), 234-242. <http://dx.doi.org/10.22159/jcr.06.06.33>
- Elgün, M. N. (2011). *Uluslararası taşıma ve ticarete lojistik köylerin sağladığı rekabet avantajları: Bir model önerisi*. (Doktora Tezi). Afyon Kocatepe Üniversitesi.
- Elgün, M. N., & Elitaş, C. (2011). Yerel, ulusal ve uluslararası taşıma ve ticaret açısından lojistik köy merkezlerinin seçiminde bir model önerisi. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(2), 630-645.
- Elgün, M. N. (2011). Ulusal Ve Uluslararası Taşıma Ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları Ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(2), 203-226.

- Elgün, M. N., & Aşıkoğlu, N. O. (2016). Lojistik köy kuruluş yeri seçiminde TOPSIS yöntemiyle merkezlerin değerlendirilmesi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18(1), 161-170. <http://doi.org/10.5578/jeas.27638>
- Elgün, M. N., & Algalal, R. (2021). Türkiye’de lojistik köylerin gelişme durumu üzerine bir değerlendirme. *International Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 7(39), 770-780.
- Erdal, M. (2005). *Küresel Lojistik*, Utikad 2005.
- Erdil, M. (2010). *Ekonomik kalkınma stratejisi olarak lojistik köyler* (Master's thesis) Marmara Üniversitesi.
- Erdumlu, R. M. (2006). *Kentsel lojistik ve lojistik köy uygulaması*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Ergül, S. G. (2022). Lojistik köy seçimi için AHP-TOPSIS temelli bir karar verme yaklaşımı. *Journal of Transportation and Logistics*, 7(2), 321-340. <https://doi.org/10.26650/JTL.2022.1030119>
- Erol, F. (2015). *Lojistik köylerin önemi ve intermodal taşımacılık faaliyetleriyle desteklenmesi: Karaman ilinde bir uygulama* (Master's thesis), Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi.
- Erturgut, R. (2016). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi*. Nobel Akademik Yayıncılık.
- Europlatforms (2004). *Intermodal Transport between Europe and Asia: opportunities and challenges*. <http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/intermodal/pdf/KievGalloni.pdf> Erişim Tarihi: 12.12.2024
- Europlatforms (2017). *25 Years Freight Villages: Experiences in Germany and Europe*. [http://www.europlatforms.eu/wp-content/uploads/2017/05/DGG\\_25\\_Years\\_Europlatforms.pdf](http://www.europlatforms.eu/wp-content/uploads/2017/05/DGG_25_Years_Europlatforms.pdf) Erişim Tarihi: 12.12.2024
- Fagaraşan, M. ve Cristea, C. (2015). Logistic Center Location: Selection Using Multicriteria Decision Making. Proceedings of the Annual Sessions of Scientific Papers, IMT Oradea, 193-198.
- Garver, M.S., & Mentzer, J.T. (1999). Logistics research methods: Employing structural equation modeling to test for construct validity. *Journal of Business Logistics*, 20(1), 33-57.
- Gedik, H., & Turğut, M. (2017). Impacts effects of logistics villages to export process in international trade: the case of Konya province. *The Journal of International Scientific Researches*, 2(7), 129-147.
- Genç, E. & Coşmuş, Ş. (2021). Lojistik köylerin yönetim özellikleri ve Türkiye’deki lojistik köyler, *Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 7(35), 68-79. <http://dx.doi.org/10.31589/JOSHAS.511>

- Genç, Ş. (2003). 5-6 yaş çocukların görsel algı becerilerinin şekil ve zemin algılaması yönünden geliştirilmesi. *Mesleki Eğitim Dergisi*, 5(9), 93-108.
- George, D., & Mallery, P. (2016). *IBM SPSS statistics 23 step by step: A simple guide and reference* (4th ed.). Routledge.
- Georgijevic, M., Bojic, S., & Brčanov, D. (2013). The location of public logistic centers: an expanded capacity-limited fixed cost location-allocation modeling approach. *Transportation Planning and Technology*, 36(2), 218-229. <https://doi.org/10.1080/03081060.2013.770945>
- Gilberto, G. (2005). Freight village–Directions for use, Europlatforms: The European Association of Freight Villages. *Kiev*.
- Giraldo, M., (2009). *Global Logistics Parks (Master thesis)*. Massachusetts Institute of Technology.
- Göleç, Ö. (2019). *Uluslararası ticarete lojistik köyler: Türkiye örneği* (Master's thesis) Bursa Uludağ Üniversitesi.
- Görgülü, H. (2012). *Lojistik Köyler ve Konya Uygulaması*, (Yüksek Lisans Tezi) Bahçe Şehir Üniversitesi, İstanbul.
- Gunyashev, E. (2016). *Kazakistan lojistik sektörü ve sektör paydaşlarının lojistik köy ile ilgili görüşlerinin SWOT analizi ile değerlendirilmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Anadolu Üniversitesi.
- Güngör, H. C., & Uray, K. (2021). Çevresel Sürdürülebilirliğin Sağlanmasında Lojistik Köylerin Önemi. *Journal of Innovations in Civil Engineering and Technology*, 3(1), 41-54.
- Güngör, T. (2023). *Lojistik Yönetiminde Yeni Bir Kavram: Lojistik İlçe* (Master's thesis) Maltepe University.
- Gürbüz, A., Ayaz, N., & Kebeci, S. (2016). Üretim İşletmeleri Yöneticilerinin Lojistik Köy Algıları: Karabük İli Örneği. *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(2), 1-19.
- He, Z., Chen, P., Liu, H., & Guo, Z. (2017). Performance measurement system and strategies for developing low-carbon logistics: A case study in China. *Journal of Cleaner Production*, 156, 395–405. <https://doi.org/10.1016/J.JCLEPRO.2017.04.071>
- Hu, L., & Bentler, P.M. (1999). Cutoff criteria for fit indexes in covariance structure analysis: Conventional criteria versus new alternatives. *Structural Equation Modeling*, 6(1), 1-55. <https://doi.org/10.1080/10705519909540118>
- Hylton, P. J., & Ross, C. L. (2018). Agglomeration economies' influence on logistics clusters' growth and competitiveness. *Regional studies*, 52(3), 350-361. <https://doi.org/10.1080/00343404.2017.1327708>

- Iacobucci, D. (2010). Structural equations modeling: Fit indices, sample size, and advanced topics. *Journal of consumer psychology*, 20(1), 90-98. <https://doi.org/10.1016/j.jcps.2009.09.003>
- İnan, İ. E. (2019). Kentsel lojistik ve lojistik köy performansları arasındaki ilişkinin araştırılması: Elazığ ili örneği. *The International New Issues in Social Sciences*, 7(2), 33-56.
- Johnson, J. C. (1999). *Contemporary Logistics*, 7.Edition. Prentice-Hall, Inc.
- Jurásková, K., & Macurová, P. (2013). The study of logistic parks in the czech republic. *Journal of Applied Economic Sciences*, 8(3), 299-310.
- Kain, R., & Verma, A. (2018). Logistics management in supply chain—an overview. *Materials today: proceedings*, 5(2), 3811-3816. <https://doi.org/10.1016/j.matpr.2017.11.634>
- Karadeniz, V., & Akpınar, E. (2011). Türkiye’de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (24), 49-71.
- Karagöz, İ. B. (2007). *E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi) Kocaeli Üniversitesi.
- Karasar, N. (2005). *Bilimsel Araştırma Yöntemi: Kavramlar İlkeler Teknikler*. Nobel Yayıncılık.
- Karlı, H., & Tanyaş, M. (2020). Bilgi ve iletişim teknolojileri destekli yenilikçi uygulamaların lojistik merkezlere entegrasyonu. *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 42-59.
- Kapkın, A. N. (2006). *Lojistik sistemin incelenmesi ve kaliteyle bağlantısı* (Doktora Tezi) Marmara Üniversitesi.
- Kaya, M. & Dışkaya, S. (2024).Sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin gerçekleştirilmesinde lojistik köy ve merkezlerin önemi. *Journal of Life Economics*. 11(3): 115-124, <https://doi.org/10.15637/jlecon.2484>
- Kayabaşı, A. (2010). *Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Kebeci, S. (2015). *Lojistik köylerin pazarlama sürecine etkisi: Karabük özelinde sektörel algı durumu*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), Karabük Üniversitesi.
- Keleş, N. & Pekmaya, M. (2021). Lojistik köy yer seçiminde dikkate alınan değişkenlerin kıyaslama yaklaşımı ile belirlenmesi. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12 (23), 1-14. <https://doi.org/10.47129/bartiniibf.840819>
- Kennedy, I. (2022). Sample size determination in test-retest and Cronbach alpha reliability estimates. *British Journal of Contemporary Education*, 2(1), 17-29. <https://doi.org/10.52589/BJCE-FY266HK9>
- Kepe, D. (2016). *Denizli Kaklık Lojistik Köyünün Swot Analizi ile Değerlendirilmesi*, (Yüksek Lisans Tezi) Pamukkale Üniversitesi.

- Keskin, H. (2011). *Lojistik El Kitabı*, Gazi Yayıncılık.
- Kılıç, Y., Karaatlı, M. A., Demiral, M. F., & Pala, Y. (2009). Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği.
- Kılıç, H. (2022). *Lojistik merkezlerinin bölgesel kalkınmadaki rolü, Erzurum ili üzerine bir araştırma*. (Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi.
- Kline, R.B. (2011). *Principles and practice of structural equation modeling*. New York: The Guilford Press.
- Klein, D. F. (2005). Beyond significance testing: Reforming data analysis methods in behavioral research. *American Journal of Psychiatry*, 162(3), 643-a. <https://doi.org/10.1176/appi.ajp.162.3.643-a>
- Koç, S. (2023). *Sakarya ilindeki potansiyel lojistik köy alternatiflerinin çok kriterli karar verme yöntemleri ile değerlendirilmesi* (Master's thesis). Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi.
- Koroğlu, A. (2023). *Karaman ili organize sanayi bölgesinde faaliyet gösteren işletmelerdeki yöneticilerin lojistik köylere yönelik tutumlarının incelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi.
- Köse, Z. (2022). *Türkiye'de lojistik köyler ve lojistik köylerin Türkiye ekonomisi üzerine etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi) Sivas Cumhuriyet Üniversitesi.
- Koerber, A., & McMichael, L. (2008). Qualitative sampling methods: A primer for technical communicators. *Journal of business and technical communication*, 22(4), 454-473. <https://doi.org/10.1177/1050651908320362>
- Korucuk, S. (2018). Yeşil Lojistik Uygulamalarının Rekabet Gücü ve Hastane Performansına Etkisinin Lojistik Regresyon Analizi İle Belirlenmesi: Ankara İli Örneği, *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 19(1), 280 – 299.
- Kostrzewski, M., Filina-Dawidowicz, L., & Walusiak, S. (2021). Modern technologies development in logistics centers: The case study of Poland. *Transportation Research Procedia*, 55, 268-275. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.06.031>
- Koroğlu, A. (2023). *Karaman ili organize sanayi bölgesinde faaliyet gösteren işletmelerdeki yöneticilerin lojistik köylere yönelik tutumlarının incelenmesi* (Master's thesis), Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi.
- Krajewska, M. A., & Kopfer, H. (2007). Collaborating freight forwarding enterprises: Request allocation and profit sharing. *Container Terminals and Cargo Systems: Design, Operations Management, and Logistics Control Issues*, 365-381. [https://doi.org/10.1007/978-3-540-49550-5\\_18](https://doi.org/10.1007/978-3-540-49550-5_18)
- Küçüksolak, B. T. (2002). *Türkiye'de Lojistik Servis Sağlayıcılar* (Lisans Tezi) Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Küçük, O. (2011). *Lojistik İlkeleri ve Yönetimi*, Seçkin Yayıncılık.

- Küçük, S. (2019). *Uluslararası Ticarete Lojistik Köyler ve Türkiye İçin Lojistik Köy Önerisi*. (Yüksek Lisans Tezi) Konya Ticaret Odası (KTO) Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Lai, K. H., Lau, G., & Cheng. (2004). Quality management in the logistics industry: an examination and a ten-step approach for quality implementation. *Total Quality Management & Business Excellence*, 15(2), 147-159. <https://doi.org/10.1080/1478336032000148992>
- Laitio, K. ve H. Perala. (2004). *NeLoc, Summary of Activities and Results of The Neloc Project*, Center For Maritime Studies, University of Turku.
- Lee, C. K., Lv, Y., Ng, K. K., Ho, W., & Choy, K. L. (2018). Design and application of Internet of things-based warehouse management system for smart logistics. *International Journal of Production Research*, 56(8), 2753-2768. <https://doi.org/10.1080/00207543.2017.1394592>
- Li, Y., Liu, X. ve Chen, Y. (2011). Selection of logistics center location using axiomatic fuzzy set and topsis methodology in logistics management. *Expert Systems with Applications*, 38, 7901-7908. <https://doi.org/10.1016/j.eswa.2010.12.161>
- Liu, X., & Savy, M. (2012). Logistics and the city: The key Issue of freight villages. In *Sustainable Transport for Chinese Cities* (pp. 297-318). Emerald Group Publishing Limited.
- Liu, S., He, N., Cao, X., Li, G., & Jian, M. (2022). Logistics cluster and its future development: A comprehensive research review. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 168, 102974. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2022.102974>
- LODER, (2003). *Lojistik Terimler Sözlüğü*, Lojistik Derneği Yayınları.
- Lowe, D. (2006). *Intermodal freight transport*. Routledge.
- Marsh, H.W., Hau, K.T., Artelt, C., Baumert, J., & Peschar, J.L. (2006). OECD's brief self-report measure of educational psychology's most useful affective constructs: Cross-cultural, psychometric comparisons across 25 countries. *International Journal of Testing*, 6(4), 311-360. [https://doi.org/10.1207/s15327574ijt0604\\_1](https://doi.org/10.1207/s15327574ijt0604_1)
- Meyers, L. S., Gamst, G., & Guarino, A. J. (2006). *Applied multivariate design and interpretation*, Thousand oaks, Sage Publications.
- McDonald, R. P., & Ho, M. H. R. (2002). Principles and practice in reporting structural equation analyses. *Psychological methods*, 7(1), 64. <https://doi.org/10.1037/1082-989X.7.1.64>
- McKinnon, A. C. (2018). The outsourcing of logistical activities. *Global logistics and distribution planning*, 215-234.
- Morgan, J. Q. (2012). Regional clusters and jobs for inner city workers: the case of transportation, distribution, and logistics. *Community Development*, 43(4), 492-511. <https://doi.org/10.1080/15575330.2012.694108>

- Mulaik, S. A., James, L. R., Van Alstine, J., Bennett, N., Lind, S., & Stilwell, C. D. (1989). Evaluation of goodness-of-fit indices for structural equation models. *Psychological bulletin*, 105(3), 430. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.105.3.430>
- Mücevher, M. H. (2021). Sürdürülebilir lojistik için üç öncelikli strateji: Yeşil lojistik, tersine lojistik ve yalın lojistik. *Enderun*, 5(1), 39-54.
- Nilsson, F. (2006). Logistics management in practice—towards theories of complex logistics. *The International Journal of Logistics Management*, 17(1), 38-54. <https://doi.org/10.1108/09574090610663428>
- Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2009). Inland terminals within North American and European supply chains. *Transport and communications bulletin for Asia and the Pacific*, 78(1), 1-39.
- Nurov, G. (2024). Kentsel lojistik ve lojistik köy ilişkisi: bir alan araştırması. *The International New Issues in Social Sciences*, 12(1), 51-72.
- Ors, H., & Mammadov, T. (2016). An evaluation on logistic village marketing and the logistic potential of villages in Turkey. *PressAcademia Procedia*, 2(1), 269-280. <https://doi.org/10.17261/Pressacademia.2016118647>
- Özceylan, E., Erbaş, M., Tolon, M., Kabak, M., & Durğut, T. (2016). Evaluation of freight villages: A GIS-based multi-criteria decision analysis. *Computers in Industry*, 76, 38-52. <https://doi.org/10.1016/j.compind.2015.12.003>
- Özdoğan, S. (2016). *Lojistik yönetimi ve lojistik köyleri* (Master's thesis). Kırıkkale Üniversitesi
- Özen, Y., & Gül, A. (2007). Sosyal ve eğitim bilimleri araştırmalarında evren-örneklem sorunu. *Atatürk Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Dergisi*, (15), 394-422.
- Özkan, H., Tanyaş, M., & Özkan, M. (2019). Lojistik köyler'in kentsel lojistiğe etkileri: Sinop ve Samsun illerinde uygulama. *The Journal of Academic Social Science*, 80(80), 582-594.
- Özkan, H. (2020). *Lojistik Merkezler İçin İnsan Kaynağı Tedariki*. İksad Yayınevi.
- Öztekin, K. & Serdaroğlu Sağ, N. (2019). Lojistik hizmetlerindeki gelişimin kentsel mekâna etkisi: izmir kemalpaşa örneği, *International Social Sciences Studies Journal*, 5(38): 3281-3306. <http://dx.doi.org/10.26449/sss.1572>
- Peker, I., Baki, B., Tanyas, M., & Murat Ar, I. (2016). Logistics center site selection by ANP/BOCR analysis: A case study of Turkey. *Journal of Intelligent & Fuzzy Systems*, 30(4), 2383-2396. <https://doi.org/10.3233/IFS-152007>
- Pettersson, R. (2010). Information design—principles and guidelines. *Journal of Visual Literacy*, 29(2), 167-182. <https://doi.org/10.1080/23796529.2010.11674679>
- Raçlı, S. (2010). Lojistik köyler ve dünyadaki durumu. *Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Dış Ticaret Programı Mesleki Uygulama Çalışması*, 1, 61.

- Rahi, S. (2017). Research design and methods: A systematic review of research paradigms, sampling issues and instruments development. *International Journal of Economics & Management Sciences*, 6(2), 1-5. <https://doi.org/10.4172/2162-6359.1000403>
- Regmi, M. B. ve Hanaoka, S. (2013). Location analysis of logistics centres in Laos. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 16 (3), 227-242. <https://doi.org/10.1080/13675567.2013.812194>
- Rivera, L., Sheffi, Y., & Knoppen, D. (2016). Logistics clusters: The impact of further agglomeration, training and firm size on collaboration and value added services. *International Journal of Production Economics*, 179, 285-294. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ijpe.2016.05.018>
- Sako, M. (2003). Governing supplier parks: implications for firm boundaries and clusters. *University of Oxford*, 1-26.
- Sekkeli, Z. H., Bakan, I., & Olucak, H. I. (2020). Lojistik kümelenmelerinin şehir ekonomisine ve yöre halkına katkıları: Türkoğlu lojistik köy örneği. *PressAcademia Procedia*, 11(1), 52-56. <https://doi.org/10.17261/Pressacademia.2020.1239>
- Sekkeli, Z. H., & Bakan, İ. (2021). Regional benefits of logistic clusters: A study of scale development. *OPUS International Journal of Society Researches*, 18(43), 6143-6161. <https://doi.org/10.26466/opus.873593>
- Schermelleh-Engel, K., & Moosbrugger, H. (2003). Evaluating the fit of structural equation models: Tests of significance and descriptive goodness-of-fit measures. *Methods of Psychological Research Online*, 8(2), 23-74.
- Sit, V. (2004). Global transpark: New competitiveness for Hong Kong and South China based on air logistics. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 86(3), 145-163.
- Stock, J. R., & Lambert, D. M. (2001). *Strategic logistics management* (Vol. 4). MA: McGraw-Hill/Irwin.
- Stojić, N., Pucarević, M., & Tanackov, I. (2016). The environmental impacts of logistics center. *First International Conference "Transport in Today's Society"*, 150.
- Şahanoğlu, M. (2020). *Lojistik köylerin kurulması ve sürdürülebilir kalkınma ilişkisi; yeşil ekonomi bağlamında Gaziantep ili için bir değerlendirme* (Master's thesis), Hasan Kalyoncu Üniversitesi.
- Şahin, A. Y. (2020). *İstanbul'da ki mega projeler açısından lojistik köyler: İstanbul ili yer önerisi* (Master's thesis) İstanbul Gelişim Üniversitesi.
- Şengül, Ü. (2010). Atıkların geri dönüşümü ve tersine lojistik. *Paradoks Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi*, 6(1), 73-86.
- Şirin, B. (2019). *Lojistik Köylerin Gelişimi ve Türkiye'deki Lojistik Köylerin Değerlendirilmesi* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi.

- Tambi, A. M. A., Mohid, M. N., Shukor, I. A., & Arip, M. S. M. (2013). Planning for a logistics village. *World Applied Sciences Journal*, 25(3), 421-427. <https://doi.org/10.5829/idosi.wasj.2013.25.03.60>
- Tanyaş, M., ve Hazır, K. (2011). *Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş)*. Arzu Ofset Matbaacılık.
- Tanyel, M. (2011), *Lojistik Hizmet Üreten Firmalar İçin Etkili Organizasyonel Yapıların Oluşturulması Ve Lojistik Operasyonel Planların Geliştirilmesi*, (Yüksek Lisans Tezi) Ankara Kara Harp Okulu
- Taşliyan, M., Çiçeklioğlu, H., & Yılmaz, Ö. İ. (2020). Lojistik yönetimde dış kaynak kullanımının önemi. *International Journal Of Academic Values Studies*, (6), 35-55.
- Terzi, N., & Bolukbas, O. (2016). Logistics sector in Turkey and logistics villages. *PressAcademia Procedia*, 2(1), 206-228. <https://doi.org/10.17261/Pressacademia.2016118643>
- TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları), (2010). <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoz.pdf> Erişim Tarihi: 11.10.2024.
- TDK. (2023). Türk Dil Kurumu Sözlüğü.
- Topal, Y.K. (2013), *Lojistik Yönetiminde E-Lojistik Kullanımının Önemi, Değişen Pazar Şartlarında E-Lojistik Kullanan Şirketler Üzerine Bir İnceleme*, (Yüksek Lisans Tezi) Deniz Harp Okulu.
- TSK. (2004). Tugay Lojistik Yönetim Sistemi Uygulama Yönergesi. Ankara: Genelkurmay Başkanlığı K.K.K. Yayınları.
- Türkmen, B. (2021). *Lojistik Köyü Yer Seçimi ve Türkiye'de Örnek Bir Uygulama* (Master's thesis), Necmettin Erbakan University.
- Uçan, A. (2015), *Türkiye'de Performansa Dayalı Lojistik Yönetimi: Kamu ve Özel Sektör Uygulamaları* (Yüksek Lisans Tezi) Türk Hava Kurumu Üniversitesi.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) (2021), <https://www.utikad.org.tr/UTIKAD-Hakkında>
- UNESCAP, (2002). *Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres*, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York.
- UNECE, (2004). <https://unece.org/2004-22>
- URL-1. TCDD, Lojistik Merkezler. <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler>
- URL-2. Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü. <https://uhdgm.uab.gov.tr/lojistik-merkezler>

- URL-3. 2020 Lojistik Köyler Sıralaması. [https://iisbf.gelisim.edu.tr/tr/akademik-bolum-lojistik-yonetimi-\(ingilizce\)-haber-2020-lojistik-koyler-siralamasi-5017](https://iisbf.gelisim.edu.tr/tr/akademik-bolum-lojistik-yonetimi-(ingilizce)-haber-2020-lojistik-koyler-siralamasi-5017)
- Venalainen, P., Karvonen, T., & Kondratowicz, L. (2001). Logistics Centres in the Baltic Sea Region. *Publications Of The Ministry Of Transport And Communications-Tedim Publications*.
- Vet, H. C. D., Adèr, H. J., Terwee, C. B., & Pouwer, F. (2005). Are factor analytical techniques used appropriately in the validation of health status questionnaires? A systematic review on the quality of factor analysis of the SF-36. *Quality of life research, 14*, 1203-1218. <https://doi.org/10.1007/s11136-004-5742-3>
- Wu, J. (2013). *Sustainable Freight Village Concepts for Agricultural Products Logistics-A Knowledge Management-Oriented Study* (Doctoral dissertation) Universität Bremen
- Wu, J., & Haasis, H. D. (2018). The freight village as a pathway to sustainable agricultural products logistics in China. *Journal of Cleaner Production, 196*, 1227-1238. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.06.077>
- Yalçın, A. (2024). *TCDD Bünyesinde Faaliyet Gösteren Lojistik Köylerin Potansiyel Etkinliklerinin Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleri ve Veri Zarflama Analizi ile Değerlendirilmesi* (Master's thesis) Maltepe University.
- Yangınlar, G., & Sarı, K. (2017). İşletmeleri yeşil lojistik uygulamalarına zorlayan sebepler üzerine bir araştırma. *Trakya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi E-Dergi, 6*(1), 101-121.
- Yersel, H. F. (2010). *Türk lojistik altyapısının intermodal taşımacılık açısından değerlendirilmesi* (Master's thesis). Afyon Kocatepe Üniversitesi.
- Yıldız, Y. (2022). *Lojistik Köylerin Bölgesel İhracata Etkileri: Tra2 Bölgesinde İhracat Yapan Firmaların Beklentileri*. (Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi.
- Yıldız, K., Efe, Z., & Yerlikaya, M. A. (2021). A model proposal for logistics center capacity evaluation: kars logistics center example. *Demiryolu Mühendisliği, 14*, 234-248. <https://doi.org/10.47072/demiryolu.938035>
- Yılmaz, F. (2019). Mekânsal anlamda lojistik merkez kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi. *Kent Akademisi, 12*(1), 186-199.
- Yılmaz, G. A., & Keser, H. Y. (2018). Uluslararası taşımacılık sektörünün etkinliğinde yeşil lojistik. *IV. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics*, 638-646.
- Yiğit, N., & Altan Kurnaz, M. (2010). Fizik tutum ölçeği: Geliştirilmesi, geçerliliği ve güvenilirliği. *Necatibey Eğitim Fakültesi Elektronik Fen ve Matematik Eğitimi Dergisi, 4*(1), 29-49.
- Yücel, M., & Yılmaz, Ş. K. (2019). Türkiye'deki lojistik köyler ve seçimine etki eden unsurlar. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi, 10*(1), 72-89.

- Żak, J. ve Weglinski, S. (2014). The selection of the logistics center location based on mcdm/a methodology. *Transportation Research Procedia*, 3, 555-564. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.10.034>
- Zaralı, F., Yazgan, H. R., & Delice, Y. (2018). AHP ve VIKOR bütünleşik yaklaşımıyla lojistik merkez yer seçimi: Kayseri ili örneği. *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Fen Bilimleri Dergisi*, 34(3), 1-9.
- Zieger, S. (2018). Logistics. *Victorian Literature and Culture*, 46(3-4), 749-752. <https://doi.org/10.1017/S1060150318000736>



## EKLER

Çalışmanın etik kurul belgesi



NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL VE BEŞERİ BİLİMLER BİLİMSEL ARAŞTIRMALAR ETİK KURULU  
ETİK KURUL KARARI

Etik Kurul Toplantı Tarihi/Sayısı ve Karar No	Tarih :02/02/2024 Toplantı Sayısı:03 Karar No :2024/136
Araştırmanın Başlığı	Lojistik Yönetimi Öğrencilerinin Lojistik Köy Algularının Belirlenmesine Yönelik Bir Çalışma.
Sorumlu Araştırmacı	Doç. Dr. Murat ÇAKIRKAYA
Yardımcı Araştırmacı	Murat AKSOY Lisansüstü Öğrenci
Etik Kurul Kararı	17863 sayılı başvuru Etik Kurul tarafından değerlendirilmiş olup, başvurunun bilimsel araştırma etiği açısından "Uygun" olduğuna karar verilmiştir.

ASLI GİBİDİR  
02/02/2024

Doç. Dr. Ahmet KURNAZ  
Başkan