

**T. C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**LOJİSTİK SEKTÖRÜ İÇERİSİNDE LOJİSTİK
KÖYLERİN YERİ VE ÖNEMİ**

Mücahit ÇAKMAK

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
LOJİSTİK YÖNETİMİ PROGRAMI**

**DANIŞMAN
Doç. Dr. A.Zafer ACAR**

İSTANBUL, Ekim 2017

**T. C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**LOJİSTİK SEKTÖRÜ İÇERİSİNDE LOJİSTİK
KÖYLERİN YERİ VE ÖNEMİ**

Mücahit ÇAKMAK

132011005

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
LOJİSTİK YÖNETİMİ PROGRAMI**

**DANIŞMAN
Doç. Dr. A.Zafer ACAR**

İSTANBUL, Ekim 2017

**T.C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

LOJİSTİK SEKTÖRÜ İÇERİSİNDE LOJİSTİK KÖYLERİN YERİ VE ÖNEMİ

Mücahit ÇAKMAK

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
LOJİSTİK YÖNETİMİ PROGRAMI**

Tezin Enstitüye Teslim Edildiği Tarih :
Tezin Savunulduğu Tarih : 2 Ekim 2017

Tez Danışmanı : Doç. Dr. A. Zafer ACAR _____

Diğer Jüri Üyeleri : Yrd. Doç. Dr. A. Murat KÖSEOĞLU _____

Yrd. Doç. Dr. Halim YURDAKUL _____

İSTANBUL , Ekim 2017

İÇİNDEKİLER

SAYFA NO

KABUL VE ONAY SAYFASI	ii
İÇİNDEKİLER.....	iii
ÖZET	vi
SUMMARY	vii
ŞEKİL LİSTESİ	viii
TABLO LİSTESİ.....	x
1. BÖLÜM GİRİŞ VE AMAÇ	1
2. BÖLÜMLÖJİSTİK KAVRAMSAL ÇERÇEVE	5
2.1. Lojistik Tanımı	5
2.2. Lojistiğin Tarihi Gelişimi	7
2.3. Lojistiği Etkileyen Faktörler	9
2.4. İşletme Fonksiyonları ve Lojistik.....	11
2.5. Lojistik Süreci.....	12
2.6. Lojistik Faaliyetler	15
2.7. Lojistik Sektörünün Günümüzdeki Durumu	18
2.8. Lojistik Yönetimi.....	18
3. BÖLÜM LOJİSTİK KÖYLER.....	22
3.1 Lojistik Köy Tanımı	22
3.2. Lojistik Köylerin Tarihi Gelişimi	24
3.3. Lojistik Köylerin Özellikleri	29

3.4. Lojistik Köylerde Organizasyon Yapısı	31
3.5. Lojistik Köylerde Faaliyetler	33
3.6. Lojistik Köylerin Faydaları.....	35
3.7. Lojistik Köylerin Günümüzdeki Durumu	36
4. BÖLÜM LOJİSTİK SEKTÖRÜ İÇERİSİNDE LOJİSTİK KÖYLER ve LOJİSTİK KÖY KURMANIN GEREKLİLİĞİ	41
4.1. Lojistik Sektöründeki Rekabette Lojistik Köylerin Yeri ve Önemi.....	41
4.2. Lojistik Köyler ve İşletme Fonksiyonları ile İlişkisi	43
4.3. Kalite ve MaliyetlerAçısından Lojistik Köy Kurmanın Gerekliliği	45
4.4. Hizmet Standartları ve Esneklik Açısından Lojistik Köy Kurmanın Gerekliliği.....	45
4.5. Rekabet Açısından Lojistik Köy Kurmanın Gerekliliği.....	46
5. BÖLÜM YÖNTEM	48
5.1. Araştırmanın Amacı	48
5.2. Araştırmanın Problemi.....	48
5.3. Araştırmanın Önemi	49
5.4. Araştırmanın Yöntemi.....	49
5.5. Araştırmanın Evren ve Örneklemi.....	49
5.6. Verilerin Analizi	50
5.7. Bulgular.....	50
5.7.1. Ölçeklerin Geçerlilik ve Güvenirlik Analizi Sonuçları	50
5.7.2. Frekans Tablolarının Yorumlanması	51
5.7.3. T Test ve Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) Sonuçları ve Yorumlanması.....	93
6. BÖLÜM TARTIŞMA VE SONUÇ	99
ÖNERİLER.....	104

KAYNAKLAR.....	106
EKLER	111
Ek A. Anket Formu	111
ÖZGEÇMİŞ	115



ÖZET

LOJİSTİK SEKTÖRÜ İÇERİSİNDE LOJİSTİK KÖYLERİN YERİ VE ÖNEMİ

Küreselleşen dünyada lojistik sektöründeki faaliyetlerin önündeki sınırlar kalkmış ve lojistik sektörü büyük bir gelişim kaydetmiştir. Lojistik sektörü içerisinde lojistik köylerin yeri ve önemini belirlemek bu çalışmanın temel amacını oluşturmaktadır. Bu amaçla çalışmada literatür taraması ve anket uygulaması yöntemlerinden bir arada faydalanılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre lojistik köy maliyeti azaltması, karlılığı artırması ve müşteri ilişkilerini geliştirmesi sebebiyle önemli bir konumdadır. Bunun yanı sıra hedef pazarlara kolay ulaşım, yeni pazarlama alanları oluşturma, ihracatı artırma gibi konular da lojistik köyleri önemli konuma getirmektedir. Araştırmada lojistik köy algısının yaş, eğitim durumu, çalışılan sektör gibi değişkenlere göre değiştiği, ancak personelin unvanına göre değişmediği sonucuna varılmıştır. Yapılan araştırmanın İstanbul ili sınırlarında gerçekleşmesi ve 100 katılımcıdan ibaret olması, bu çalışmanın sınırlılıklarını meydana getirmektedir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik sektörü, lojistik köyler.

Tarih: 18 Eylül 2017

SUMMARY

THE IMPORTANCE the PLACE of the LOGISTICS VILLAGES in the LOGISTICS SECTOR

The boundaries in front of the logistic has been started to disappeared with the increase of the sector in the New Age Global world. The basic goal of the study is to determine the importance and the place of logistics villages in the logistics sector. To reach this goal the literature review and questionnaire methodologies have both been used. According to the results the logistic villages have an important place for increasing the profits to develop the customer relations and decreasing the expenditures. Also the logistics villages let to reach the new markets easily, to have new marketing places and increase the exportation. The research showed that the village perception change by the education and the sector variables. The employees' titles do not effect on the perception. The research has done in Istanbul and the questionnaire has been done in 100 attendees and these arena the limited ve de of the study.

Keywords: Logistics, Logistics sector, Logistics villages

Date:18th September 2017

ŞEKİL LİSTESİ

SAYFA NO

Şekil 2.1. Lojistiğin İçeriğini Oluşturan Unsurlar	6
Şekil 2.2. Lojistiği Etkileyen Faktörler	11
Şekil 2.3. Lojistik Süreci.....	14
Şekil 2.4. Temel Lojistik Faaliyetler	16
Şekil 2.5. Bütünleşik Lojistik Faaliyetler	17
Şekil 3.1. Lojistik Köylerin İçeriği	24
Şekil 3.2. Lojistik Köylerde Organizasyon Yapısı Örneği	32
Şekil 3.3. Lojistik Karmaları.....	33
Şekil 4.1. İşletme Fonksiyonları ve Lojistik	44
Şekil 5.1. Yaş Dağılımı.....	52
Şekil 5.2. Eğitim Durumu Dağılımı.....	54
Şekil 5.3. Sektör Dağılımı.....	55
Şekil 5.4. Unvan Dağılımı	57
Şekil 5.5. Bilgi Sahibi Olma Dağılımı	58
Şekil 5.6. İfade 1 Grafiği	59
Şekil 5.7. İfade 2 grafiği	60
Şekil 5.8. İfade 3 grafiği	61
Şekil 5.9. İfade 4 grafiği	62
Şekil 5.10. İfade 5 grafiği	63
Şekil 5.11. İfade 6 grafiği	64
Şekil 5.12. İfade 7 grafiği	65
Şekil 5.13. İfade 8 grafiği	66
Şekil 5.14. İfade 9 grafiği	67
Şekil 5.15. İfade 10 grafiği	68
Şekil 5.16. İfade 11 grafiği	69

Şekil 5.17. İfade 12 grafiği	70
Şekil 5.18. İfade 13 grafiği	71
Şekil 5.19. İfade 14 grafiği	72
Şekil 5.20. İfade 15 grafiği	73
Şekil 5.21. İfade 16 grafiği	74
Şekil 5.22. İfade 17 grafiği	75
Şekil 5.23. İfade 18 grafiği	76
Şekil 5.24. İfade 19 grafiği	77
Şekil 5.25. İfade 20 grafiği	78
Şekil 5.26. İfade 21 grafiği	79
Şekil 5.27. İfade 22 grafiği	80
Şekil 5.28. İfade 23 grafiği	81
Şekil 5.29. İfade 24 grafiği	82
Şekil 5.30. İfade 25 grafiği	83
Şekil 5.31. İfade 26 grafiği	84
Şekil 5.32. İfade 27 grafiği	85
Şekil 5.33. İfade 28 grafiği	86
Şekil 5.34. İfade 29 grafiği	87
Şekil 5.35. İfade 30 grafiği	88
Şekil 5.36. İfade 31 grafiği	89
Şekil 5.37. İfade 32 grafiği	90
Şekil 5.38. İfade 33 grafiği	91
Şekil 5.39. İfade 34 grafiği	92

TABLO LİSTESİ

SAYFA NO

Tablo 2.1. Lojistiğin Tarihi Gelişimi	8
Tablo 2.2. Süreç Olarak Lojistik Yönetimi.....	19
Tablo 3.1. Avrupa'daki İlk 20 Lojistik Köy.....	27
Tablo 3.2. Lojistik Performans Endeksi	29
Tablo 3.3. Lojistik Köylerde Ana ve Destek Faaliyetler	35
Tablo 3.4. Avrupa'da Lojistik Köylerin Coğrafi Sınıfları.....	37
Tablo 3.5. Türkiye'de Lojistik Sektörünün SWOT Analizi.....	39
Tablo 4.1. Dünyada Lojistik Köylerin İsimlendirilmesi.....	42
Tablo 5.1. Lojistik Köy Algısı Güvenirlilik Analizi.....	50
Tablo 5.2. Lojistik Köy Algısına Ait Tanımlayıcı İstatistikler.....	51
Tablo 5.3. Yaş Değişkenine Ait Frekans Analizi	52
Tablo 5.4. Eğitim Durumu Değişkenine Ait Frekans Analizi	53
Tablo 5.5. Sektör Değişkenine Ait Frekans Analizi	54
Tablo 5.6. Unvan Değişkenine Ait Frekans Analizi	56
Tablo 5.7. Lojistik Köy Algısı Hakkında Bilgi Sahibi Olma Değişkenine Ait Frekans Analizi.....	57
Tablo 5.8. İfade 1 Dağılımı.....	59
Tablo 5.9. İfade 2 Dağılımı.....	60
Tablo 5.10. İfade 3 Dağılımı.....	61
Tablo 5.11. İfade 4 Dağılımı.....	62
Tablo 5.12. İfade 5 Dağılımı.....	63
Tablo 5.13. İfade 6 Dağılımı.....	64
Tablo 5.14. İfade 7 Dağılımı.....	65
Tablo 5.15. İfade 8 Dağılımı.....	66
Tablo 5.16. İfade 9 Dağılımı.....	67
Tablo 5.17. İfade 10 Dağılımı.....	68

Tablo 5.18. İfade 11 Dağılımı.....	69
Tablo 5.19. İfade 12 Dağılımı.....	70
Tablo 5.20. İfade 13 Dağılımı.....	71
Tablo 5.21. İfade 14 Dağılımı.....	72
Tablo 5.22. İfade 15 Dağılımı.....	73
Tablo 5.23. İfade 16 Dağılımı.....	74
Tablo 5.24. İfade 17 Dağılımı.....	75
Tablo 5.25. İfade 18 Dağılımı.....	76
Tablo 5.26. İfade 19 Dağılımı.....	77
Tablo 5.27. İfade 20 Dağılımı.....	78
Tablo 5.28. İfade 21 Dağılımı.....	79
Tablo 5.29. İfade 22 Dağılımı.....	80
Tablo 5.30. İfade 23 Dağılımı.....	81
Tablo 5.31. İfade 24 Dağılımı.....	82
Tablo 5.32. İfade 25 Dağılımı.....	83
Tablo 5.33. İfade 26 Dağılımı.....	84
Tablo 5.34. İfade 27 Dağılımı.....	85
Tablo 5.35. İfade 28 Dağılımı.....	86
Tablo 5.36. İfade 29 Dağılımı.....	87
Tablo 5.37. İfade 30 Dağılımı.....	88
Tablo 5.38. İfade 31 Dağılımı.....	89
Tablo 5.39. İfade 32 Dağılımı.....	90
Tablo 5.40. İfade 33 Dağılımı.....	91
Tablo 5.41. İfade 34 Dağılımı.....	92
Tablo 5.42. İfade 35 Dağılımı.....	93
Tablo 5.43. Lojistik Köy Algısında Bilgi Sahibi Olma Durumuna Göre T Testi.....	94
Tablo 5.44. Lojistik Köy Algısında Yaşa Göre T Testi.....	94
Tablo 5.45. Lojistik Köy Algısında Eğitim Durumuna Göre T Testi.....	95
Tablo 5.46. Lojistik Köy Algısında Sektöre Göre T Testi.....	96
Tablo 5.47. Lojistik Köy Algısında Unvana Göre T Testi	97
Tablo 5.48. Hipotezlerin Kabul/Ret Durumu	98

1. BÖLÜM GİRİŞ VE AMAÇ

Geçmiş çok eskilere uzanıyor olsa da lojistiğin gündemde yoğun bir şekilde yer alması yirminci yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla olmuştur. Lojistiğin öneminin bu dönemde fark edilmesinin temel nedeni ise tüketicilerin beklentilerine yanıt verilebilmesi adına lojistiğin belirleyici roller üstlenmeye başlaması olmuştur. Rekabet edebilmek için müşterilerin beklentilerinin karşılanması şart olması, lojistiğin gelişimini önemli ölçüde hızlandırmıştır.

Lojistik denildiğinde akla ilk olarak taşımacılık gelse de lojistiğin taşımacılıktan çok daha geniş bir kapsamı vardır. Bu noktada taşımacılığın lojistik faaliyetlerden yalnızca bir tanesi olduğunun bilinmesi gerekmektedir. Lojistik ile birlikte taşımacılıkta etkili bir şekilde faaliyet gösterilmesi çabalarının öne çıkması böyle bir yanlıştın yapılmasının nedenleri arasında yer almaktadır. Yapılacak olan çalışmada lojistiğin sahip olduğu kapsamın açıklanması adına çaba gösterilecek olup böylece lojistik faaliyetlerin birbiri ile karıştırılmasının önüne geçilecektir.

İşletmecilikte yaşanan değişimlerin hızlı bir şekilde olması, bu süreçte lojistikten faydalanılma düzeyini doğrudan etkilemektedir. Çünkü çağdaş işletmecilik anlayışında müşterilere hizmet sunulması konusunda sürekli değişimler yaşanmaktadır ve bu değişimlere yanıt verilebilmesinde lojistikten oldukça yüksek düzeyde faydalanılmaktadır. Lojistiğin günümüz işletmecilik anlayışında üstlendiği bu roller çalışmanın önemini meydana getirmektedir.

Üretime başlanması öncesindeki aşamalardan başlayarak ürünün tüketiciye ulaştırılmasına kadar uzanan süreçte lojistik kavramının yeri bulunmaktadır. Bu denli geniş bir şekilde varlığını gösteren bir kavram olması sebebiyle çalışmanın önemini oluşturan hususlardan bir tanesidir.

Lojistik köyler, lojistik faaliyetlerin yerine getirildiği belirli bir alanı ya da bölgeyi ifade etmektedir. Bu çalışmanın temel odak noktasını oluşturan lojistik köyler, belirli bir yerde sadece lojistik faaliyetlerine odaklanılması sebebiyle daha etkili şekilde performans gösterilmesi adına avantajları olan bir yapıdadır. Lojistik köylerde aynı zamanda çok çeşitli taşımacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi, göz önünde bulundurulması gereken fırsatlardan bir tanesidir.

Bu çalışmada, lojistik sektörü içerisinde lojistik köylerin yeri ve önemini belirlemek adına girişimlerde bulunulacaktır. Lojistik köylerin lojistik faaliyetler açısından hangi nitelikleri aracılığıyla önemli bir edindiğini belirlemek, bu yönde araştırma yapılması ile birlikte gerçekleşecektir.

Altı bölümden oluşacak şekilde tasarlanan bu çalışmanın ilk bölümünde -yani bu bölümde- çalışmada nasıl bir yol izleneceği ve çalışmada nelerin hedeflendiğinin açıklanmasına yönelik açıklamalar getirilecektir. Yapılacak olan çalışmanın neyi gerçekleştirmek adına incelemelerde bulunacağının belirlenmesi adına bu kısımdaki veriler ayrı ayrı önem ifade etmektedir.

Lojistik kavramının kavramsal çerçevesinin araştırılması, çalışmanın ikinci bölümünü oluşturmaktadır. Lojistiğin sahip olduğu kapsamın yanı sıra dünyada ve Türkiye’de lojistiğin bulunduğu durum hakkındaki incelemeler ikinci bölümde ele alınacak olan konular arasında yer almaktadır. Lojistik faaliyetler ile birlikte hangi girişimlerin kastedildiğinin açıklanması da bu bölümdeki değerlendirmeler sonrasında anlaşılmış olacaktır.

Lojistik köyler, üçüncü bölümde ele alınacak olan konu olarak belirlenmiştir. Tıpkı lojistik kavramının sahip olduğu kapsamın belirlendiği kısımda olduğu geniş kapsamlı bir inceleme yapılması suretiyle lojistik köylerin neleri içerdiği konusunda bilgi sahibi olunması hedeflenmektedir. Lojistik sektörü içerisinde lojistik köylerin sahip olduğu yer belirlenmiş olacaktır.

Son yıllarda büyük gelişim gösteren lojistik sektöründe lojistik köylerin yeri olmasını beraberinde getiren faktörlerin neler olduğunun belirlenmesi adına araştırma yapılacak olan bu bölümde küresel rekabet içerisinde lojistik köylerin yerine dair

bilgiverilecektir. Türkiye’de ve dünyada lojistik köylerin durumu da bu kısımda ele alınacaktır. Çalışmanın yanıt aradığı soruların yanıtlanabilmesi adına ikinci ve üçüncü bölümdeki araştırmaların giriş niteliği taşımaları beklenmektedir.

Dördüncü bölümde lojistik sektörü içerisinde lojistik köylerin sahip olduğu yer belirlenmiş olacaktır. Son yıllarda büyük gelişim gösteren lojistik sektöründe lojistik köylerin yeri olmasını beraberinde getiren faktörlerin neler olduğunun belirlenmesi adına araştırma yapılacak olan bu bölümde küresel rekabet içerisinde lojistik köylerin yerine dair bilgi verilecektir. Türkiye’de ve dünyada lojistik köylerin durumu da bu kısımda ele alınacaktır.

Lojistik köyleri kurmanın neden gerekli olduğunu belirlemek adına yapılacak olan çalışmalar ise beşinci bölümde ele alınacaktır. Bu noktada her bir faktör için ayrı ayrı inceleme yapılması suretiyle ilerleme kaydedilecektir. Çalışmanın beş bölümünde elde edilen veriler ise altıncı bölümde tartışma ve sonuç kısmında ayrıntılı bir şekilde değerlendirmeye alınacaktır.

Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın temel amacı, lojistik sektörü içerisinde lojistik köylerin yeri ve önemini belirlemektir. Lojistik sektörünün dünyada ve Türkiye’de durumuna dair bilgi paylaşılması, çalışmanın öncelikli amaçlarından birisidir. Lojistik köyleri kurmanın neden gerekli olduğunu açıklamak, araştırmanın amaçlarındandır.

Araştırmanın Problemi

Lojistik faaliyetlerin yürütülmesinde lojistik köylerin üstlendiği roller ve lojistik köy kurmayı gerektiren hususlar, araştırmanın problemi oluşturmaktadır.

Araştırmanın Önemi

Çağdaş işletmecilik anlayışında lojistiğin rekabet üstünlüğü sağlaması, araştırmanın önemini oluşturmaktadır. Lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü özel alanlar olarak bilinen lojistik köylerin lojistik sektörüne olan katkılarını içermesi, araştırmanın önemini meydana getiren faktörlerden birisidir.

Araştırmanın Yöntemi

Bu araştırmada alan araştırmalarından yüz yüze anket yöntemi uygulanmıştır. Lojistik köylere ilişkin literatürde ulaşılan verilerin anket yöntemi aracılığıyla elde edilen bulgularla birlikte desteklenmesi hedeflenmektedir.

Araştırmanın Sınırlılıkları

Literatür taramasında elde edilen verilerin geçerli ve güvenilir olduğunun kabul edilmesi, araştırmanın sınırlılıklarını meydana getirmektedir. Yine araştırmada sadece literatür taraması yöntemine sadık kalınarak ilerleme kaydedilecek olması, başka bir sınırlılık olarak görünmektedir.

Böyle bir çalışma hazırlanması ile birlikte lojistik ve lojistik köyler ile ilgili literatüre katkıda bulunulacağı düşünülmektedir. Ayrıca çalışmada elde edilen sonuçlar aracılığıyla bu konuda çalışma yapacak olan araştırmacılara fayda sağlayacak bir çalışma ortaya konulması hedeflenmektedir.

2. BÖLÜMLÖJİSTİK KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Çalışmanın ikinci bölümü lojistiğin kavramsal çerçevesinin araştırılmasına ayrılmıştır. Bu amaçla yapılacak olan incelemede sırasıyla; lojistik tanımı, lojistiğin tarihi gelişimi, lojistiği etkileyen faktörler, işletme fonksiyonları ve lojistik, lojistik süreci, lojistik faaliyetler, lojistik sektörünün günümüzdeki durumu, lojistik yönetimi başlıkları altında açıklama getirilecektir.

2.1. Lojistik Tanımı

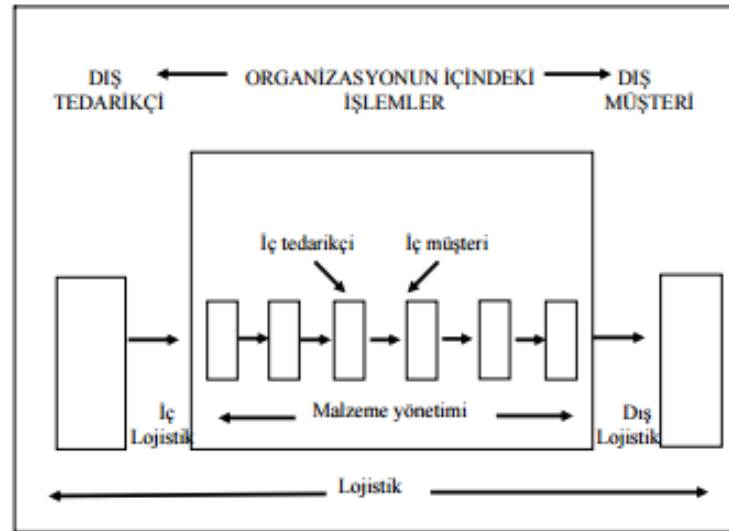
“Lojistik uygulama odaklı bir bilim dalıdır. Lojistiğin araştırma nesnesi, ağlar arası akıştır. Bilim olarak lojistik diğer disiplinlere göre ağlar ile ekonomik sistemleri ve nesnelerin akışları gibi ekonomik süreçleri yorumlamasından dolayı farklılaşmıştır” (Acar ve Gürol, 2013: 291). Bir bilim dalı olarak lojistiğin içeriğini açıklayan bu ifadeler, lojistiğin neleri içerdiği konusunda fikir vermektedir.

“Lojistik, doğasında tahminleme, planlama, örgütleme, organizasyon, koordinasyon ve kontrol unsurlarını taşımaktadır. Lojistik, bir ürün veya hizmetin üretimi ve dağıtılması ile ilgili olarak maddi temelli işlevleri sevk ve idare etmektedir” (Kıymetli Şen, 2014: 85). Lojistiğin bu tanımından hareketle işletmelerin faaliyetlerini sağlıklı bir şekilde devam ettirebilmesi adına lojistiğin belirleyici olduğu yönünde çıkarım yapılabilir.

Başka bir tanımda lojistik şu şekilde açıklanmaktadır: “Lojistik; doğru malzemenin doğru miktarda, doğru durumda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru tüketiciye, doğru fiyatla ulaştırılmasını sağlamak için yapılması gereken faaliyetler bütünüdür” (Ceran ve Alagöz, 2007: 155). Bu tanımda lojistiğin amaçları ve faaliyetleri

odak noktasına alınmak suretiyle açıklama getirilmesi tercih edilmiştir. Lojistik kavramının çok sayıda faaliyeti barındırdığını göstermesi bakımından bu tanım önemli bir yere sahiptir.

Verilen tanımların da destekleyeceği üzere lojistik kavramını pek çok farklı şekilde tanımlamak mümkündür. Bu nedenle farklı tanımlar yerine tanımların etrafında şekillendiği unsurların açıklanması suretiyle açıklama getirilmesi daha doğru olacaktır. Lojistik kavramının içeriğinde yer alan ve tanımların etrafında şekillendiği faktörler aşağıdaki şekil üzerinde gösterildiği gibidir.



Şekil 2.1. Lojistiğin İçeriğini Oluşturan Unsurlar

Kaynak: Çakırlar, 2009: 15.

Şekil 2.1’de görüldüğü üzere lojistik kavramının tanımlarının şekillenmesinde belirleyici olan unsurlar arasında tedarikçiler, işletmenin kendi içindeki işlemler, müşteri, iç ve dış lojistik şeklinde sıralanmaktadır. Malzeme yönetiminin de lojistik kavramının içeriğinde önemli bir belirleyici olduğu anlaşılmaktadır.

Lojistik kavramı sadece teslimat ve taşımadan oluşmayıp müşteri beklentilerine göre ilerleyen bir süreçtir (Babacan, 2003: 9). Çalışmanın bu kısmında yapılan tanımlar ve verilen bilgiler de lojistiğin bu niteliğini destekler niteliktedir. Lojistik kavramının

içerisinde yer alan faktörlerin neler olduğu ve lojistiğin tanımlarının nelere göre şekillendiğinin belirlenmesi adına bu kısımdaki veriler önemli rol üstlenmektedir.

2.2. Lojistiğin Tarihi Gelişimi

Lojistik kavramı ilk ortaya çıktığında askeri literatürde yer alan bir kavramdır. Lojistiğin çok uzun zamanlar askeri literatürde yer almasının ardından işletme yönetimi açısından da önemli bir yeri olduğu fark edilmiştir (Gümüş, 2009: 98). Lojistiğin tarihi gelişimini bu hususların bilincinde olacak şekilde değerlendirmekte fayda vardır.

Önceleri askerlere gıda ve askeri malzemelerin temin edilmesinde kullanılan bir kavramken lojistiğin 1900’lü yıllar itibariyle yönetim stratejisinin bir bölümü olarak değerlendirilmesi söz konusu olmuştur (Tutar, Tutar ve Yetişen, 2009: 193). Yönetimle olan ilişkisinin farkına varılması, lojistiğin çok yönlü bir kavram niteliği kazanmasının yanı sıra tarihi açıdan yaşadığı gelişimin olumlu yönde ivme kazanmasını da beraberinde getirmiştir.

Yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren lojistiğin gelişimi küreselleşmenin de etkileriyle iyice hız kazanmıştır. Bu gelişim süreci aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir.

Tablo 2.1. Lojistiğin Tarihi Gelişimi

AŞAMALAR	YÖNETİM MERKEZİ	ÖRGÜTSEL TASARIM
<u>1960 Yılları</u>		
Depolama ve Ulaştırma	Satış pazarlama, Depolama, Stok Denetimi, Ulaştırma Etkinliği,	Dağınık lojistik faaliyetler Lojistik faaliyetler arasında zayıf bağlantı Düşük lojistik yönetimi otoritesi İşletme başarısını destekler,
<u>1980 Yılları</u>		
Toplam Maliyet Yönetimi	Lojistiğin merkezileştirilmesi Toplam maliyet yönetimi Süreç optimizasyonu Rekabetçi bir avantaj olarak Lojistik	Merkezileşmiş lojistik faaliyetler Büyüyen lojistik yönetimi otoritesi Bilgisayar uygulamaları
<u>1990 Yılları</u>		
Entegre Lojistik Yönetimi	Lojistik planlama Tedarik zinciri stratejileri İşletme faaliyetleri ile bütünleşme Süreç kanalları ile bütünleşme	Lojistik faaliyetlerde genişleme Tedarik zinciri planlama Toplam kalite yönetimi için destek Lojistik yönetim faaliyetleri
<u>2000 Yılları</u>		
Tedarik Zinciri Yönetimi	Stratejik tedarik zinciri görüşü Extranet teknoloji kullanımı Kanal güçlerini ortak bir kuvvet aracı kullanmak için tedarik zinciri TQM göstergelerinde işbirliği yapmak	Ticari ortaklık Sanal örgüt Talepteki değişimler Benchmarking ve yeniden yapılanma
<u>2000 Yılı ve Sonrası</u>		
E-Tedarik Zinciri Yönetimi	SCM kavramına internetin uygulanması Düşük maliyetli anında veri tabanı paylaşımı Elektronik bilgi SCM senkronizasyonu	Tedarik zinciri ağı ile ticaret ortaklığı yapmak .com, -e eklentisi vb. piyasa değişiklikleri Örgütsel çeviklik ve ölçülebilirlik

Kaynak: Gülenç ve Karagöz, 2008: 77.

Tablo 2.1’de görüldüğü üzere küreselleşmenin etkilerini hissettirdiği 1960’lı yıllarda lojistik kavramı, depolama ve taşıma faaliyetlerinden ibaret görülmüştür. Bu dönemde lojistik faaliyetlerin dağınık olduğu ve faaliyetler arası bağların zayıf olduğu görülmektedir. 1980’li yıllara gelindiğinde ise toplam maliyet yönetimi anlayışı etkisini göstermiştir. Buna göre lojistik faaliyetler merkezileşmiş ve lojistik yönetiminin otoritesi de artış göstermiştir. 1990’lı yıllarda entegre lojistik yönetimi anlayışı hakim olmuş ve bu dönemde lojistik faaliyet genişlemiş, toplam kalite yönetimi açısından destek olacak girişimler ön planda yer almıştır. 2000’li yıllarda tedarik zinciri yönetimine evrilme söz konusu olmuştur. Bu dönemde ise ticari ortaklıklar, sanal örgütler, talepte yaşanan değişimler sürecin odak noktasında kendisine yer edinmiştir. 2000 yılından sonraki dönemde elektronik tedarik zinciri yönetimi anlayışının etkileri

gözlenmiştir. Örgütsel çeviklik, ölçülebilirlik, tedarik zinciri ağı ile ortaklıklar yapılması gibi gelişmeler de 2000 yılı ve sonrasındaki lojistik anlayışında yer almaktadır. Tüm bunlar lojistiğin yaşadığı tarihi gelişimin hızlı ve çok geniş bir çevrede olduğunu ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak lojistik kavramı, ilk ortaya çıktığında sadece askeri literatürde yer alan bir kavram iken geline nokta elektronik süreçlerde yansımaları görülen ve rekabet üstünlüğü için etkileri olan bir kavram halini almıştır. Lojistiğin tarihi gelişiminin özellikle 1960'lar sonrasında hızlandığı, bu kısımdaki inceleme ile birlikte ulaşılan bir sonuç niteliği taşımaktadır.

2.3. Lojistiği Etkileyen Faktörler

Lojistik faaliyetleri nelerin etkilediğinin bilinmesinin öncesinde her bir lojistik faaliyetin birbirini etkileyebileceği bilinmektedir. Bu nedenle lojistik kavramını incelerken sistematik bir yaklaşıma sahip olmak gerekmektedir (Çevik ve Gülcan, 2011: 37). Aksi takdirde lojistik üzerinde etkisi olan faktörlere dair açıklamanın bir kısmı eksik kalmış olacaktır.

Geline nokta işletmeler arasındaki rekabet tedarik zinciri yönetimi ve lojistik faaliyetler yönlü bir hal almıştır (Bilginer, Kayabaşı ve Sezici, 2008: 3). Bu nedenle lojistiği etkileyen en temel faktör rekabet olarak kabul edilmektedir. Küreselleşen dünyada rekabetin her geçen gün artan bir yapıda olması, lojistiği etkileyen bir faktör olarak rekabetin önemini göstermektedir.

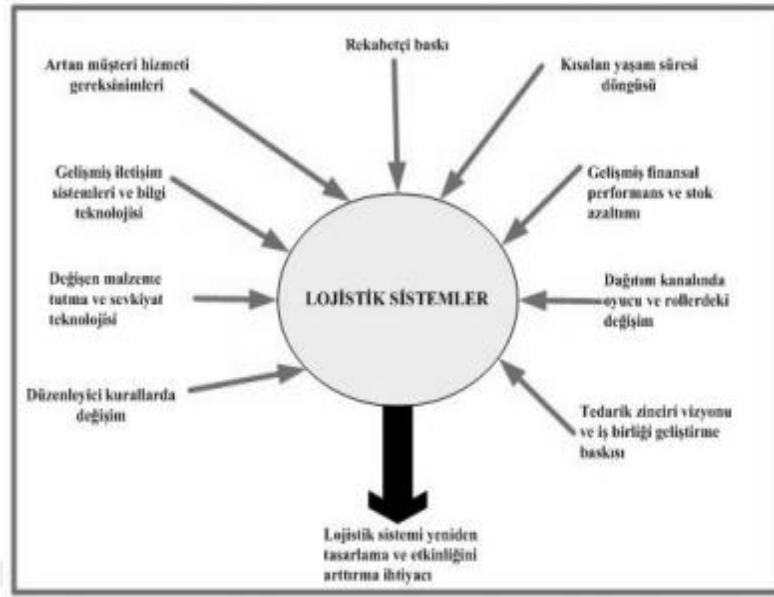
Lojistiği etkileyen diğer faktörler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Kara, Tayfur ve Basık, 2009: 74):

- i. Gümrük işlemleri,
- ii. Ulaştırma ve bilgi teknolojisinin niteliği,
- iii. Lojistik maliyetler,

- iv. Ulusal sektörün yetkinlik düzeyi,
- v. Rakiplerin faaliyetleri,
- vi. Rekabet,
- vii. Maliyetlere katlanabilirlik,
- viii. Yenilikçilik,
- ix. Süreçleri izleme yeteneği,
- x. Zamanında ulaşılabilirlik,
- xi. Esneklik,
- xii. Değişim yönetimi,
- xiii. Tedarikçilerle ilişkiler,
- xiv. İletişimin etkinlik düzeyi,
- xv. Sipariş işleme,
- xvi. Rakiplerin müşterilere vaat ettikleri,
- xvii. Çevresel sorumluluklar şeklindedir.

Sıralanan maddelerden de anlaşılacağı üzere lojistiği etkileyen pek çok faktörden bahsedilmesi mümkündür. Bunlardan bazılarının işletmelerin kendi içerisindeki süreçleri kapsadığı bazılarının ise işletmelerin kontrolleri dışında olan süreçleri içerdiği anlaşılmaktadır. Bu da lojistiği etkileyen faktörlerin incelerken işletme içi ve işletme dışı olacak şekilde iki gruba ayırarak değerlendirme yapılmasının mümkün olduğunu göstermektedir. Rakiplerin faaliyetlerinin lojistikte etkili olan temel faktörler arasında yer aldığı da burada değinilen maddeler aracılığıyla anlaşılmaktadır.

Lojistiği etkileyen faktörlerin içeriğine dair verilen bilgiler aşağıdaki şekilde olduğu gibi gösterilebilir.



Şekil 2.2. Lojistiği Etkileyen Faktörler

Kaynak: Başkol, 2010: 51.

Şekil 2.2’de yer alan verilerde lojistiği etkileyen iç ve dış faktörler kapsamında müşteri beklentileri, işletmenin yaşam döngüsü ve rekabet baskı faktörleri ön plana çıkarılmıştır. Çalışmanın bu kısmında verilen bilgilerin özeti niteliği taşıması sebebiyle şekilde yer alan veriler ayrı ayrı önem ifade etmektedir.

2.4. İşletme Fonksiyonları ve Lojistik

Lojistik alanında yapılan araştırmalar incelendiğinde lojistiğin disiplin olarak görülmesi gerektiği yönünde sonuçlara ulaşılmıştır (Acar ve Gürol, 2013: 299). Lojistik ile işletme fonksiyonları arasındaki etkileşimi meydana getiren temel husus da bu yaklaşım olarak görünmektedir.

Önceleri lojistik pazarlama ve üretim gibi işletme fonksiyonları ile ilişkilendirilmiştir. Lojistiğin yaşadığı gelişimle birlikte satın alma, dağıtım, stok, sipariş, paketleme, programlama, talep tahmini, geri kazanım, müşteri hizmetleri gibi pek çok işletme fonksiyonu, lojistiğin içerisinde kendisine yer edinmiştir (Gümüş, 2009:

102). İşletme fonksiyonları ve lojistik arasındaki bu etkileşim, lojistiğin yaşadığı gelişimin bir sonucu olarak görünmektedir.

Lojistiğin bir işletme fonksiyonu olarak önem kazanmasının temel nedenleri ise aşağıda sıralandığı gibidir (Özcan, 2008: 278):

- i. Taşıma uzaklıklarının yükselmesi,
- ii. Maliyetlerin artması,
- iii. İşletmelerin maliyet azaltmak için lojistiğe daha fazla ilgi göstermeye başlaması,
- iv. Müşteri beklentilerinin karşılanması zorunlu hale gelmesi,
- v. Teknolojinin gelişmesi ve bunun lojistik süreçlere yansması,
- vi. Çevre koruma konusunun önem kazanması,
- vii. Uluslararası üretim yapan işletmelerin ortaya çıkması,
- viii. Çokuluslu işletme sayısının gün geçtikçe artmaya başlaması şeklindedir.

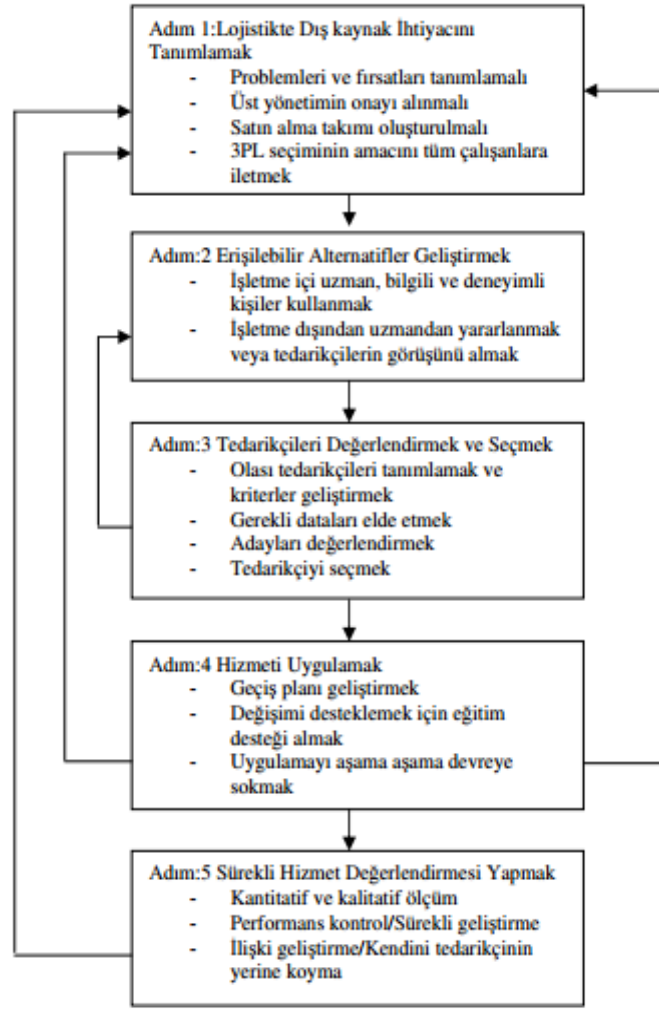
Gerek yukarıda sıralanan maddeler gerekse bu bölümde değinilen hususlar, işletme fonksiyonları ve lojistik konusunun içeriğini ve gelişimini açıklamada yardımcı rol üstlenmektedir. Lojistiğin kapsamının genişlemesi ile birlikte lojistik ve işletme fonksiyonu arasındaki ilişki de aynı oranda gelişim göstermiş görünmektedir.

2.5. Lojistik Süreci

Lojistik süreci, üretim öncesi dönemden müşteriye ulaşana kadar olan süreçteki gelişmeleri içermektedir. Bu süreç içerisinde ürün, hizmet ya da bilgi akışı ile karşılaşılması mümkündür. Yine lojistik süreci içerisinde akışların planlanması ve etkinliğinin sağlanması da yer almaktadır (Kıymetli Şen, 2014: 84). Belirtilen konularda gösterilen çabaların düzeyi, lojistik sürecinin etkinliğinin de belirleyicisi olacaktır.

Her bir faaliyet ya da koşul için lojistik sürecinin farklılaşması söz konusu olabilir. Bu nedenle lojistik süreci incelenirken sürecin değişken bir yapıda olduğunun bilinciyle inceleme yapılmasında fayda vardır. Lojistik sürecinin içeriğine dair görüşlerden bir tanesinde sürecin ihtiyaçlara göre fiziksel tanımlama yapılması, ürün ya da hizmete dair nelerin kullanılacağını belirlenmesi, fonksiyonel gerekliliklerin açıklanması olmak üzere üç aşamadan meydana geldiği savunulmaktadır (Başkol, 2010: 53). Lojistikle ilgili süreçlerde atılacak olan temel adımların içeriğinin belirlenmesinde etkisi olan aşamaları içeren bu yaklaşım, zamanla lojistik kavramının yaşadığı gelişimin devam etmesi ile birlikte lojistik sürecini açıklamada yetersiz kalmaya başlamıştır.

Lojistik sürecinin içeriğine dair anlaşılan temel aşamalar, aşağıdaki şekilde gösterildiği gibidir.



Şekil 2.3. Lojistik Süreci

Kaynak: Sevim, Akdemir ve Vatansever, 2008: 9.

Şekil 2.3'te görüldüğü üzere lojistik sürecinin ilk aşamasında satın alma takımları oluşturularak ve üst yönetimin onayı alınarak ihtiyaçlar belirlenmelidir. Sürecin ikinci aşaması alternatif geliştirmektir. Bunun için işletme içindeki uzmanların yanında işletme dışındaki uzmanların da düşüncelerine başvurulabilir. Üçüncü aşamada alternatifler değerlendirilmektedir. Gerekli verilerin elde edilmesinin neticesinde doğru alternatifin seçilmesi ile birlikte bu aşama sonlandırılmış olacaktır. Dördüncü aşamaya gelindiğinde geçiş planları oluşturmak ve destekler almak suretiyle uygulama başlamaktadır. Uygulamanın sonrasında değerlendirmeler yapılmakta, nicel ve nitel ölçümlere başvurulmaktadır. Performans değerlendirmesi yapılması ve sürekli geliştirme sağlanması adına neler yapılabileceğinin belirlenmesi de sürecin beşinci ve

son aşamasında olmaktadır. Tüm bunlar lojistik sürecinin geniş içeriğini göstermesi bakımından ayrı ayrı önemlidir. Ayrıca genel hatlarıyla üzerinde anlaşılan bir lojistik sürecinden bahsediliyor olması, yukarıdaki lojistik süreci içeriğinin önemini artıran bir faktör olarak görünmektedir.

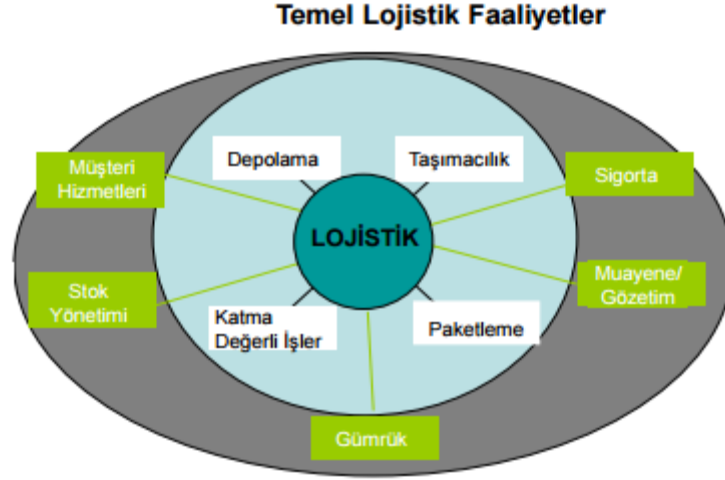
2.6. Lojistik Faaliyetler

“Lojistik, çok çeşitli faaliyetlerden oluşan bir faaliyetler bütünü olup ilgili bölümlerin işbirliğini gerektirmektedir” (Kıymetli Şen, 2014: 85). Lojistik faaliyetlerin içeriğinin açıklanmasının öncesinde burada ifade edilen hususun bilincinde olmak gerekmektedir. Lojistik faaliyetlerin her birisinin birbiri ile ilişkili olduğunu göstermesi bakımından bunlar önemlidir.

Belli başlı lojistik faaliyetler, aşağıda olduğu gibi sıralanmaktadır (Çakırlar, 2009: 18):

- i. Talep tahmini,
- ii. Envanter yönetimi,
- iii. Müşteri hizmetleri,
- iv. Sipariş işleme,
- v. Depolama,
- vi. Elleçleme,
- vii. Taşıma şeklindedir.

Lojistiğin temel faaliyetlerini oluşturan sıralanan maddeler, lojistik sürecinin etkili bir şekilde sonlandırılması adına belirleyici roller üstlenmektedir. Sıralanan maddelerin şekil üzerinde gösterilmesi durumunda ise aşağıdaki gibi bir şekil ortaya çıkmaktadır.

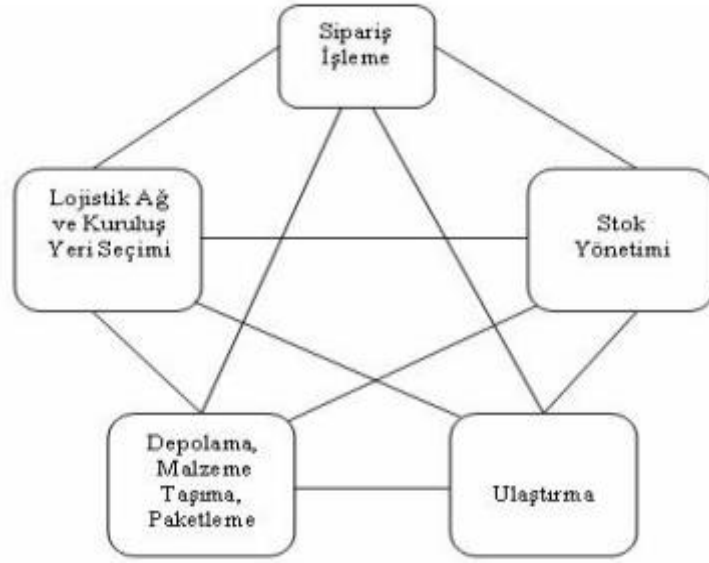


Şekil 2.4. Temel Lojistik Faaliyetler

Kaynak: <http://karantlojistik.com/wp-content/uploads/2015/08/lojistik-uygulamalar.pdf> , Erişim Tarihi: 08.04.2017.

Şekil 2.4'te görüldüğü üzere temel lojistik faaliyetler kapsamında katma değerli işletme yapılması söz konusu olmaktadır. Gümrükle ilgili süreçlerde yaşananlar da temel lojistik faaliyetlerin içeriğinde kendisine yer bulmuş durumdadır. Bunlara ek olarak sigorta ve muayene gibi işlemler de temel lojistik faaliyetler konusunda yeri olan hususlardan bir tanesidir. Tüm bu faaliyetler, aynı zamanda lojistiğin gelişerek bugünkü konumunu almasında birbirinden farklı düzeyde roller üstlenmek suretiyle etkisini hissettirmiştir.

Lojistik faaliyetlerin bütünsel açıdan değerlendirilmesi durumunda ise aşağıdaki gibi bir şeklin varlığı gözlenecektir.



Şekil 2.5. Bütünleşik Lojistik Faaliyetler

Kaynak: Gümüş, 2009: 103.

Şekil 2.5'te görüldüğü üzere lojistik faaliyetlerin bütünleşik olarak nitelendirilmesi durumunda lojistik ağ ve kuruluş yeri seçimi, paketleme, taşıma, sipariş işleme gibi faaliyetlerin varlığı kendisini göstermektedir. Yukarıdaki şekille birlikte anlatılmak istenen lojistik faaliyetlerin birbiri ile bütünleşik bir yapıda olması, yani her bir lojistik faaliyetin diğer lojistik faaliyetleri etkileme potansiyelinin bulunmasıdır. Bu da lojistik faaliyetlerin bir bütün olarak ele alınması gerekliliğini doğrulaması bakımından önemlidir.

Lojistik faaliyet aracılığıyla doğru ürünün ya da hizmetin, doğru zamanda ve doğru yerde müşteriye ulaştırılmasının yanında üretim ve lojistik maliyetlerinin belirlenmesi, rekabet edebilir bir fiyatın oluşturulması, pazardaki gelişmelere en etkili şekilde dahil olunması gibi süreçlere katkıda bulunmaktadır (Özcan, 2008: 280). Lojistik faaliyetlerin sağladığı bu katkıların her birisi aynı zamanda bu faaliyetlerin ne denli önemli olduğunun göstergesi niteliği taşımaktadır. Bu kısımda verilen bilgilerden hareketle lojistik faaliyetlerin lojistik sürecinin her aşamasında etkisini hissettirdiği yönünde bir çıkarım yapmak mümkündür.

2.7. Lojistik Sektörünün Günümüzdeki Durumu

“Üretim ve dağıtım fonksiyonlarının önemli bir ara yüzü haline gelen lojistik kavramı günden güne önem kazanmaya başlamıştır. Ülkeler lojistik alanında giderek uzmanlaşmaya ve birbirleri ile rekabet içine girmeye başlamışlardır” (Çevik ve Gülcan, 2011: 36). Lojistik sektörünün içinde bulunduğu durumu en genel haliyle açıklayan bu ifadeler, küreselleşmeni beraberinde getirdiği yeni dünya düzeninin etkilerinin lojistik sektörü içerisindeki varlığını işaret etmektedir.

Ticari faaliyetlerin küresel bir nitelik taşıması, uluslararası ticaretin düzeyini artırmıştır. Bu da lojistik sektörünün günümüzdeki konumunu sağlamlaştıran bir faktör olarak görünmektedir. Lojistik faaliyetler, işletmeler açısından yer ve zaman faydası sağlamaktadır (MÜSİAD, 2015: 51). İşletmeler için bu şekilde faydaların varlığı, lojistik sektörünün günümüzdeki durumunu belirleyen temel etkenlerden bir tanesidir.

Günümüzde lojistik sektörü, ürünleri insanlara ulaştırma konusunda hayati rol üstlenmektedir (Wells, 2016: 40). İnsanların içinde bulunulan dönemde zaman konusundaki hassasiyetlerinin yüksek olması, lojistik sektörünün günümüzde hayati bir konuma ulaşmasında belirleyici olmuştur. Bunun yanı sıra lojistik sektörü, ulusal düzeyde refah seviyesi üzerinde destekleyici şekilde etkisini göstermesi sebebiyle günümüzde önemli bir yere sahiptir.

Dünyada küreselleşmenin etkilerinin bugün olduğu gibi sürmesi durumunda lojistik sektörünün günümüzdeki konumunu koruması beklenmektedir. Üretim ve dağıtım konusunda zamanında ve sorunsuz teslimin önem düzeyi, lojistik sektörünün günümüzdeki durumunun şekillenmesindeki temel etken olarak görünmektedir.

2.8. Lojistik Yönetimi

“Lojistik yönetimi; materyallerin, yedek parçaların ve bitmiş ürün envanterinin akışını, işletmenin yararını maksimuma çıkarmak amacıyla bir sistem tasarımı ederek yönetmektir” (Gümüş, 2012: 23). Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere lojistik yönetimi

kavramı, yönetsel faaliyetlerin bütününe bir araya gelmesinin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.

Lojistik yönetimi ile ilgili yapılan çalışmaların ağırlıklı olarak envantere odaklandığı görülmektedir (Li, 2014: 2). Yani konuyla ilgili yapılan çalışmaların kayda değer bir kısmında lojistik yönetiminin geleneksel alanla olan etkileşimi merkezi konumda yer almaktadır.

Yapılan açıklamalarda lojistik yönetiminin içeriğinde lojistik girdileri, lojistik çıktıları, planlama, uygulama, kontrol, tedarikçiler, üreticiler, dağıtım ile ilgili konular ve bu süreçlerin kendi aralarındaki etkileşimlerinin bulunduğu ifade edilmektedir (Küçük, 2014: 121). Değerlenen her bir unsur, lojistik yönetiminin ortaya çıkması ve şekillenmesinde ayrı ayrı önem ifade etmektedir.

Süreç olarak incelendiğinde lojistik yönetiminin içeriği aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir.

Tablo 2.2. Süreç Olarak Lojistik Yönetimi

LOJİSTİK YÖNETİMİ		
Fiziksel Dağıtım	İmalat Desteği	Tedarik Desteği
Müşteri hizmeti sağlama süreci	Üretim faaliyetlerini planlama, programlama ve destekleme süreci	Dışarıdaki arz kaynaklarından malzeme ve ürün elde etme süreci
Fiziksel dağıtımın gerektirdiği faaliyetler	İmalat desteğine bağlı faaliyetler	Tedarik işlevlerinin gerektirdiği faaliyetler
Sipariş kabul etme	Ana üretim programı planlama	Kalite güvenliği
Sipariş işleme	Depo içi mal hareketlerini destekleme	Depolama ve depo içi yerleştirme
Stokların yerleşimi	Üretim süreci içinde taşıma	Gözetim ve kabul
Depolama hareketleri	Parçaların evrelere ayrılması ve bu bağlamda süreci uygulamaya koyma	İşletme içine taşıma

Dağıtım kanalı içerisinde işletme ve işletme için taşıma	İçerdiği sorumluluklar	Sipariş yerleştirme
İçerdiği temel yükümlülükler	İmalat yerlerinde stokların depolanması	Görüşmeler
Fiyatlama	Fiziksel dağıtım ve imalat arasında oluşan erteleme ve coğrafi koordinasyon için esneklik yaratma	Arz kaynağı bulma
Teşvik desteği		İhtiyaç planlama
Müşteri hizmetleri		İçerdiği sorumluluklar
Teslim		Arz kaynağının sınırını belirleme; bir araya toplamayı sürekli kılma
İade mal yerleştirilmesi		Yeni arz kaynakları için yol gösterici araştırmalar gerçekleştirme
Ürün yaşam eğrisini sürdürme gibi alanlarda pazarlama planlaması ve koordinasyon		Arz kaynakları ile koordinasyonu sağlama
Fiziksel dağıtımın temel amacı düşük toplam maliyet çerçevesinde istenen müşteri hizmet düzeyini stratejik olarak sağlayıp gelir yaratma		Tedarik işlevinin amacı
		Maliyetle uygun satın almayı belirleyerek imalatı ya da tekrar satış örgütlerini destekleme

Kaynak: Özdoğan, 2016: 8.

Tablo 2.2’de görüldüğü üzere lojistik yönetimi sürecinde fiziksel dağıtım, imalat desteği, tedarik desteği olmak üzere üç temel unsur bulunmaktadır. Bunlar arasından imalat desteğinin içeriğinin nispeten dar olduğu görülmektedir. Lojistik yönetimi sürecinin içeriğini meydana getiren gelişmelerin birbiri ile etkileşim halinde olduğu da bu şekil aracılığıyla ulaşılan sonuçlar arasında yer almaktadır.

Lojistik yönetiminin lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin gelecekteki olası özelliklerini açıklayacak şekilde bir yapısından bahsedilmektedir (Erturgut, 2012: 4223). Burada değinilen özelliklerin genel hatları içerecek şekilde olması beklenmektedir. Lojistik yönetiminin konusunu oluşturan süreçler düşünüldüğünde böyle bir durumun varlığı olağan karşılanmaktadır.

3. BÖLÜM LOJİSTİK KÖYLER

Lojistik köyler, bu çalışmanın temel araştırma konularından birisidir. Lojistik köyler hakkındaki inceleme için ayrılan bu kısımda sırasıyla lojistik köy tanımı, lojistik köylerin tarihi gelişimi, lojistik köylerin özellikleri, lojistik köylerde organizasyon yapısı, lojistik köylerde faaliyetler, lojistik köylerin faydaları, lojistik köylerin günümüzdeki durumu başlıkları altında açıklamalarda bulunulacaktır. Böylece lojistik köylerin sahip olduğu kapsamın belirlenmesi adına ihtiyaç duyulan veriler temin edilmiş olacaktır.

3.1 Lojistik Köy Tanımı

Bir tanımda lojistik köy “farklı ulaştırma türlerini bütünleştirmek ve ulaştırma bağlantıları arasındaki akışı sağlamak için gerekli altyapı hizmetleriyle donatılmış özel alanlardır” şeklinde tanımlanmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014: 3). Bütünleştirici bir yapıda olduğunu göstermesi bakımından önemli görünen bu tanım aynı zamanda lojistik sektörü içerisindeki ulaştırma bağlantılarının akışındaki süreçlerin lojistik köy kapsamında yeri bulunduğunu göstermiştir. Lojistik köy kavramı incelenirken çok yönlü ve bütünleştirici yapının göz önünde bulundurulması suretiyle ilerleme kaydedilmesi gerekmektedir.

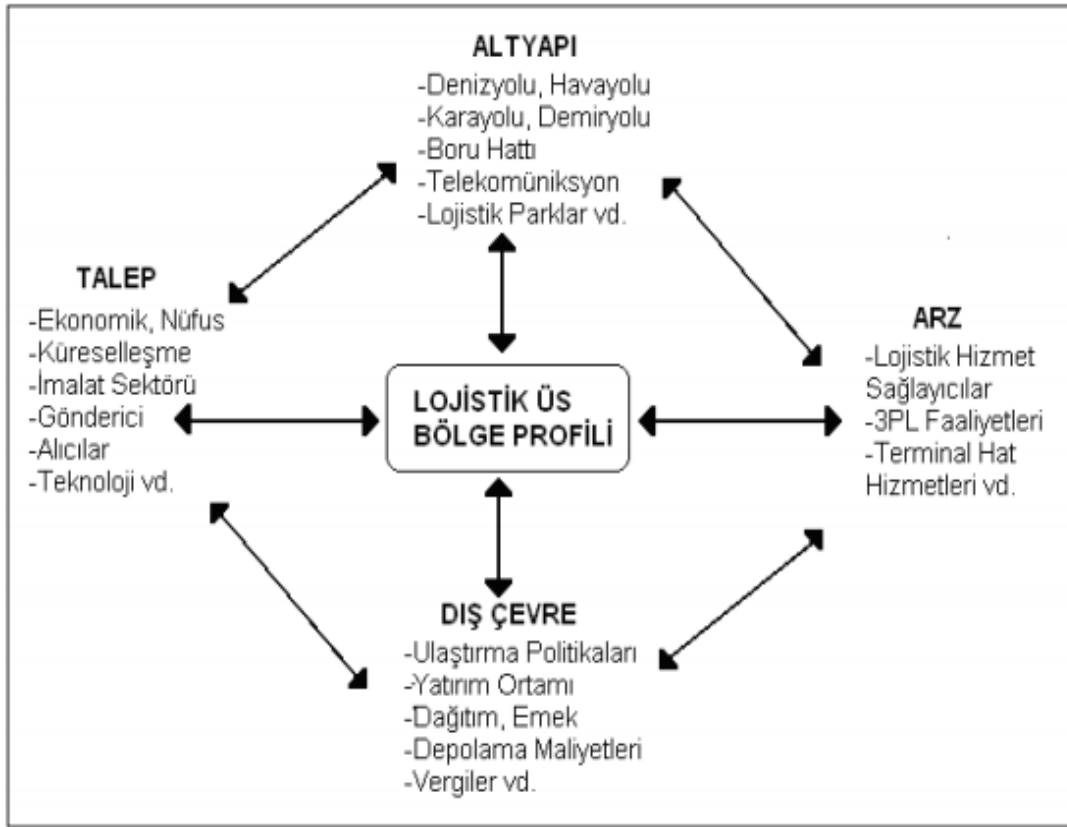
“Lojistik köyler, yük dağıtım demetlerinin fonksiyonel bir şekilde bütünleşmesini ve şehir çevresinde dağınık halde bulunan dağıtım merkezlerinin karayoluna yakın olan alanlarda yerleşimlerini öngören alanlardır” (Gürbüz, Ayaz ve Kebeci, 2016: 3). Türkiye’de lojistik köy kavramı yerine lojistik üs ya da lojistik alan gibi kullanımlar ile karşılaşılmaktadır.

“Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı tarafından lojistik köy kavramı, üzerinde taşıma birimlerinin modlar arası geçişlerinin gerçekleştirildiği, belirli bölgelerdeki özel olarak dizayn edilmiş alanlar olarak ifade edilmiştir” (Erol ve Bay, 2016: 125). Ulaştırma Bakanları Konferansının yaptığı bir tanım olması, tanımın geçerlilik düzeyini artıran bir faktör olması sebebiyle önemlidir.

“Lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli firmalar tarafından yürütüldüğü belirli bir bölge olarak tanımlanan lojistik köyler, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla ilişkili faaliyetlerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak alan içerisinde kümелendiği alanlardır” (Zalluhoğlu, Aracıoğlu ve Bozkurt, 2014: 85). Lojistik köy hakkında yapılan tanımlardan hareketle lojistik köy kavramının ortaya çıkmasında lojistik sektörü içerisinde kümelenme eğilimlerinin kendisini göstermesinin etkili olduğu yönünde bir çıkarımda bulunmak mümkündür.

Lojistik köyler ile ilgili yapılan çalışmalarda bu oluşumların gözlenmesinde üç temel faktörün varlığı dikkat çekmektedir. Değerlenen üç temel faktör; ekonomik kalkınma, etkin arazi kullanımı, yoğunluğu azaltma şeklindedir (Yıldırım ve Önder, 2014: 2). Bunlardan ilki olan ekonomik kalkınma sağlama hedefidir. Lojistik köy ile birlikte ekonomik açıdan iyileştirme sağlanması, öncelikli hedeflerden birisi konumundadır. Arazinin etkili kullanımı, lojistik köylerin ekonomik açıdan belirlediği hedefleri gerçekleştirmesinde etkili olacaktır. Yoğunluğu azaltmak ise lojistik köy ile birlikte lojistik faaliyetleri daha etkili hale getirmede etkilidir.

Lojistik köy tanımları göz önünde bulundurularak lojistik köylerin sahip olduğu içerik aşağıdaki şekildeki gibi gösterilebilir.



Şekil 3.1. Lojistik Köylerin İçeriği

Kaynak: Kurt, 2010: 219.

Şekil 3.1’de görüldüğü üzere lojistik köy kapsamında altyapı, arz, talep ve dış çevrenin altında yer alan hususların etkisi bulunmaktadır. Altyapı kapsamında yollar, telekomünikasyon gibi etkenler varken dış çevre içeriğinde yatırım ortamı, maliyetler, ulaştırma politikaları ile vergi gibi hususlar yer almaktadır. Küreselleşme, imalat sektörü, gönderici, alıcı unsurları talebi meydana getirmekte iken lojistik hizmet sağlayıcıları, üçüncü parti lojistik faaliyetleri gibi faktörlerin şekillendirici etkisinden bahsedilmesi mümkündür.

3.2. Lojistik Köylerin Tarihi Gelişimi

Lojistik köy kavramının kullanılması, 1967 yılına kadar uzanmaktadır. Bu dönemde lojistik köy kullanımının gerçekleşmesinin ardından ABD ve Avrupa’nın

gelişmiş ülkelerinde lojistik köylerin sayısı hızlı bir şekilde artmıştır. Lojistik köylerin tarihsel gelişiminde 1980’li yıllar itibariyle hızlı bir artış olduğu ifade edilmektedir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014: 3).

Tarihi gelişim sürecine ilişkin aşağıdaki hususlara değinilmesi gerekmektedir (Elgün, 2011: 207-208; Özdoğan, 2016: 32-33):

- i. 1960’lı yıllarda Avrupa’da lojistik köy oluşumları gözlenmeye başlamıştır.
- ii. Türkiye’de ise lojistik köy kavramı 2005 yılı itibariyle kullanılır olmuştur.
- iii. Türkiye’de 2006’da TCDD’nin öncü olduğu adımlar özel sektörün de katkısıyla yaygınlaşır olmuştur.
- iv. Lojistik köy oluşturulurken bilgi sistemlerinin kullanılması gerekliliği fark edilmiştir.
- v. 1990’lı yıllarda tüm dünyada lojistik köy sayısının kayda değer düzeyde artışı gerçekleşmiştir.
- vi. Deniz, kara, hava ve demir yolu taşımacılığının bir arada yapılacağı şekilde lojistik köy oluşumu hedeflenmiştir.
- vii. Sanayi alanlarının genişletilmesi ve taşıma işlemlerinin belirli bir plan etrafında gerçekleşmesi adına lojistik köy yaklaşımına başvurulma sıklığı artmıştır.
- viii. Lojistik hizmetlerini bir araya getirmek, trafiği rahatlatmak gibi amaçlar örneğinde olduğu gibi –ABD’de olmuştur- farklı amaçlara hizmet edecek lojistik köy oluşumları ortaya çıkmıştır.

Görüldüğü üzere lojistik köylerin tarihi gelişiminde dünyadaki küreselleşme eğiliminin belirleyici rolü bulunmaktadır ve küreselleşmenin etkilerinin en yüksek olduğu dönemde lojistik köy tarihi gelişiminin de hızlanmış olması bunu doğrular

niteliktedir. Ayrıca ülkelere göre farklı hedeflerin varlığı, lojistik köylerin tarihi gelişiminde etkisini göstermiştir.

ABD ve Japonya’da yaşanan gelişmeler, enerji ve işgücü maliyetlerinin azaltılmasını gerekli kılmıştır. Özellikle trafik sıkışıklığı sebebiyle yaşanan sorunlar sebebiyle lojistik köyü oluşturulması gerekliliği fark edilmiştir (Tekin, Soba ve Özen, 2014: 303). Dünyada lojistik köylerin gelişimi kapsamında bu gelişmelerin önemli bir yeri bulunmaktadır. ABD ve Japonya’nın dünyanın ekonomik açıdan öncü ülkeleri arasında yer alması sebebiyle lojistik köy açısından bu gelişmenin etkisinin oldukça yüksek düzeyde olması beklenmektedir.

Dünyada lojistik köylerin gelişimi açısından Avrupa’daki ilk 20 lojistik köye yer verilecek olduğunda aşağıdaki gibi bir tablo ortaya çıkacaktır.

Tablo 3.1. Avrupa'daki İlk 20 Lojistik Köy

Sırala- ma	Yer-Lojistik Köy	Performans (250 puan üstün- den)
1	I - Interporto Verona	211
2	D - GVZ Bremen	209
3	D - GVZ Nürnberg	205
4	I - Interporto Bolonya	202
5	E - Madrid CTC-Coslada	199
6	I - Interporto Torino	198
7	I - Interporto Nola Campano	195
8	I - Interporto Parma	190
9	E - ZAL Barselona	189
10	D - GVZ Güney Berlin	188
11	I - Interporto Padova	187
12	E - Plaza Logistica Zaragoza	186
13	A - Cargo Center Graz	182
14	D - GVZ Leipzig	175
15	F - Delta 3 Lille	174
16	H - BILK Logistics Budapeş- te	170
17	I - Interporto Novara	169
18	GB - DIRFT Daventry	167
19-20	GB - Wakefield Europort	165
	F - Eurocentre Toulouse	165

Kaynak:http://bakka.gov.tr/assets/Planlama1/Karabuk_Lojistik_Merkezi.pdf

Erişim Tarihi: 05.10.2017.

Türkiye'den çok daha önce lojistik köyleri uygulamaya geçiren Avrupa ülkeleri, bunun karşılığını lojistik köylerin sergilediği performans düzeyinin yüksek olması biçiminde almış görünmektedirler.

Lojistik köylerin Türkiye'de yaşadığı gelişim ise dünyanın önde gelen ülkelerinden çok daha sonra olmuştur. Gelişmekte olan bir ülke olması sebebiyle Türkiye'nin bu konuda gelişmiş ülkelerin gerisinde kalması olağan karşılanırsa da aradan geçen zamanın çok fazla olduğu da göz ardı edilmemelidir. İlk kez 2000'li yıllarında başında Türkiye'de gündeme gelen lojistik köyler, 2006 yılında TCDD tarafından hayata geçirilmeye başlamıştır (Bay ve Erol, 2016: 126).

2006 yılı ile 2013 yılları arasında Türkiye'de lojistik köylerin gelişimi kapsamında pek çok lojistik köy uygulaması faaliyete geçirilmiştir. Bu süreçteki gelişmeler Bay ve Erol (2016) tarafından şu şekilde açıklanmıştır: “İlk etapta İstanbul (Halkalı/Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık) ve Bilecik'ten (Bozüyük) oluşan toplam 13 lojistik köyün kurulmasına karar verilmiştir. 2011 yılında, yatırım programına dâhil edilen Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas ve Habur lojistik köyleriyle birlikte ise toplam lojistik köy projesi sayısı 18'e yükselmiştir. 2013 yılı itibarıyla; Samsun (Gelemen), İstanbul (Halkalı) ve Uşak lojistik köyleri faaliyete geçmiş, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey) ve Kayseri (Boğazköprü) lojistik köylerinin de 1. etap inşaat çalışmaları tamamlanmıştır” (Bay ve Erol, 2016: 126). Görüldüğü üzere Türkiye'de lojistik köy gelişimi geç başlamış olsa da lojistik köylerin sahip olduğu önem fark edilerek bu yöndeki girişimler artırılmıştır.

Türkiye'de lojistik köylerin gelişiminin etkisiyle ilişkili olarak lojistik performans endeksi verileri aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir.

Tablo 3.2. Lojistik Performans Endeksi

2007 LPI			2010 LPI			2011 LPI		
Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan
1	Singapur	4,19	1	Almanya	4,11	1	Singapur	4,13
2	Hollanda	4,18	2	Singapur	4,09	2	Hong Kong	4,12
3	Almanya	4,10	3	İsveç	4,08	3	Finlandiya	4,05
4	İsveç	4,08	4	Hollanda	4,07	4	Almanya	4,03
5	Avusturya	4,06	5	Lüksemburg	3,98	5	Hollanda	4,02
6	Japonya	4,02	6	İsviçre	3,97	6	Danimarka	4,02
7	İsviçre	4,02	7	Japonya	3,97	7	Belçika	3,98
8	Hong Kong	4,00	8	İngiltere	3,95	8	Japonya	3,93
9	İngiltere	3,99	9	Belçika	3,94	9	A.B.D.	3,93
10	Kanada	3,92	10	Norveç	3,93	10	İngiltere	3,90
34	Türkiye	3,15	39	Türkiye	3,22	27	Türkiye	3,51
150	Afganistan	1,21	155	Somali	1,34	155	Burundi	1,61

Kaynak: http://bakka.gov.tr/assets/Planlama1/Karabuk_Lojistik_Merkezi.pdfErişim Tarihi: 05.10.2017.

Tablo 3.2’de lojistik köylerin Türkiye’de faaliyete geçmesi ile birlikte başlayan dönem esas alınarak lojistik performans endeksi hakkında veriler ortaya konulmuştur. Lojistik köylerin Türkiye’nin lojistik performansına olan etkisinin 2011 yılı itibariyle daha yüksek düzeylere ulaştığı görülmektedir. İlgili dönemde Türkiye’nin lojistik puanı 0,35 seviyesinde artış göstermiş, dünya sıralamasında ise Türkiye 7 basamak daha yukarı çıkmıştır. Tüm bunlar, lojistik köylerin uygulamaya geçirilmesi ile birlikte Türkiye’de daha güçlü bir lojistik sektörünün oluştuğu şeklinde yorumlanmaya müsaittir.

3.3. Lojistik Köylerin Özellikleri

Lojistik köyler, farklı dağıtım ürünlerini ya da şekillerini içerecek şekilde kurulabilir (Black ve Van Geenhuizen, 2006: 50). Lojistik köy tanımlarında değinildiği

üzere çok yönlü bir yapının bulunması göz önüne alındığında lojistik köy tanımının bu şekilde bir özelliğinin olması, olağan karşılanmaktadır.

Lojistik köylerin sahip olduğu diğer temel özellikler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Elgün, 2011: 209-210):

ÜRGÜN

- i. Neredeyse bütün lojistik köylerde intermodal ve multimodal terminaller vardır.
- ii. Lojistik köylerde farklı türde depo ve tesisler bulunur.
- iii. Gümrük hizmeti, güvenlik hizmeti ve daha pek çok servis hizmeti lojistik köylerde yer almaktadır.
- iv. Lojistik köylerde lojistik yönetimini kolaylaştırmak adına çaba gösterilmektedir.
- v. Birden fazla taşımacılık türünü karşılayacak şekilde altyapıya sahip olması gerekir.
- vi. Bir lojistik köy için en az 50 hektarlık bir yüzölçümünün gerekliliğinden bahsedilmektedir.
- vii. Lojistik köyler bir metropolün içinde ya da metropole yakın olmak durumundadır.
- viii. Master planın olması, lojistik köylerin özellikleri kapsamında yer alan bir başka faktördür.
- ix. Lojistik köyler tek bir merkezden yönetimi sağlanan merkez niteliği taşımaktadır.
- x. Açık ve kapalı stok alanlarının bulunması, lojistik köylerin temel özelliklerinden biridir.
- xi. Kaliteli bir yerleşim, lojistik köy için olmazsa olmazdır.

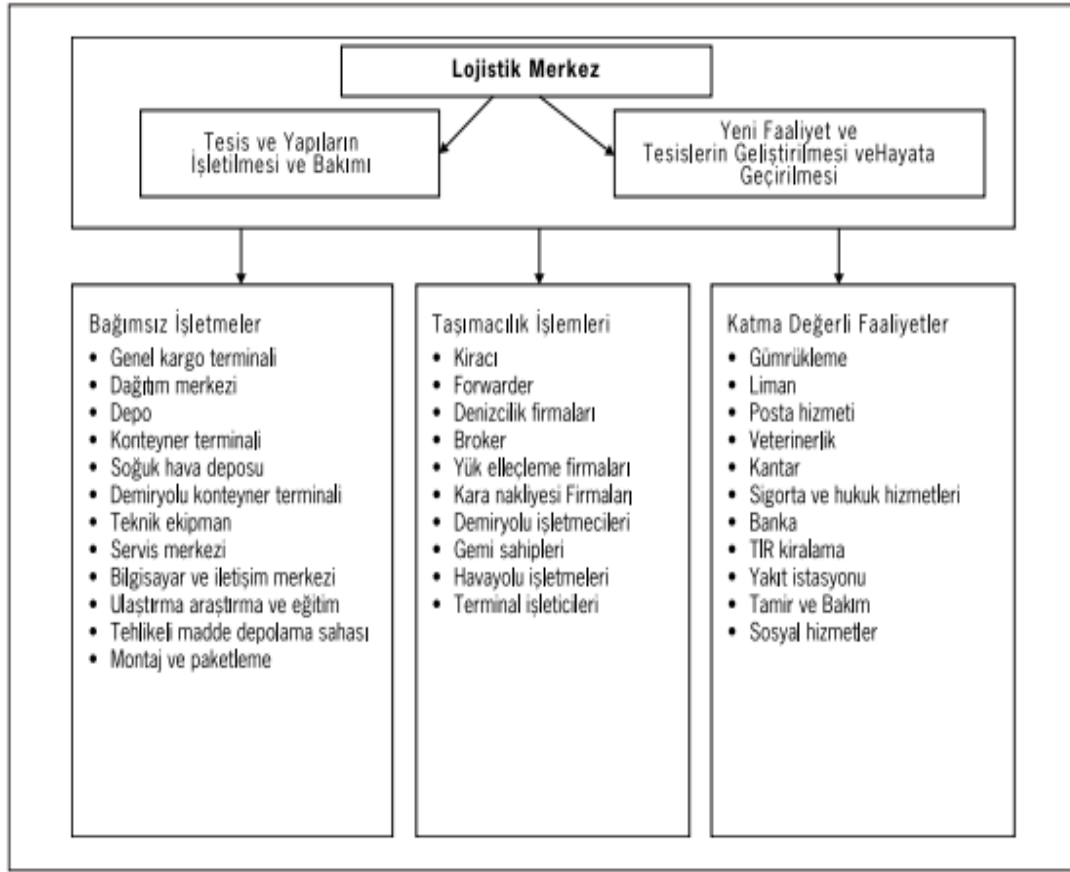
Görüldüğü üzere lojistik köylerin özellikleri, lojistik faaliyetlerde başarıya ulaşılmasında doğrudan etkisi bulunacak şekilde özellikleri içermektedir. Lojistik

sektöründe yaşanabilecek olan gelişmelerle birlikte lojistik köylerin özelliklerinin içeriğinde değişimler olabileceğini söylemek mümkün görünmektedir.

3.4. Lojistik Köylerde Organizasyon Yapısı

Lojistik köylerde organizasyon yapısı hakkında yapılan incelemelerde farklı unsurların ön plana çıktığı yapılar ile karşılaşılması mümkündür. Ancak lojistik köylerdeki organizasyon yapısı ile ilgili değişmeyecek olan gereklilikler arasında istenilen düzeyde ve verimlilikte hizmet sunulmasını sağlayacak profesyonel bir yönetim yapısının yer aldığı görülmektedir (MÜSİAD, 2014: 45). Lojistik köylerin incelenmesi durumunda yönetim yapısının bu yöndeki özelliğinin gerekliliği de anlaşılmış olacaktır. Bu noktada özellikle operasyonel faktörlerin belirleyici rol üstlendiğini gösteren hususlar söz konusudur.

Örnek bir lojistik köy organizasyon yapısının sahip olduğu içerik aşağıdaki şekilde paylaşıldığı gibidir.



Şekil 3.2. Lojistik Köylerde Organizasyon Yapısı Örneği

Kaynak: Özdoğan, 2016 59.

Şekil 3.2’de görüldüğü üzere lojistik köylerde organizasyon yapısının içeriğinde tesis yapısının işletilmesi-bakımı ve yeni faaliyetler ile tesislerin geliştirilmesi en temel konuları meydana getirmektedir. Lojistik köy organizasyon yapısı kapsamında bağımsız işletmeler, taşımacılık işlemleri, katma değerli faaliyetler kategorilerinde taraflar ve yapılacak olan işlemlere dair unsurlar yer almaktadır. Bağımsız işletmeler kapsamında dağıtım merkezi, depo, servis merkezi gibi oluşumlar bulunmaktadır. Taşımacılık işlemleri kategorisinde kiracı, forwarder, denizcilik firması, terminal işletmecileri gibi tarafların işlemleri söz konusudur. Katma değerli faaliyetler ise gümrükleme, posta hizmeti, sosyal hizmetler, tır kiralama, sigorta ve hukuk hizmetlerinden oluşmaktadır. Tüm bunlar, lojistik köy organizasyon yapısının karmaşık yapısını doğrular nitelikte olması bakımından önemlidir.

3.5. Lojistik Köylerde Faaliyetler

Lojistik köylerdeki faaliyetlerin bilinmesi adına öncelikle lojistik karmalarının bilinmesi gerekir. 7L olarak literatürde yer alan lojistik karmaları mod, süreç, araç, rota, sigorta, ücret, doküman şeklinde sıralanmaktadır (Küçük, 2011: 75). Şekil üzerinde gösterilecek olduğunda ise lojistik karmaları için aşağıdaki gibi bir şekil ortaya çıkmaktadır.



Şekil 3.3. Lojistik Karmaları

Kaynak: Palamutçuoğlu, 2012: 9.

Şekil 3.3’de görüldüğü üzere lojistik modu, lojistik araçları, lojistik rotası, lojistik ücreti, lojistik sigortası, lojistik dokümanları, lojistik süreci karmalarının varlığı söz konusudur. Lojistik faaliyetlerin başlangıcında lojistik karmasının belirlenmesi gerektiği için bu karmalar ayrı ayrı önem ifade etmektedir.

Lojistik köylerde yürütülen faaliyetler arasında aşağıda sıralanan faaliyetlerden bahsedilmesi mümkündür (Gümüş, 2012: 11):

- i. Kuruluş yeri seçimi,
- ii. Depolama faaliyetleri,
- iii. Stok yönetimi,
- iv. Ambalajlama,
- v. Malzeme aktarımı,
- vi. Ulaştırma,
- vii. Geri dönen malların yönetimi,
- viii. İşletme içi sevk yönetimi faaliyetleri şeklindedir.

Lojistik köylerde yürütülen faaliyetler hakkında değerlendirme yapılacak olduğunda bölgesel planlama yapılması, taşımacılık kalitesinin artırılması, bütünleşik şekilde taşıma türlerinin kullanılması, taşıma sistemleri arasında bilgi aktarımı sağlanması gibi faaliyetlerin varlığı ile karşılaşılacaktır (Zalluhoğlu, Aracıoğlu ve Bozkurt, 2014: 86). Lojistik köylerin kuruluşunda dikkat edilmesi gereken faktörleri içeren konular olmaları sebebiyle bu faaliyetlerin ayrıca önem ifade ettiğini söylemek mümkündür.

Ana faaliyetler ve destek faaliyetler şeklinde bir sınıflandırma yapılacak olduğunda lojistik köylerdeki faaliyetler aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir.

Tablo 3.3. Lojistik Köylerde Ana ve Destek Faaliyetler

Ana Faaliyetler	Destek Faaliyetler
Müşteri Hizmetleri	Depo / Dağıtım Merkezi Yer Seçimi ve Yerleşimi
Taşıma ve Trafik Yönetimi	Dökümantasyon Akışı
Envanter Yönetimi	Ürün / Envanter Akışı
Depo / Depolama Yönetimi	Üretim Planlama
Elleçleme	Satın Alma
Talep Yönetimi	Yedek Parça ve Satış Sonrası Destek
Sipariş Yönetimi	Feedback, Tersine Lojistik
Koruyucu Ambalajlama	Sigortalama, Gümrükleme

Kaynak: Ceran, 2010: 82.

Tablo 3.3'te görüldüğü üzere lojistik köylerdeki faaliyetleri sınıflandırma yapacak şekilde değerlendirmek mümkündür. Bu kısımda verilen bilgilerin büyük oranda ana faaliyetleri içerdiği, yukarıdaki tabloda yer alan verilerin incelenmesi ile birlikte görülmektedir. Destek faaliyetler kapsamında ise dağıtım merkezi yeri seçimi, dokümantasyon akışı, ürün akışı, satın alma, üretim planlama, yedek parça, satış sonrası destek, tersine lojistik, geribildirim, sigortalama ve gümrükleme gibi faaliyetlerin bulunduğu tespit edilmiştir.

3.6. Lojistik Köylerin Faydaları

Lojistik köyler, büyük oranda sağladıkları faydalarla ön plana çıkmış olsalar da bu faydaların ortaya çıkması için uygun yere lojistik köy kurulumu gerçekleştirilmek durumundadır (Elgün, 2011: 212). Aksi takdirde lojistik köy için yapılan yatırımların herhangi bir şekilde fayda sağlaması söz konusu olmayacaktır.

Lojistik köylerin beraberinde getireceği belli başlı faydalar aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Gürbüz, Ayaz ve Kebeci, 2016: 4):

- i. En iyi şekilde hizmet sunulması,
- ii. Araç ve insan gücünün en iyi şekilde kullanımına olanak tanıyor olması,
- iii. Tek merkezden yönetimi sağlaması,
- iv. Güvenli bir ortamda faaliyetlerin yürütmesini gerçekleştirmesi,
- v. Planlamanın tek elden yapılmasına fırsat vermesi,
- vi. Maliyetlerde düşüş oluşturmaları,
- vii. Taşıma cirosunu artırması,
- viii. Çalışma ortamındaki kalite düzeyini yükseltmesi,
- ix. Destekleyici hizmetler sunması,
- x. Arazi kullanımının planlı ve etkili bir şekilde gerçekleşmesini sağlaması,
- xi. Ekonomik gelişimi teşvik etmesi,
- xii. Trafik yükünü azaltması,
- xiii. Çevre kirliliğini azaltması şeklindedir.

Görüldüğü üzere lojistik köylerin lojistik faaliyetlerin yürütülmesi süreci içerisinde yeri olan tüm taraflar için faydalar sağlaması mümkündür. Yukarıda sıralanan maddelerin her birisi neden lojistik köy kullanımının tercih edildiği sorusuna birer yanıt niteliği taşımaktadır. Lojistik faaliyetlerinin etkili bir şekilde yürütülmesi sürecinde üstünlükler sağlıyor olması, lojistik köylerin faydalarının önemini artıran bir başka faktör olarak görünmektedir.

3.7. Lojistik Köylerin Günümüzdeki Durumu

Çalışmanın bu kısmına kadar verilen bilgiler, lojistik köylerin sahip oldukları önemi ve lojistik faaliyetlere olan olumlu etkilerini göstermiştir. Bu kısımda yapılacak olan incelemede ise lojistik köylerin günümüzdeki durumuna dair kısa bir değerlendirme yapılacaktır.

Avrupa ve ABD, lojistik köy konusunda dünyada öncü olmuşlardır. Geline noktada bu ülkelerin lojistik köy konusundaki üstün konumlarının sürdüğü söylenebilir. Türkiye’de ise Avrupa’dakine benzer lojistik köy seviyesine henüz ulaşamamıştır. 2005 yılından itibaren lojistik köy konusundaki girişimler artmasına karşın gelişmişlik düzeyinin ülkenin sahip olduğu coğrafi üstünlükler ile aynı paralelde olmadığı sonucuna varılmıştır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014: 15).

Lojistik köylerin günümüzdeki durumuna dair fikir vermesi bakımından Avrupa’daki lojistik köylerin coğrafi özellikler sınıflaması aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir.

Tablo 3.4. Avrupa'da Lojistik Köylerin Coğrafi Sınıfları

Nitelikler	Lojistik Köylerin Sınıfları				
	1	2	3	4	5
1. TEN koridoru üzerinde konuşlanma	X	X			
2. Birinci sınıf otoyol bağlantısı	X				
3. Birinci sınıf demiryolu bağlantısı	X				
4. Taşıma modları	3	2	2	1	1
5. Aktivitelerin çeşitliliği	Geniş	Geniş	Orta	Az	Az
6. Dağıtım hacmi	Geniş	Geniş	Orta	Az	Az
7. Yasal organizasyon yapısı	X	X	X	X	X
8. Yeterli saha (Alan)	X		X	X	
9. Hizmet işlevi	X	X	X	X	X
10. İşbirliği ağı	X	X	X	X	X

11. Köyler arası işbirliği	X	X	X		
12. Çevresel planlama	X	X	X		
13. Uluslararası lojistik köy organizasyonlarına üyelik	X	X	X		
14. EUROPLATFORMS'a üyelik	X	X			
15. Daha büyük bir köye bağlılık			X	X	X
16. Açıklık	X	X	X	X	X
17. Avrupa ve uluslararası trafik	X	X			
18. Ulusal trafik	X	X	X	X	X

Kaynak: Özdoğan, 2016: 39.

Tablo 3.4'te görüldüğü üzere lojistik köyleri yollar ile bağlantılar, yasal organizasyon yapısı, taşıma yöntemleri, hizmet fonksiyonları, çevre planı, işbirliği, uluslararası organizasyonlara üyelik durumu ve daha birçok faktöre göre sınıflandırmak mümkün olmaktadır.

“Türkiye, Dünya’da önemli bir lojistik merkez olabilecek potansiyele sahip olmasına rağmen, altyapı yetersizlikleri, yasal düzenleme eksiklikleri ve sağlıklı planlama yapılamaması gibi sorunlarla karşı karşıya bulunmaktadır. Aynı şekilde ülke içinde de lojistik üs olarak öne çıkması gereken kentlerin ulaştırma altyapısında ve hizmetlerindeki yetersizlikler, mali kısıtlamalar ve olumsuz coğrafi şartlar lojistik faaliyetlerin gelişmesini sınırlamaktadır” (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014: 16). Görüldüğü üzere lojistik köy konusunda gelişme kaydedilmesi, altyapı ve diğer hizmetlerle ilişkili bir yapıya sahiptir. Türkiye'nin altyapı ve diğer hizmetlere yönelik yatırımlarını artırması, lojistik köylerin bugünkü konumunu iyileştirecektir.

Türkiye'de lojistik köylerin günümüzdeki durumuna ilişkili olarak sektörün SWOT analizi verilerinin bilinmesinde fayda vardır. Türkiye'de lojistik sektörünün günümüzdeki durumuna ilişkin SWOT analizi aşağıdaki gibidir.

Tablo 3.5. Türkiye'de Lojistik Sektörünün SWOT Analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
· Türkiye ekonomisinin yüksek gelişme potansiyeli · Jeostratejik önem – Türkiye gelişmekte olan Orta Doğu ve Türkiye Cumhuriyetlerinden Avrupa'ya uzanan yol üzerinde bir merkez konumundadır · Çok uluslu lojistik şirketlerinin ülkedeki varlığı yerel şirketlere bu çok uluslu şirketlerin teknik bilgi birikimlerinden faydalanma imkânı sunmaktadır · Türkiye'de Avrupa'nın en büyük kamyon filolarından biri ve gelişmiş bir karayolu taşımacılık sektörü bulunmaktadır · Firmaların tedarik zinciri oluşturma kabiliyetlerinin bulunması, · İşgücüne bağlı maliyetin düşük olması, · Firmaların lojistik eğitimi almış eleman çalıştırmaları	· Fiyat odaklı rekabet yüksek kalitede hizmet sunan firmaları zorlamakta ve özellikle kamyon taşımacılığındaki kâr marjlarını olumsuz etkilemektedir · Sektörde kayıt dışı şirketlerin bulunması · Özellikle demir yolu ve deniz yolu altyapısında modernizasyon gereksinimi · Bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersiz olması, · Kredi temininde güçlük yaşanması, · Firmaların limanlardaki altyapının iyileştirmesine yönelik yatırım yapmaması, · Lojistik üs oluşturmak için firmalar arası işbirliği olmaması, · Lojistik sektörünün geneline yönelik planlama ve politika eksiklerinin bulunması,
Fırsatlar	Tehditler
· Demir yollarının yeniden yapılandırılması verimliliği artıracaktır · Sektörün boyutu AB ülkelerine kıyasla önemli ölçüde küçüktür ve pazar henüz doymamıştır · Artan uluslararası ticaret · Türkiye'nin olası AB üyeliği ticaret hacimlerinin daha da artmasını sağlayacaktır · Yeni limanların inşa edilmesine uygun topografya · Nitelikli işgücündeki ve bilgi teknolojilerinden yararlanmadaki artış eğilimi	· Kamyon taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri · Yunanistan gibi komşu ülkelerle rekabet · Yüksek derecede yatırım gereksinimi · Küresel ve bölgesel krizler · Yabancı firmaların piyasaya girme eğilimleri karşısında işletmelerin küresel rekabet güçlerinin düşük olması · Akaryakıt fiyatlarındaki sürekli artış · Küresel artan rekabete uyum sağlayamama

Kaynak: Akiş, 2016: 5.

Tablo 3.5'te üzerinde görüldüğü üzere Türkiye'de lojistik sektörünün güçlü yönleri olduğu kadar zayıf yönleri, fırsatları olduğu kadar da tehditleri bulunmaktadır.

Türkiye ekonomisinin gelişim eğilimi, ülkenin jeostratejik önemi, çokuluslu işletmelerin Türkiye lojistik sektöründeki varlığı başlıca güçlü yönler iken kayıt dışı şirketlerin varlığı, modernizasyon ihtiyacı, lojistik köy kurmaya yönelik işbirliğinin olmaması ise temel zayıf niteliklerdir. Pazarın henüz doymaması, uluslararası ticaretin artması, yeni limanların yapılmasına uygun bir ortamın bulunması Türkiye'de lojistik sektörünün öne çıkan fırsatlarıdır. Taşımacılıktaki kotalar, vize sınırlamalar, akaryakıt fiyatlarının artışı, küresel rekabete uyum sağlayamama ve komşu ülkelerle olan rekabet ise Türkiye'nin lojistik sektörünün zayıf yönlerini oluşturmaktadır. Lojistik köylerin Türkiye'de bugünkü konumunu iyileştirebilmek için burada değinilen zayıf yönlerin ve tehditlerin minimize edilmesi gerekmektedir. Böylece fırsatlar kullanılarak lojistik sektörünün güçlü yönleri artacak ve lojistik köylerin gelişimi istenilen düzeye gelecektir.

Lojistik köylerin günümüzdeki durumu şu şekilde özetlenmektedir: “Lojistik köylerin önemi, işletmelerin lojistik performansların üzerindeki etkisi ve yarattığı toplumsal faydalarla gün geçtikçe artmaktadır. Bu kapsamda gerek kamu desteği ile gerekse özel sektörün desteğiyle lojistik köylerin arttırılması çalışmaları sürdürülmektedir” (Bay ve Erol, 2016: 126).

4. BÖLÜM LOJİSTİK SEKTÖRÜ İÇERİSİNDE LOJİSTİK KÖYLER ve LOJİSTİK KÖY KURMANIN GEREKLİLİĞİ

Çalışmanın dördüncü bölümü, lojistik köyleri kurmanın gerekliliğini açıklamak ve lojistik sektörü içerisinde lojistik köylerin yerini belirlemeye ayrılmıştır. Bu amaçla yapılacak olan değerlendirmede sırasıyla lojistik sektöründeki rekabette lojistik köylerin yeri ve önemi, lojistik köyler ve işletme fonksiyonları ile ilişkisi, kalite ve maliyetler açısından lojistik köy kurmanın gerekliliği, hizmet standartları ve esneklik açısından lojistik köy kurmanın gerekliliği, rekabet açısından lojistik köy kurmanın gerekliliği başlıkları altında açıklama getirilecektir.

4.1. Lojistik Sektöründeki Rekabette Lojistik Köylerin Yeri ve Önemi

Uluslararası düzeyde rekabetin artması ve sürekli değişim, rekabeti doğrudan etkilemekte ve rekabet düzeyini artırmaktadır (Akiş, 2016: 1). Lojistik sektöründeki rekabetin içerisinde lojistik köyler temel belirleyicilerden bir tanesi olarak görünmektedir. Küresel düzeyde öneme sahip olan lojistik köylerin ülkelere göre isimlendirilme biçimlerinin bilinmesi adına yapılan inceleme, aşağıdaki gibi bir tabloyu ortaya çıkarmıştır.

Tablo 4.1. Dünyada Lojistik Köylerin İsimlendirilmesi

BULUNDUĞU YER	İSİMLENDİRİLMESİ
ABD ve Asya-Pasifik	Dry Port - Logistics Centre
İngiltere	Freight Village
Fransa	Plate Forme Logistique – Plate Forme Multimodale
Almanya	Güterverkehrszentrum
İtalya	Interporto
Danimarka	Transport Centre
Hollanda	Rail Service Centre - Tradeports
Çin	Wuliu Zhongxin
Türkiye	Lojistik Köy – Lojistik Merkez – Lojistik Üs

Kaynak: Demiroğlu, 2013: 39.

Tablo 4.1’de görüldüğü üzere lojistik köyler, dünyadaki her bölgede ayrı ayrı önem ifade etmesi sebebiyle bölgelere göre farklı şekilde isimlendirilmektedir. Türkiye’de lojistik köylerin aynı zamanda lojistik merkez ya da lojistik üs olarak isimlendirilmesi söz konusudur. Lojistik köylerin bu farklı isimlendirmeleri dahi, küresel düzeyde bu oluşumların önemini gösteren bir faktör niteliği taşımaktadır.

Lojistik köyler, lojistik sektöründeki rekabet ile ilişkilendirilmeden değerlendirilmesi mümkün olmayan bir konudur. Lojistik sektörünün gelişen yapısı, lojistik köylere olan gereksinimi artırmıştır. Gerek daha önceki kısımlarda değinilen hususlar gerekse dünyada lojistik köylerin durumuna ilişkin değinilen bilgiler, lojistik köylerin rekabet konusundaki belirleyici rolünü destekler nitelikte görünmektedir.

4.2. Lojistik Köyler ve İşletme Fonksiyonları ile İlişkisi

“Lojistik genel olarak pazarlama ve üretim gibi işletme fonksiyonları için destekleyici bir rol oynamıştır” (Gümüş, 2009: 102). Bu ifadeden yola çıkılarak lojistik köylerin hangi işletme fonksiyonları açısından öne çıkan bir yapısının olduğunu söylemek mümkündür. Üretim fonksiyonu açısından lojistik köylerin varlığı, geçmişten bugüne varlığı süren bir konu olmakla birlikte pazarlama fonksiyonunun sahip olduğu önem son dönemde kendisini göstermeye başlamıştır. Lojistik köyler ve işletme fonksiyonları arasındaki bu ilişkinin ortaya çıkmasında pazarlamanın değişen yapısı etkili olmuştur.

Lojistik ve işletme fonksiyonları etkileşiminin artmasının neticesinde lojistik köylerin daha çok bilinen bir yapısı olmuştur. Bunun yanı sıra lojistik yönetimi, bir işletme fonksiyonu olarak kabul edilmeye başlamıştır (Özcan, 2008: 275). Lojistik köyler ve işletme fonksiyonları arasındaki ilişkinin varlığının gözlenmesinde lojistik yönetiminin rolü olması sebebiyle bu hususa yer verilmesi gerekli görülmüştür. Ayrıca bu husus, lojistikte yaşanan gelişmelerle birlikte lojistik köylerin işletme fonksiyonları ile ilişkisinin değişkenlik gösterebileceği anlamına gelmektedir.

İşletme fonksiyonları ve lojistik köyler arasındaki ilişki, aşağıdaki şekilde gösterildiği gibidir.



Şekil 4.1. İşletme Fonksiyonları ve Lojistik

Kaynak: Ceran, 2010: 62.

Şekil 4.1’de görüldüğü üzere lojistikte işletmelerde birincil faaliyetler ve destekleyici faaliyetlerden oluşacak şekilde işletme fonksiyonlarının yansıması gözlenmektedir. Birincil faaliyetler arasında giren lojistik, operasyonlar, çıkan lojistik, pazarlama, satış, hizmetler gibi hususların varlığından bahsedilmektedir. Destekleyici faaliyetler arasında ise firma altyapısı, insan kaynakları yönetimi, teknoloji geliştirme ve satın alma –tedarik etme- yer almaktadır.

Özetlemek gerekirse lojistik köyler ve işletme fonksiyonları arasındaki ilişkinin içeriği, zamanla değişmiş ve gelişmiştir. Konuyla ilgili yapılacak olan incelemede bu durumun göz önünde bulundurulması şarttır. Nitekim yapılan değerlendirmede lojistik sektörünün gelişen yapısına dikkat çekilerek veriler ortaya konulacak şekilde ilerleme kaydedilmiştir.

4.3. Kalite ve Maliyetler Açısından Lojistik Köy Kurmanın Gerekliliği

Kalite ve maliyetler açısından lojistik köy kurmanın gerekliği, lojistik faaliyetlerdeki tutarlılığın sağlanması adına önem ifade etmektedir. Tutarlılık, lojistik faaliyetlerden taşımacılığa olan güveni yansıtmaktadır (Başkol, 2010: 59). Taşımacılıkta etkililiği sağlayabilmek için lojistik köylerin etkili olması, kalite ve maliyetler açısından lojistik köy kurmanın gerekliği kapsamında değerlendirilmeye müsait bir hal almaktadır. Tutarlılıktan uzak bir taşımacılık faaliyeti, kalite ve maliyeti de etkileyecek şekilde lojistik köylerin içerisinde yer aldığı tüm süreçlere olumsuz olarak tesir edecektir.

Lojistik faaliyetlerin tamamı için kalite ve maliyet önemli bir yapıdadır. Bu nedenle kalite ve maliyet açısından lojistik köy kurmanın gerekliği konusu, olağan bir konu olarak ele alınmaktadır. Günümüz koşullarındaki artan rekabet, kalite ve maliyet açısından lojistik köy kurmanın gerekliğinin belirleyicisi konumundadır.

4.4. Hizmet Standartları ve Esneklik Açısından Lojistik Köy Kurmanın Gerekliliği

“Lojistik köylerde tek bir taşıma türü ile hizmet görülebilmesi söz konusu olabilir ancak çok türlü taşımalara olanak veren tesisler, küresel ve bölgesel pazarlara doğrudan erişim olanağı sağlamaktadır” (Aydın ve Öğüt, 2008: 7). Buradaki ifadelerden de anlaşılacağı üzere lojistik köylerde yürütülen faaliyetlerde sunulan hizmetlerde sunulan alternatiflerle birlikte esneklik oluşturulmaktadır. Böylece lojistik köyler ile birlikte birden fazla şekilde hizmet verilmesi gerçekleştirilmektedir.

Hizmet alanı açısından iyi bir planlama yapılması, lojistik köylerin başarısını etkileyen bir faktör olarak görünmektedir (Elgün, 2011: 208). Özellikle günümüz koşulları açısından gerekli olan bu durum, aynı zamanda sürdürülebilir rekabet avantajı ile ilişkilendirilmektedir. Hizmet standardı sağlamak ve esneklik oluşturmak birbiri ile bağlantılı süreçler içermektedir, bu durumun etkilerinin lojistik sektörü içerisinde gözlenmesi mümkündür. Nitekim bu iki ayrı faktörün lojistik köy kurmanın gerekliği

açısından bir başlık altında incelemeye alınması, birbirleri ile olan yakın ilişkilerinin neticesi olarak görünmektedir.

4.5. Rekabet Açısından Lojistik Köy Kurmanın Gerekliliği

Esasında çalışmanın bu kısmına kadar verilen bilgiler, lojistik köy kurmanın gerekliliğinin rekabet ile olan ilişkisinin diğer faktörlerin önünde yer aldığını göstermiş ve rekabet açısından fikirler elde edilmesine olanak tanımıştır. Ancak yine de rekabet açısından lojistik köy kurmanın gerekliliğine değinilmesi gerekli görülmüştür. Bu kapsamdaki en temel açıklamalar şu şekildedir: “Lojistik faaliyetlerin giderek artan bir biçimde daha da önem kazandığı ve bu faaliyetler ile işletmelerin faaliyette bulundukları pazarlarda rekabette önemli bir üstünlük sağlama yetisi elde edebildikleri görülmektedir. Bu açıklamalar doğrultusunda işletmelerin lojistik faaliyetler ile rakiplerine kıyasla farklılık yaratabilmesi ve rekabette avantaj sağlayabilmesi için öncelikle lojistik kavramının iyi bir biçimde anlaşılması gerekmektedir” (Gümüş, 2009: 100).

Lojistik hizmetlerin rekabet açısından önemli görüldüğü sektörlerin ve faaliyetlerin sayısı artmaktadır. Bu nedenle rekabet açısından lojistik köy kurmanın gerekliliği de aynı şekilde artış göstermektedir denilebilir. Özellikle müşteri hizmetlerindeki gereksinimler bu kapsamda değerlendirilmeye müsaittir (Başkol, 2010: 51). Müşteri hizmetleri konusunda yaşanan gelişmeler göz önünde bulundurulduğunda rekabet ve lojistik köy kurmanın gerekliliği arasındaki ilişkinin varlığı da olağan karşılanacaktır.

Rekabet açısından lojistik köy kurmanın gerekliliğini oluşturan konulardan bir tanesi de kuruluş yeri seçimi olarak görünmektedir. Lojistik köyler aracılığıyla lojistik faaliyetlerin belirli noktalarda toplanması, işletmeler açısından maliyet avantajı sağlamasının yanı sıra rekabet konusunda üstünlük fırsatı tanımaktadır (Elgün, 2011: 212). Lojistik köylerde yürütülen faaliyetler açısından bu durum önemi her geçen gün artan bir yapıdadır denilebilir. Ayrıca lojistik köylerin bu noktada sağladığı avantajlar coğrafi, ekonomik, teknik ve hukuki gibi farklı açılardan olabilir. Haliyle rekabette çok

yönlü şekilde avantaj sağlayan bir yapının varlığı, lojistik köylerin rekabet açısından kurulmasının gerekliliğini oluşturmaktadır.

Genel bir değerlendirme yapılacak olduğunda lojistik köy kurmanın gerekliliği rekabet üstünlüğü sağlamak ile doğrudan ilişkili bir hal almıştır. Bunun yanı sıra lojistik köy kurmayı gerektiren hizmet standardı, esneklik, kalite ve maliyet gibi hususların her birisinin aynı zamanda rekabet ile ilişkili olduğu tespit edilmiştir. Rekabet açısından lojistik köy kurmanın gerekliliğinin diğer tüm hususları içeren bir yapıda olduğu bu kısımdaki inceleme ile birlikte anlaşılmıştır.



5. BÖLÜM YÖNTEM

5.1. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı, lojistik köy algısının ve bu algıya etki eden faktörlerin belirlenmesidir.

5.2. Araştırmanın Problemi

Araştırmanın hipotezleri aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

H₁: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında yaşa göre anlamlı bir farklılık vardır.

H₂: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık vardır.

H₃: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında faaliyette bulunulan sektöre göre anlamlı bir farklılık vardır.

H₄: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında işletmedeki unvan/pozisyona göre anlamlı bir farklılık vardır.

H₅: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında lojistik köy hakkında bilgi sahibi olma durumuna göre anlamlı bir farklılık vardır.

5.3. Araştırmanın Önemi

Bu araştırma işletme personelinin lojistik köy algısının belirlenmesi ve lojistik köy algısına etki eden faktörlerin açıklanması konusundaki katkıları sebebiyle önem ifade etmektedir. Ayrıca elde edilen verilere göre lojistik köy algısı konusunda işletmelerin bilgilendirilmesi açısından çalışma önemlidir.

5.4. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada alan araştırmalarından yüz yüze anket yöntemi uygulanmıştır. Yüz yüze anket yönteminde Gürbüz, A., Ayaz, N. ve Kebeci, S. (2016). Uygulanan anketten faydalanılmıştır.

Araştırmada kullanılan anket üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm, katılımcıların demografik özelliklerini belirlemek için yapılan sorulardan oluşmaktadır. İkinci bölümde katılımcılara lojistik köy algılamalarını ölçmek için bir ölçek uygulanmıştır. Anket soruları; katılımcılardan, lojistik köy algılamaları ile ilgili ifadelerle katılım derecesini ölçmek için katılımcılardan en azından 5'li likert tipli sunulan seçeneklerden kendilerine en uygun seçeneğin işaretlenmesi istenmiştir. Araştırma kapsamında, lojistik köyün algılamalarıyla ilgili toplam 35 soru katılımcılara yöneltilmiştir.

5.5. Araştırmanın Evren ve Örneklemi

Araştırmanın evrenini İstanbul ilinde faaliyet gösteren lojistik ve nakliye işletmeleri yöneticilerinin tamamı oluştururken, araştırma örneklemini ise evrene ulaşamadığı için kolayda örneklem seçimi yapılmıştır. Kolayda örneklem seçilen 100 katılımcıdan oluşmaktadır.

5.6. Verilerin Analizi

Yapılan bu araştırmada elde edilen verilerin analizi için SPSS 23 paket programı aracılığı ile sayısallaştırılarak analiz edilmiştir. Katılımcılardan toplanan demografik özellikler için betimsel istatistiklerden olan frekans, yüzde, ortalama ve standart sapma değerleri hesaplanarak yorumlanmıştır. Elde edilen dağılımlar grafikleştirilerek araştırmaya dâhil edilmiştir. Araştırmada anket formunda yer alan ölçeğin güvenirlilik derecesini belirlemek için Cronbach alfa katsayısı hesaplanmıştır. Lojistik Köy Algısının iki düzeye sahip değişkenlerde farklılık gösterip göstermediği belirlemek için T Test, ikiden fazla düzeye sahip değişkenlerde farklılık gösterip göstermediğini belirlemek için ANOVA uygulanmıştır. Sayısal gelişmelerle ilgili veriler tablolar haline getirilip yorumlanmış, $\alpha = 0.05$ hata payında test edilmiştir.

5.7. Bulgular

Araştırmanın bu bölümünde, örneklem grubuna ait demografik bilgilerin açıklanması ve elde edilen verilerin uygun istatistiksel yöntem ile analizi sonucunda ortaya çıkan bulgulara ve bu bulgulara yönelik yorumlara yer verilmiştir.

5.7.1. Ölçeklerin Geçerlilik ve Güvenirlik Analizi Sonuçları

Bu aşamada çalışmanın araştırma bölümünde kullanılan ve puanlama yolu ile ölçülen ölçek için geçerlilik ve güvenirlik analizi uygulanmış ve güvenirliği için Cronbach's Alpha test istatistiği kullanılmıştır.

Tablo 5.1. Lojistik Köy Algısı Güvenirlik Analizi

Cronbach's Alpha	Madde Sayısı
0,929	35

Tablo 5.1’de örneklem grubuna uygulanan Lojistik Köy Algısı ölçeğinin güvenirlik analizinin sonuçları verilmiştir. Tablo 1’de görüldüğü gibi, Lojistik köy algısı ölçeğinin güvenirliğinin $\alpha = 0,929$ olduğu, dolayısıyla bu değerlerin araştırma için yeterli olduğu görülmektedir.

Tablo 5.2. Lojistik Köy Algısına Ait Tanımlayıcı İstatistikler

Ort.	Varyans	Std. Sapma	Madde Sayısı
134,70	257,04	16,03	35

Tablo 5.2’de örneklem grubuna uygulanan Lojistik Köy Algısı ölçeğinin ortalaması 134,70, varyansı 257,04, standart sapması 16,03 olarak dağılmaktadır.

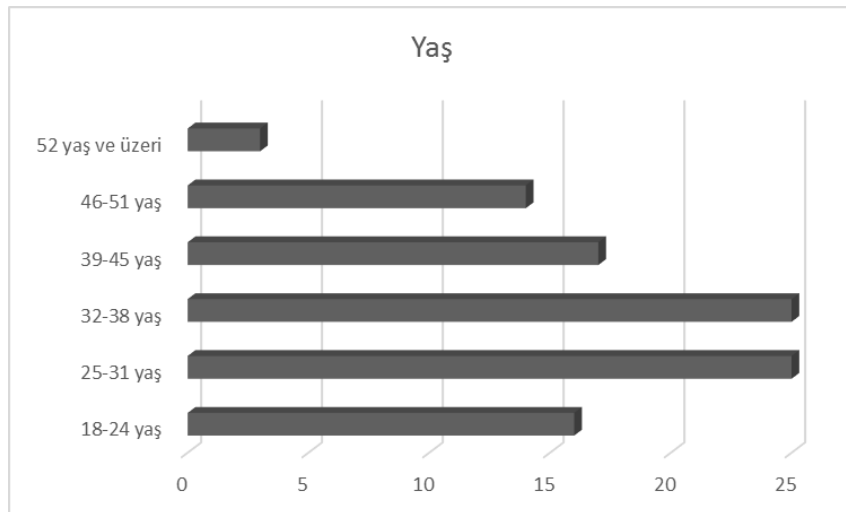
5.7.2. Frekans Tablolarının Yorumlanması

Araştırmanın bu bölümünde, anket formunda yer alan kişisel bilgilere ve ölçek ifadelerine ait olarak toplu frekans dağılım tabloları oluşturulup yorumlanacaktır.

Tablo 5.3. Yaş Değişkenine Ait Frekans Analizi

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
18-24 yaş	16	16,0	16,0	16,0
25-31 yaş	25	25,0	25,0	41,0
32-38 yaş	25	25,0	25,0	66,0
39-45 yaş	17	17,0	17,0	83,0
46-51 yaş	14	14,0	14,0	97,0
52 yaş ve üzeri	3	3,0	3,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.3'te görüldüğü gibi, örnekleme dâhil olan katılımcıların 16'sı (%16) 18-24 yaş, 25'i (%25) 25-31 yaş, 25'i (%25) 32-38 yaş arası, 17'si (%17) 39-45 yaş arası, 14'ü (%14) 46-51 yaş arası ve 3'ü (%3) 52 yaş ve üzeri olmak üzere toplam 100 katılımcıdan oluşmaktadır.



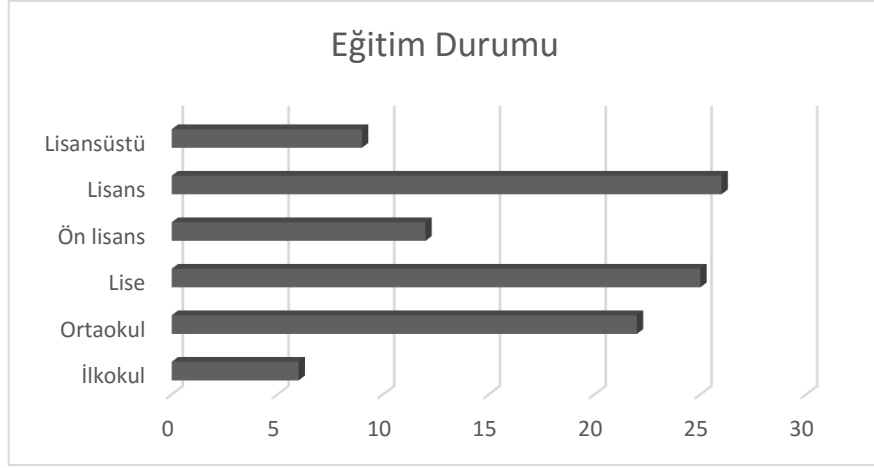
Şekil 5.1. Yaş Dağılımı

Şekil 5.1’de görüldüğü gibi, yaş dağılımına bakıldığında en yüksek dağılım 25-31 yaş ve 32-38 yaş dağılımı, bu grupları 39-45 yaş arası, 18-24 yaş arası, 46-51 yaş dağılımı ve 52 yaş ve üzeri dağılımı takip etmektedir.

Tablo 5.4. Eğitim Durumu Değişkenine Ait Frekans Analizi

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
İlkokul	6	6,0	6,0	6,0
Ortaokul	22	22,0	22,0	28,0
Lise	25	25,0	25,0	53,0
Ön lisans	12	12,0	12,0	65,0
Lisans	26	26,0	26,0	91,0
Lisansüstü	9	9,0	9,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.4’te görüldüğü gibi, örnekleme dâhil olan katılımcıların 6’sı (%6) ilkokul mezunu, 22’si (%22) ortaokul mezunu, 25’i (%25) ön lisans mezunu, 12’i (%12) lisans mezunu, 26’sı (%26) lisans mezunu ve 9’u (%9) lisansüstü mezunu olmak üzere toplam 100 katılımcıdan oluşmaktadır.



Şekil 5.2. Eğitim Durumu Dağılımı

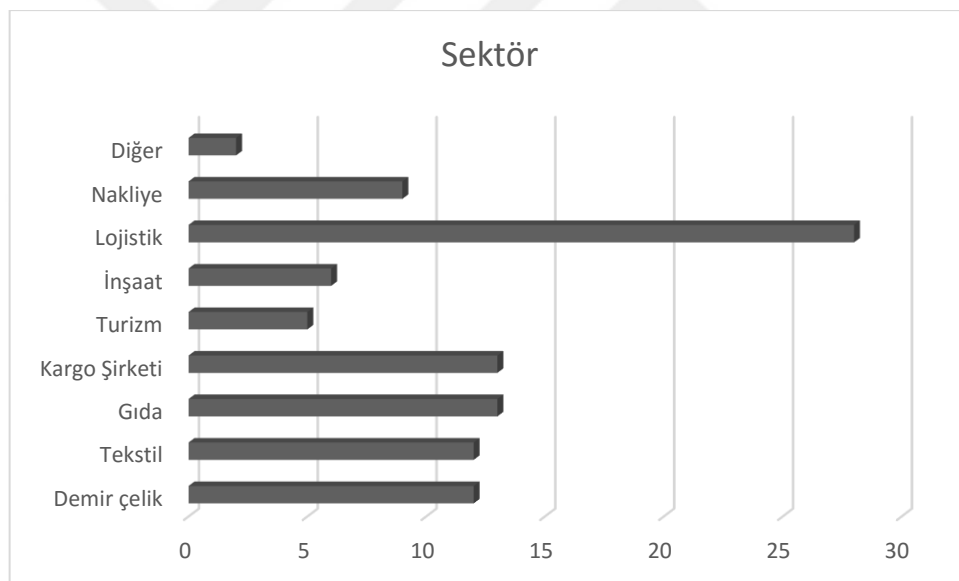
Şekil 5.2’de görüldüğü gibi, eğitim durumu dağılımına bakıldığında en yüksek dağılım lisans mezunlarına ait olduğu, bu grupları lise mezunu, ortaokul mezunu, ön lisans mezunu, lisansüstü mezunu ve ilkokul mezunu dağılımı takip etmektedir.

Tablo 5.5. Sektör Değişkenine Ait Frekans Analizi

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Demir çelik	12	12,0	12,0	12,0
Tekstil	12	12,0	12,0	24,0
Gıda	13	13,0	13,0	37,0
Kargo Şirketi	13	13,0	13,0	50,0
Turizm	5	5,0	5,0	55,0
İnşaat	6	6,0	6,0	61,0
Lojistik	28	28,0	28,0	89,0

Nakliye	9	9,0	9,0	98,0
Diğer	2	2,0	2,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.5’de görüldüğü gibi, örnekleme dâhil olan katılımcıların 12’si (%12) demir çelik sektöründe, 12’si (%12) tekstil sektörü, 13’ü (%13) gıda sektörü, 13’ü (%13) kargo sektörü, 5’i (%5) turizm mezunu, 6’sı (%6) İnşaat sektörü, 28’i (%28) Lojistik sektörü, 9’u (%9) nakliye sektörü ve 2’si (%2) diğer sektörlerde yer almak üzere toplam 100 katılımcıdan oluşmaktadır.



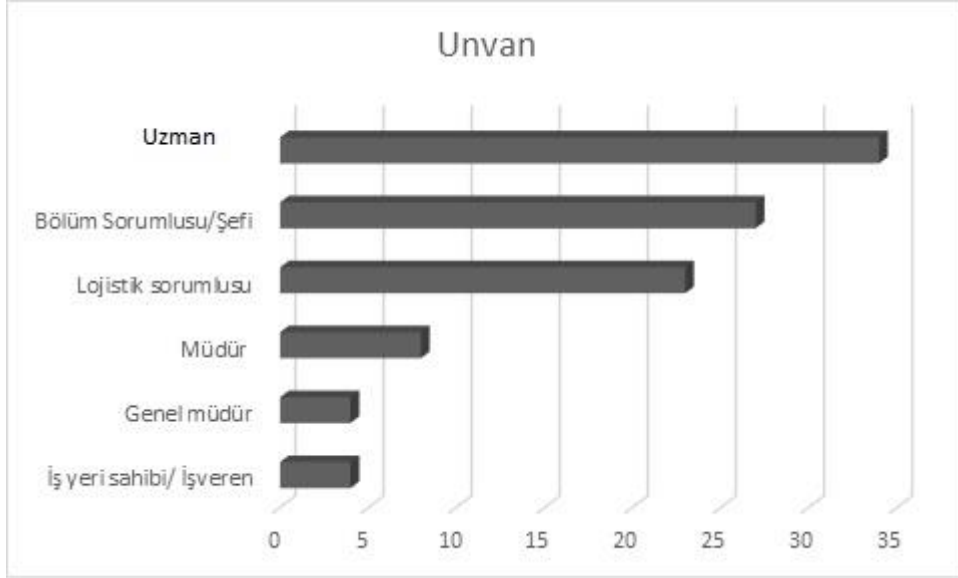
Şekil 5.3. Sektör Dağılımı

Şekil 5.3’te görüldüğü gibi, sektör dağılımına bakıldığında en yüksek dağılım lojistik dağılımına ait olduğu, bunu kargo, gıda, tekstil, demir çelik, nakliye, inşaat ve diğer sektörler dağılımı takip etmektedir.

Tablo 5.6. Unvan Değişkenine Ait Frekans Analizi

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
İş yeri sahibi/ İşveren	4	4,0	4,0	4,0
Genel müdür	4	4,0	4,0	8,0
Müdür	8	8,0	8,0	16,0
Lojistik sorumlusu	23	23,0	23,0	39,0
Bölüm Sorumlusu/Şefi	27	27,0	27,0	66,0
Uzman	34	34,0	34,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.6’da görüldüğü gibi, örnekleme dâhil olan katılımcıların 4’ü (%4) işyeri sahibi/işveren, 4’ü (%4) genel müdür, 8’i (%8) müdür, 23’ü (%23) lojistik sorumlusu, 27’si (%27) bölüm sorumlusu/şefi ve 34’ü (%34) uzman unvanına sahip olmak üzere toplam 100 katılımcıdan oluşmaktadır.



Şekil 5.4. Unvan Dağılımı

Şekil 5.4'te görüldüğü gibi, unvan dağılımına bakıldığında en yüksek dağılım uzman dağılımına ait olduğu, bunu bölüm sorumlusu/şefi, lojistik sorumlusu, müdür, genel müdür ve işveren/iş yeri sahibi dağılımı takip etmektedir.

Tablo 5.7. Lojistik Köy Algısı Hakkında Bilgi Sahibi Olma Değişkenine Ait Frekans Analizi

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Evet	87	87,0	87,0	87,0
Hayır	13	13,0	13,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.7’de görüldüğü gibi, örnekleme dâhil olan katılımcıların 87’si (%87) lojistik köy algısında bilgi sahibi ve 13’ü (%13) lojistik köy algısında bilgi sahibi değil olmak üzere toplam 100 katılımcıdan oluşmaktadır.



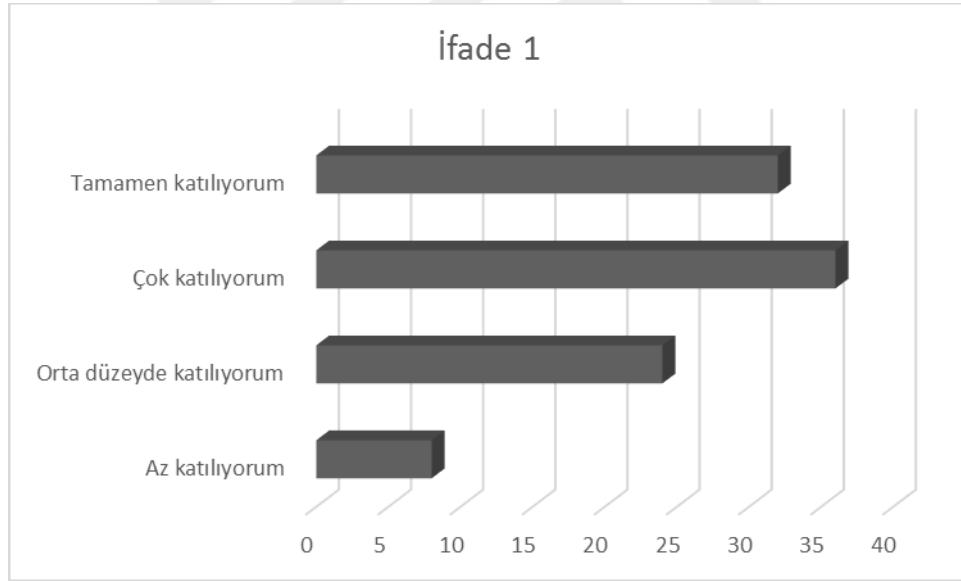
Şekil 5.5. Bilgi Sahibi Olma Dağılımı

Şekil 5.5’te görüldüğü gibi, unvan dağılımına bakıldığında en yüksek dağılım lojistik köy algısı hakkında bilgi sahibi olanların dağılımına ait olduğu görülmüştür.

Tablo 5.8 ve Şekil 5.6’da görüldüğü gibi Lojistik köy algısı ölçeği ifadelerinden “Lojistik köyler, ilimizdeki ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlayacaktır.” İfadesine katılımcıların 8’i (%8) az katılıyorum, 24’ü (%24) orta düzeyde katılıyorum, 36’sı (%36) çok katılıyorum ve 32’si (%32) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

Tablo 5.8. İfade 1 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	8	8,0	8,0	8,0
Orta düzeyde katılıyorum	24	24,0	24,0	32,0
Çok katılıyorum	36	36,0	36,0	68,0
Tamamen katılıyorum	32	32,0	32,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

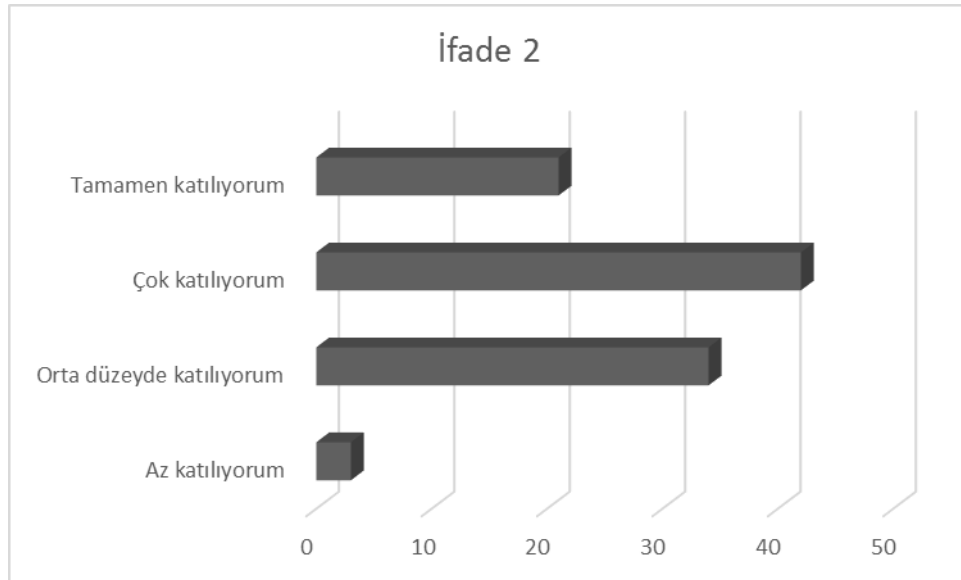


Şekil 5.6.İfade 1 Grafiği

Tablo 5.9. İfade 2 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	3	3,0	3,0	3,0
Orta düzeyde katılıyorum	34	34,0	34,0	37,0
Çok katılıyorum	42	42,0	42,0	79,0
Tamamen katılıyorum	21	21,0	21,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.9 ve Şekil 5.7’da “Lojistik köyler, ilimizdeki ürünlerin hedef pazarlara güvenli ulaşımını sağlayacaktır.” İfadesine katılımcıların 3’ü (%3) az katılıyorum, 34’ü (%34) orta düzeyde katılıyorum, 42’si (%42) çok katılıyorum ve 21’i (%21) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

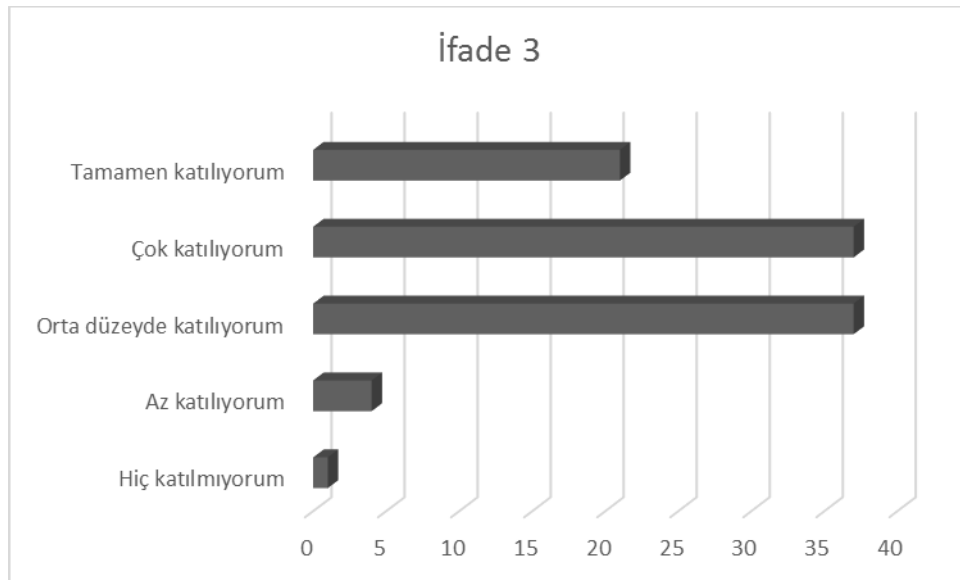


Şekil 5.7. İfade 2 grafiği

Tablo 5.10. İfade 3 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Hiç katılmıyorum	1	1,0	1,0	1,0
Az katılıyorum	4	4,0	4,0	5,0
Orta düzeyde katılıyorum	37	37,0	37,0	42,0
Çok katılıyorum	37	37,0	37,0	79,0
Tamamen katılıyorum	21	21,0	21,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.10ve Şekil 5.8’de “Lojistik köyler, üretim maliyetlerinin düşmesine yardımcı olacaktır.” İfadesine katılımcıların 1’i (%1) hiç katılmıyorum, 4’ü (%4) az katılıyorum, 37’si (%37) orta düzeyde katılıyorum, 37’i (%37) çok katılıyorum ve 21’si (%21) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

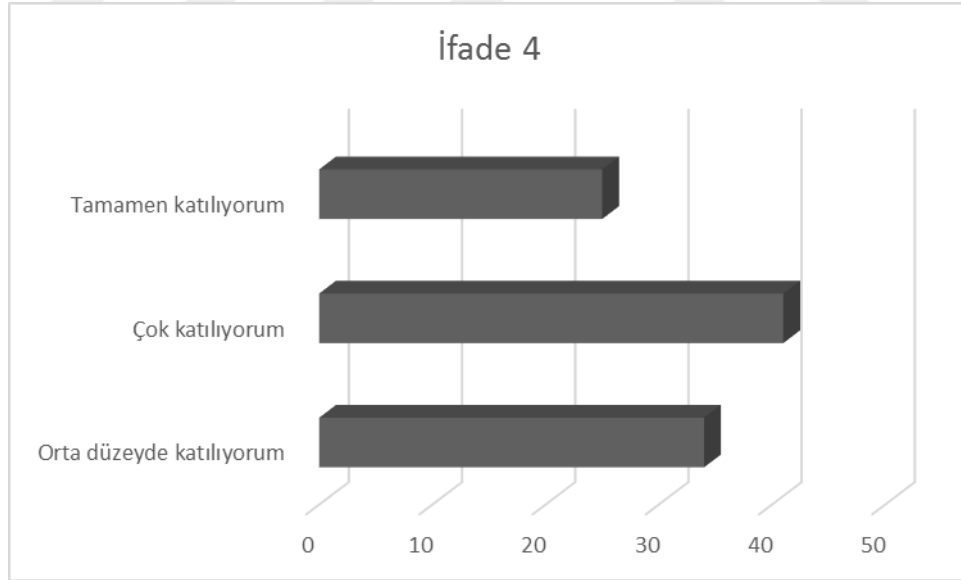


Şekil 5.8. İfade 3 grafiği

Tablo 5.11. İfade 4 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Orta düzeyde katılıyorum	34	34,0	34,0	34,0
Çok katılıyorum	41	41,0	41,0	75,0
Tamamen katılıyorum	25	25,0	25,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.11 ve Şekil 5.9’da “Lojistik köyler, firmaların karlılığını artıracaktır.” İfadesine katılımcıların 24’ü (%24) orta düzeyde katılıyorum, 41’i (%41) çok katılıyorum ve 25’i (%25) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

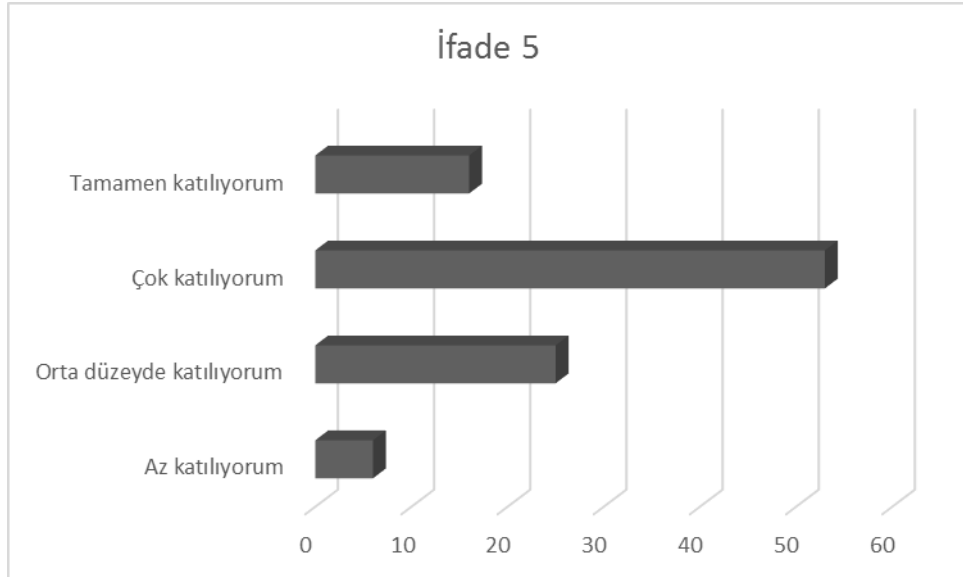


Şekil 5.9. İfade 4 grafiği

Tablo 5.12. İfade 5 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	6	6,0	6,0	6,0
Orta düzeyde katılıyorum	25	25,0	25,0	31,0
Çok katılıyorum	53	53,0	53,0	84,0
Tamamen katılıyorum	16	16,0	16,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.12 ve Şekil 5.10’da “Lojistik köyler, ürünlerin pazarlamasında avantaj sağlayacaktır” ifadesine katılımcıların 6’sı (%6) az katılıyorum, 25’i (%25) orta düzeyde katılıyorum, 53’ü (%53) çok katılıyorum ve 16’sı (%16) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

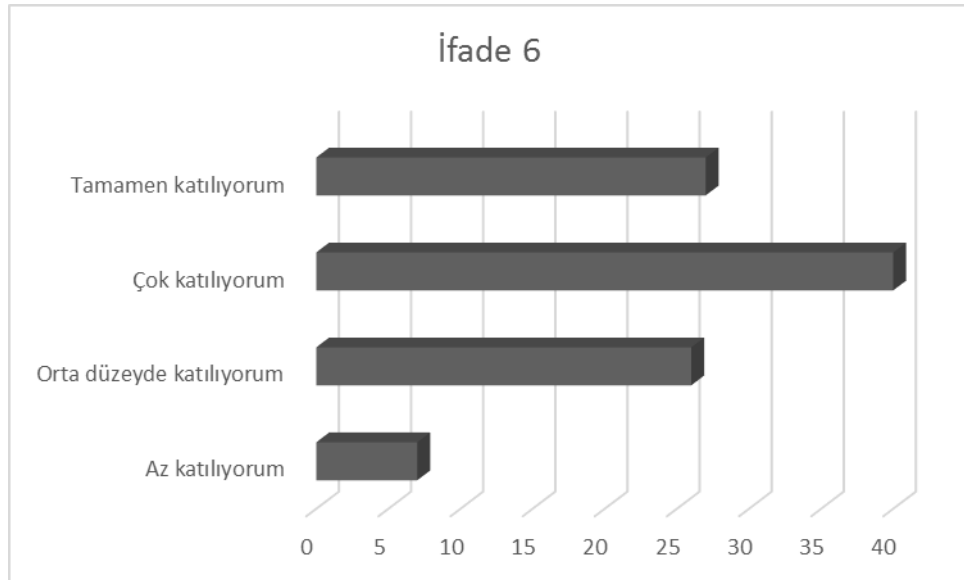


Şekil 5.10. İfade 5 grafiği

Tablo 5.13. İfade 6 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	7	7,0	7,0	7,0
Orta düzeyde katılıyorum	26	26,0	26,0	33,0
Çok katılıyorum	40	40,0	40,0	73,0
Tamamen katılıyorum	27	27,0	27,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.13 ve Şekil 5.11’de “Lojistik köyler müşterilerle olan ilişkileri geliştirir.” İfadesine katılımcıların 7’si (%7) az katılıyorum, 26’sı (%26) orta düzeyde katılıyorum, 40’ı (%40) çok katılıyorum ve 27’si (%27) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

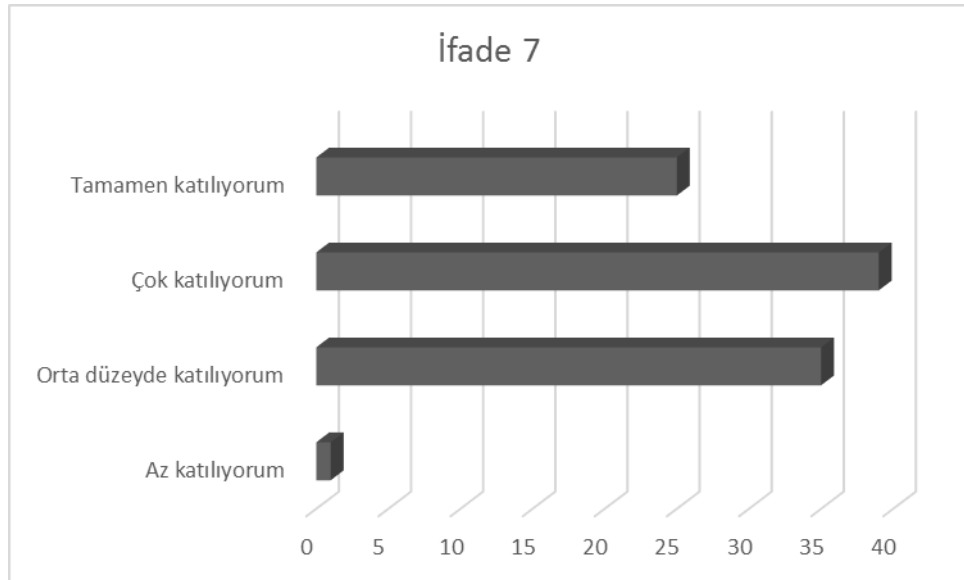


Şekil 5.11. İfade 6 grafiği

Tablo 5.14. İfade 7 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	1	1,0	1,0	1,0
Orta düzeyde katılıyorum	35	35,0	35,0	36,0
Çok katılıyorum	39	39,0	39,0	75,0
Tamamen katılıyorum	25	25,0	25,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.14 ve Şekil 5.12’de “Lojistik köyler müşteri memnuniyetini artıracaktır.” İfadesine katılımcıların 1’i (%1) az katılıyorum, 35’i (%35) orta düzeyde katılıyorum, 39’u (%39) çok katılıyorum ve 25’i (%25) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

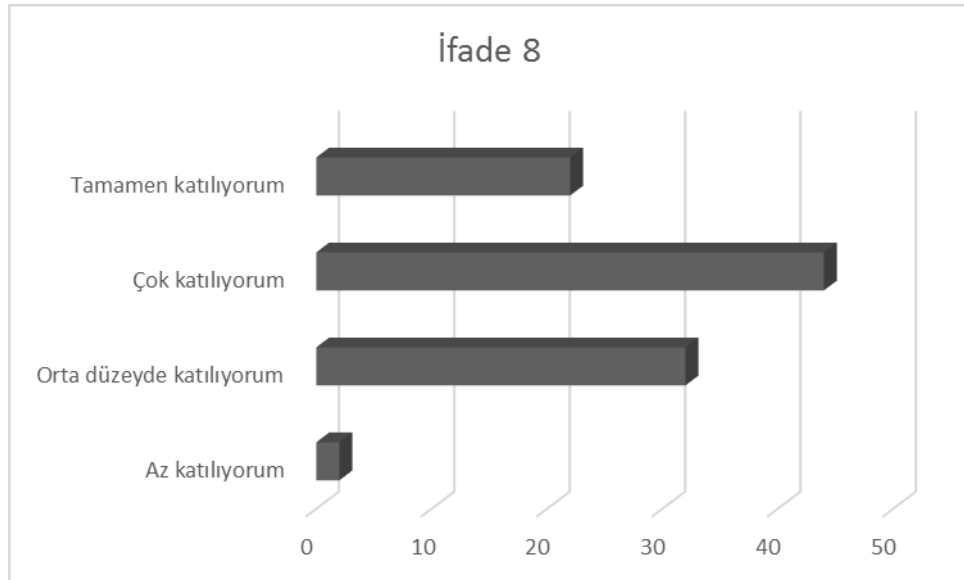


Şekil 5.12. İfade 7 grafiği

Tablo 5.15. İfade 8 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Orta düzeyde katılıyorum	32	32,0	32,0	34,0
Çok katılıyorum	44	44,0	44,0	78,0
Tamamen katılıyorum	22	22,0	22,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.15 ve Şekil 5.13’de “Lojistik köyler yeni üretim alanları oluşturacaktır.” ifadesine katılımcıların 2’si (%2) az katılıyorum, 32’si (%32) orta düzeyde katılıyorum, 44’ü (%44) çok katılıyorum ve 22’si (%22) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

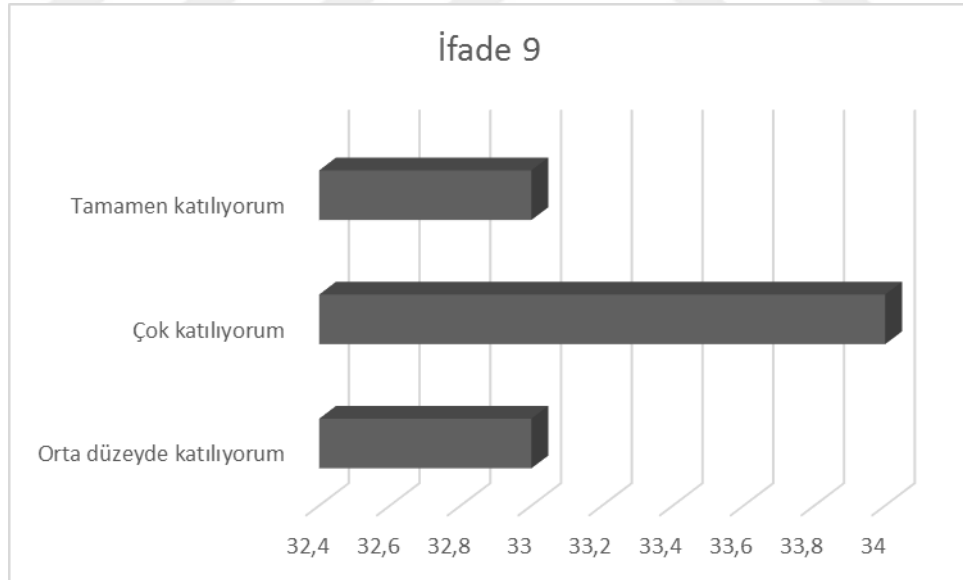


Şekil 5.13. İfade 8 grafiği

Tablo 5.16. İfade 9 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Orta düzeyde katılıyorum	33	33,0	33,0	33,0
Çok katılıyorum	34	34,0	34,0	67,0
Tamamen katılıyorum	33	33,0	33,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.16 ve Şekil 5.14’de “Lojistik köyler yeni pazarlama alanları oluşturacaktır.” İfadesine katılımcıların 33’ü orta düzeyde katılıyorum, 34’ü (%34) çok katılıyorum ve 33’ü (%33) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

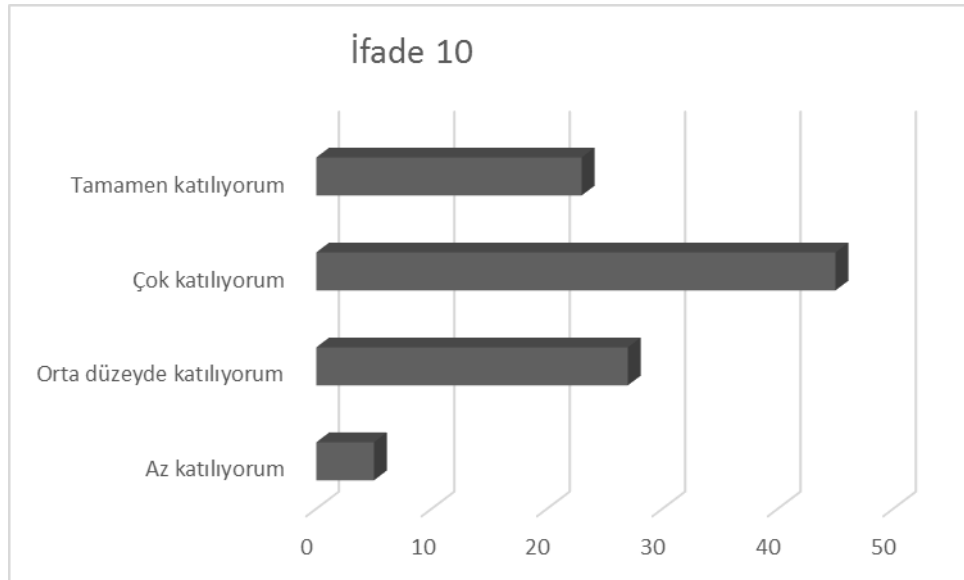


Şekil 5.14. İfade 9 grafiği

Tablo 5.17. İfade 10 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	5	5,0	5,0	5,0
Orta düzeyde katılıyorum	27	27,0	27,0	32,0
Çok katılıyorum	45	45,0	45,0	77,0
Tamamen katılıyorum	23	23,0	23,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.17 ve Şekil 5.15’de “Lojistik köyler girişimciliği teşvik edecektir”. İfadesine katılımcıların 5’i (%5) az katılıyorum, 27’si (%27) orta düzeyde katılıyorum, 45’i (%45) çok katılıyorum ve 23’ü (%23) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

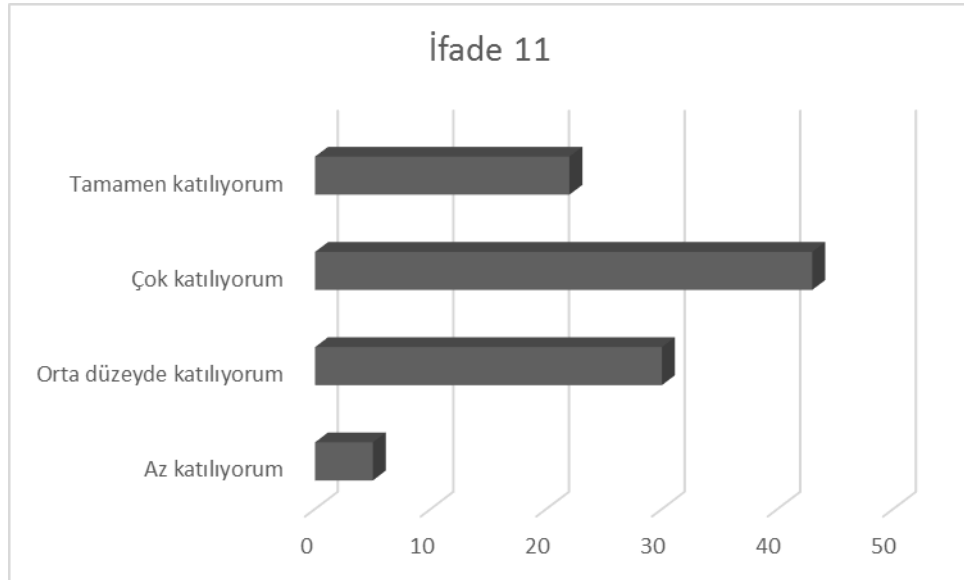


Şekil 5.15. İfade 10 grafiği

Tablo 5.18. İfade 11 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	5	5,0	5,0	5,0
Orta düzeyde katılıyorum	30	30,0	30,0	35,0
Çok katılıyorum	43	43,0	43,0	78,0
Tamamen katılıyorum	22	22,0	22,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.18 ve Şekil 5.16’da “Lojistik köyler ihracatı artıracaktır.” İfadesine katılımcıların 5’i (%5) az katılıyorum, 30’u (%30) orta düzeyde katılıyorum, 43’ü (%43) çok katılıyorum ve 22’si (%22) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

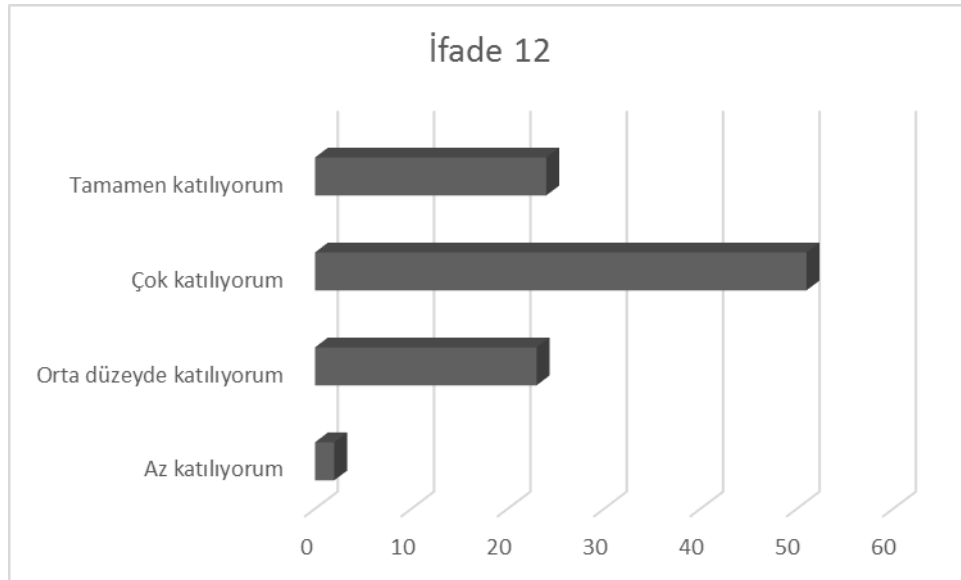


Şekil 5.16. İfade 11 grafiği

Tablo 5.19. İfade 12 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Orta düzeyde katılıyorum	23	23,0	23,0	25,0
Çok katılıyorum	51	51,0	51,0	76,0
Tamamen katılıyorum	24	24,0	24,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.19 ve Şekil 5.17’de “Lojistik köyler yenilikçiliği artıracaktır.” ifadesine katılımcıların 2’si (%2) az katılıyorum, 23’ü (%23) orta düzeyde katılıyorum, 51’i (%51) çok katılıyorum ve 24’ü (%24) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

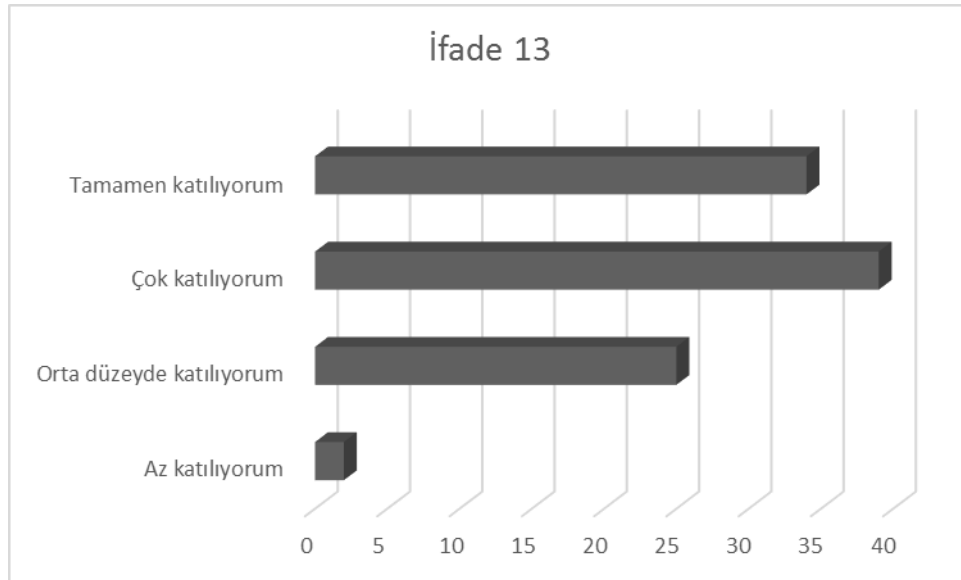


Şekil 5.17. İfade 12 grafiği

Tablo 5.20. İfade 13 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Orta düzeyde katılıyorum	25	25,0	25,0	27,0
Çok katılıyorum	39	39,0	39,0	66,0
Tamamen katılıyorum	34	34,0	34,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.20 ve Şekil 5.18’de “Lojistik köyler işletmelere rekabet avantajı sağlayacaktır.” İfadesine katılımcıların 2’si (%2) az katılıyorum, 25’i (%25) orta düzeyde katılıyorum, 39’u (%39) çok katılıyorum ve 34’ü (%34) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

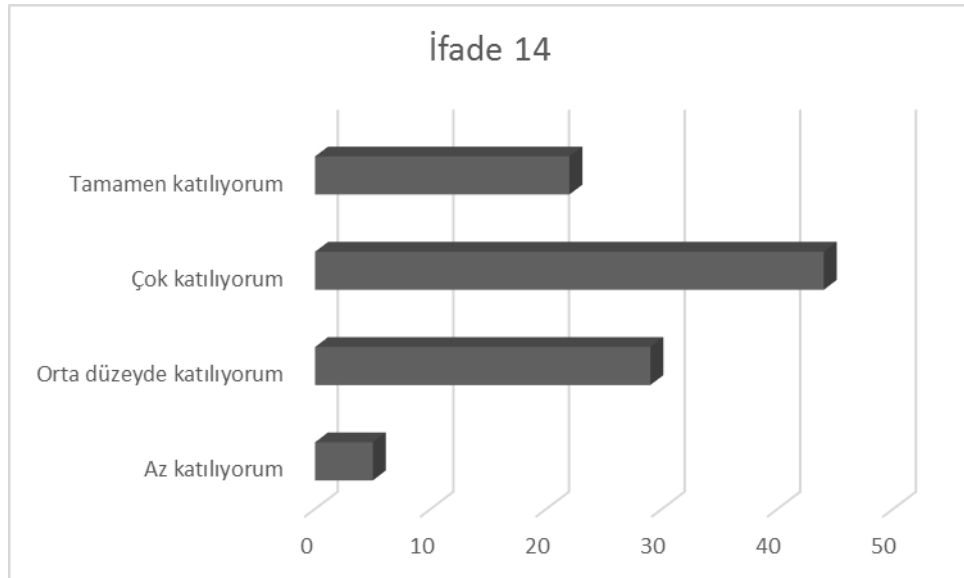


Şekil 5.18. İfade 13 grafiği

Tablo 5.21. İfade 14 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	5	5,0	5,0	5,0
Orta düzeyde katılıyorum	29	29,0	29,0	34,0
Çok katılıyorum	44	44,0	44,0	78,0
Tamamen katılıyorum	22	22,0	22,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.21 ve Şekil 5.19’da “Lojistik köyler işletmelerin kurumsallaşmasına yardımcı olacaktır.” İfadesine katılımcıların 5’i (%5) az katılıyorum, 29’u (%29) orta düzeyde katılıyorum, 44’ü (%44) çok katılıyorum ve 22’si (%22) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

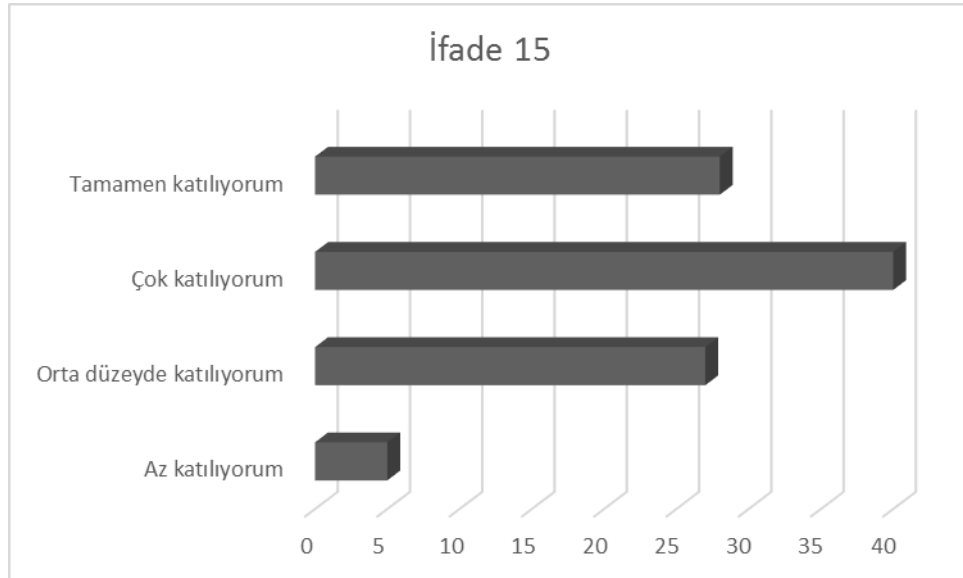


Şekil 5.19. İfade 14 grafiği

Tablo 5.22. İfade 15 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	5	5,0	5,0	5,0
Orta düzeyde katılıyorum	27	27,0	27,0	32,0
Çok katılıyorum	40	40,0	40,0	72,0
Tamamen katılıyorum	28	28,0	28,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.22 ve Şekil 5.20’de “Lojistik köyler demiryolu ulaşımını geliştirecektir.” İfadesine katılımcıların 5’i (%5) az katılıyorum, 27’si (%27) orta düzeyde katılıyorum, 40’ı (%40) çok katılıyorum ve 28’i (%28) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

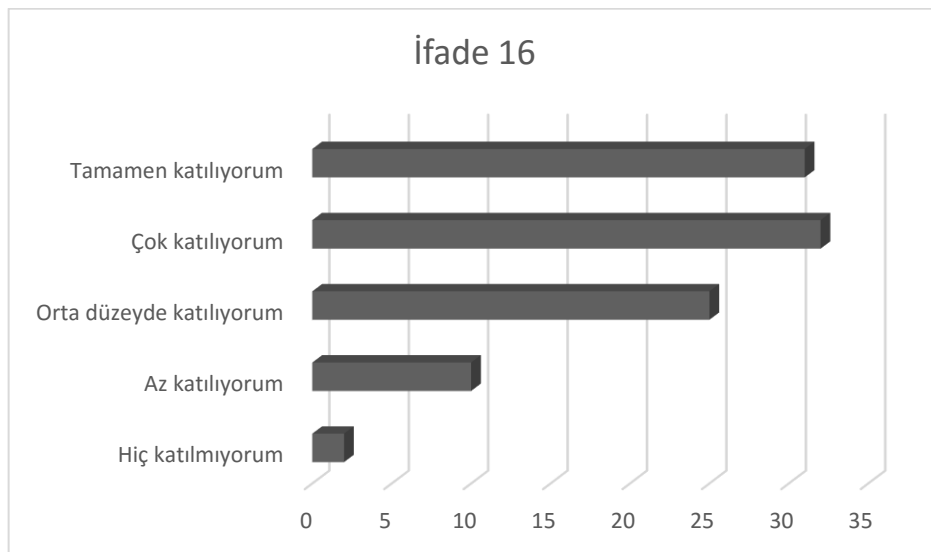


Şekil 5.20. İfade 15 grafiği

Tablo 5.23. İfade 16 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Hiç katılmıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Az katılıyorum	10	10,0	10,0	12,0
Orta düzeyde katılıyorum	25	25,0	25,0	37,0
Çok katılıyorum	32	32,0	32,0	69,0
Tamamen katılıyorum	31	31,0	31,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.23 ve Şekil 5.21’de “Lojistik köyler karayolundaki trafik yükünü azaltacaktır.” İfadesine katılımcıların 2’si (%2) hiç katılmıyorum, 10’u (%10) az katılıyorum, 25’i (%25) orta düzeyde katılıyorum, 32’si (%32) çok katılıyorum ve 31’si (%31) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

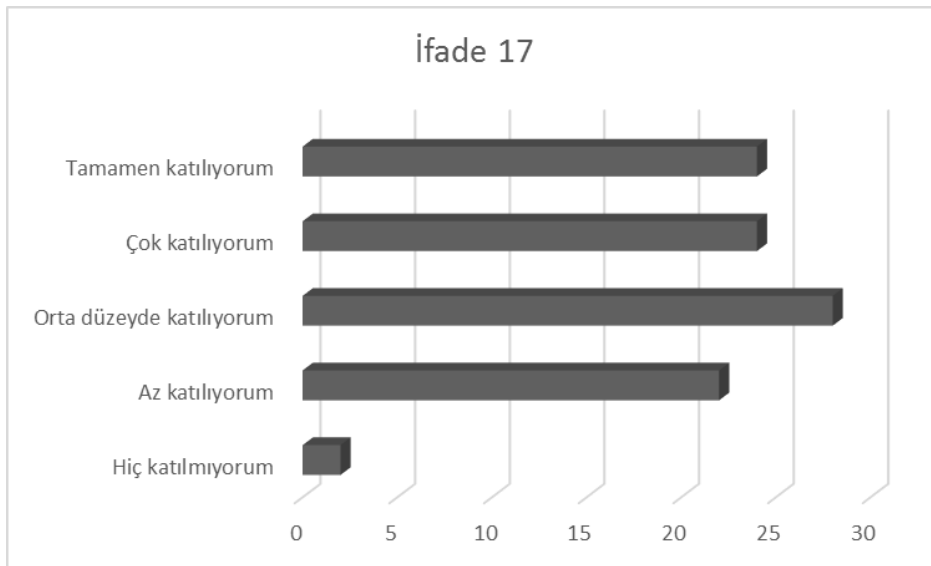


Şekil 5.21. İfade 16 grafiği

Tablo 5.24. İfade 17 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Hiç katılmıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Az katılıyorum	22	22,0	22,0	24,0
Orta düzeyde katılıyorum	28	28,0	28,0	52,0
Çok katılıyorum	24	24,0	24,0	76,0
Tamamen katılıyorum	24	24,0	24,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.24ve Şekil 5.22’de “Lojistik köyler çevre kirliliğini azaltacaktır.” İfadesine katılımcıların 2’si (%2) hiç katılmıyorum, 22’si (%22) az katılıyorum, 28’i (%28) orta düzeyde katılıyorum, 24’ü (%24) çok katılıyorum ve 24’ü (%24) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

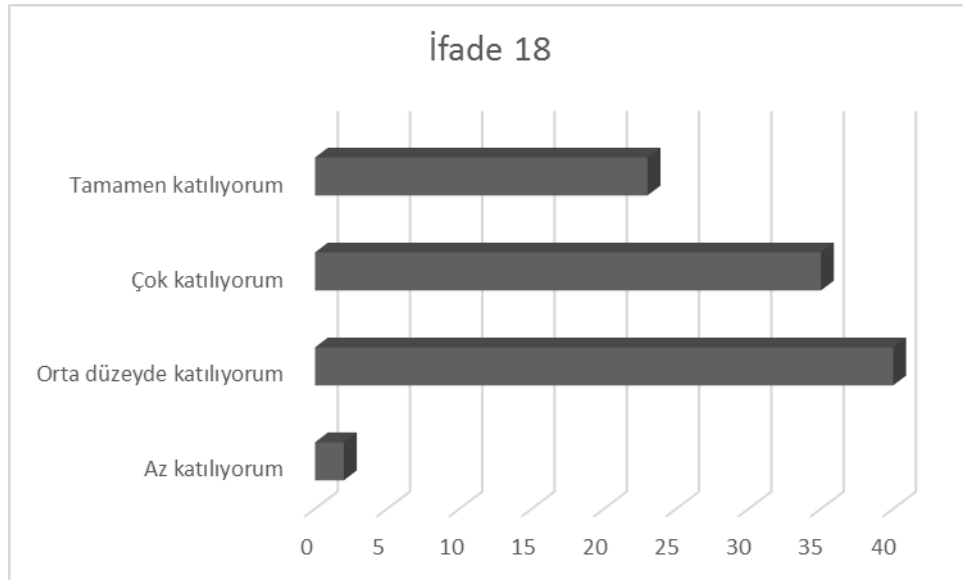


Şekil 5.22. İfade 17 grafiği

Tablo 5.25. İfade 18 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Orta düzeyde katılıyorum	40	40,0	40,0	42,0
Çok katılıyorum	35	35,0	35,0	77,0
Tamamen katılıyorum	23	23,0	23,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.25 ve Şekil 5.23'te "Lojistik köyler nakliye maliyetlerini düşürecektir." İfadesine katılımcıların 2'si (%2) az katılıyorum, 40'ı (%40) orta düzeyde katılıyorum, 35'i (%35) çok katılıyorum ve 23'ü (%23) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

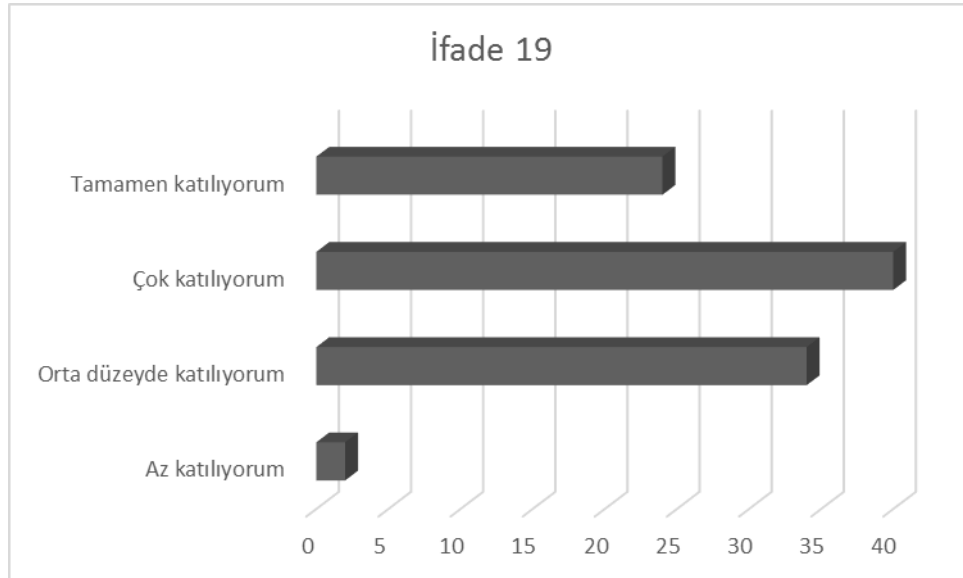


Şekil 5.23. İfade 18 grafiği

Tablo 5.26. İfade 19 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Orta düzeyde katılıyorum	34	34,0	34,0	36,0
Çok katılıyorum	40	40,0	40,0	76,0
Tamamen katılıyorum	24	24,0	24,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.26 ve Şekil 5.24'te "Lojistik köyler işletmeler arasında işbirliğini geliştirecektir." İfadesine katılımcıların 2'si (%2) az katılıyorum, 34'ü (%34) orta düzeyde katılıyorum, 40'ı (%40) çok katılıyorum ve 24'ü (%24) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

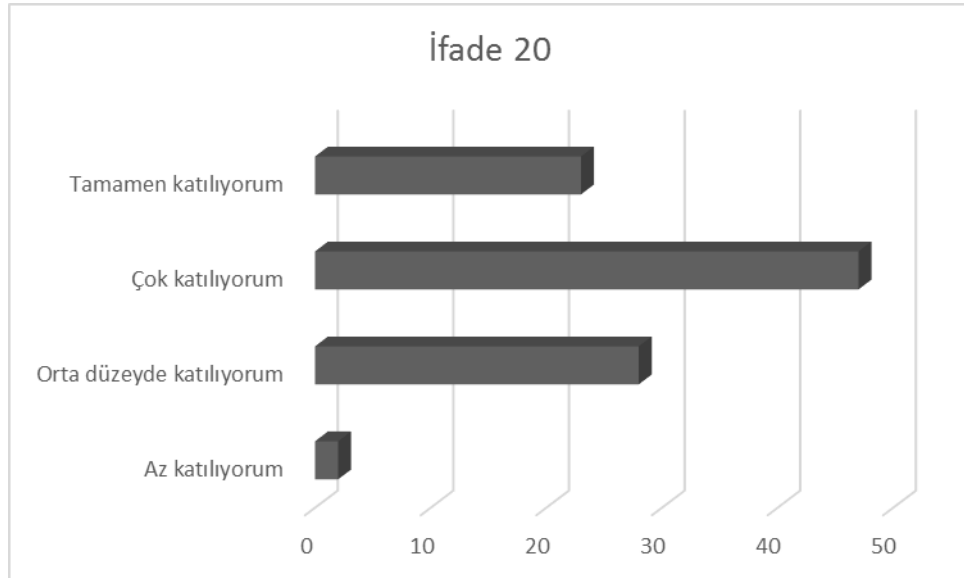


Şekil 5.24. İfade 19 grafiği

Tablo 5.27. İfade 20 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Orta düzeyde katılıyorum	28	28,0	28,0	30,0
Çok katılıyorum	47	47,0	47,0	77,0
Tamamen katılıyorum	23	23,0	23,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.27 ve Şekil 5.25'te "Lojistik köyler işletmeler arasında ortak çalışmayı teşvik edecektir." İfadesine katılımcıların 2'si (%2) az katılıyorum, 28'i (%28) orta düzeyde katılıyorum, 47'si (%47) çok katılıyorum ve 23'ü (%23) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

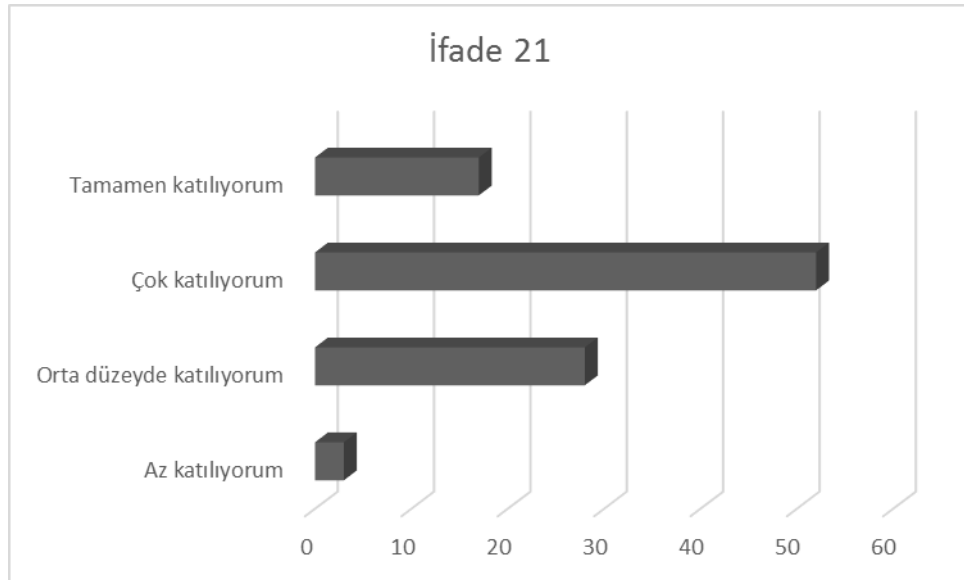


Şekil 5.25. İfade 20 grafiği

Tablo 5.28. İfade 21 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	3	3,0	3,0	3,0
Orta düzeyde katılıyorum	28	28,0	28,0	31,0
Çok katılıyorum	52	52,0	52,0	83,0
Tamamen katılıyorum	17	17,0	17,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.28 ve Şekil 5.26’da “Lojistik köyler depolama kolaylığı sağlayacaktır.” ifadesine katılımcıların 3’ü (%3) az katılıyorum, 28’i (%28) orta düzeyde katılıyorum, 52’si (%52) çok katılıyorum ve 17’si (%17) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

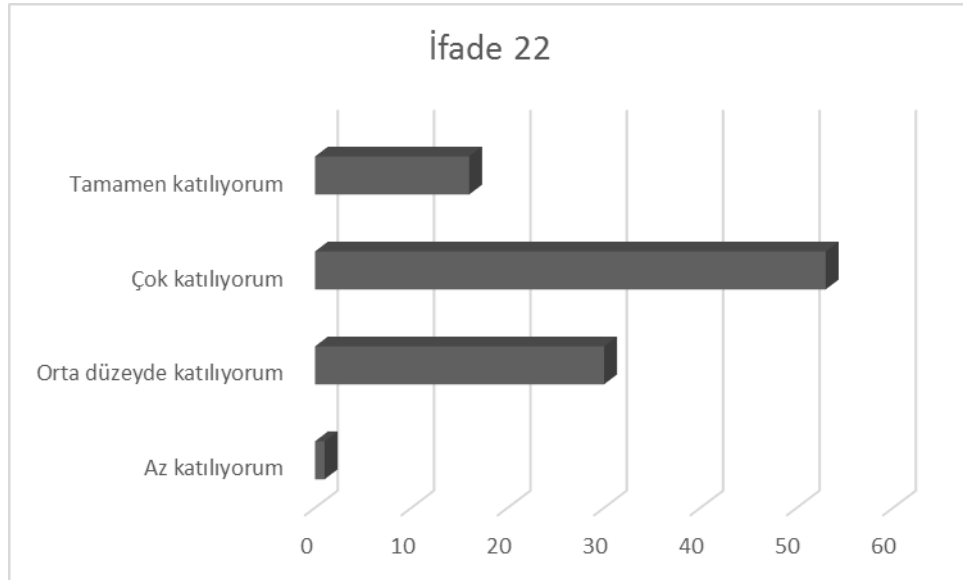


Şekil 5.26. İfade 21 grafiği

Tablo 5.29. İfade 22 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	1	1,0	1,0	1,0
Orta düzeyde katılıyorum	30	30,0	30,0	31,0
Çok katılıyorum	53	53,0	53,0	84,0
Tamamen katılıyorum	16	16,0	16,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.29ve Şekil 5.27’de “Lojistik köyler bakım-onarım kolaylığı sağlayacaktır.”İfadesine katılımcıların 1’i (%1) az katılıyorum, 30’u (%30) orta düzeyde katılıyorum, 53’ü (%53) çok katılıyorum ve 16’si (%16) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

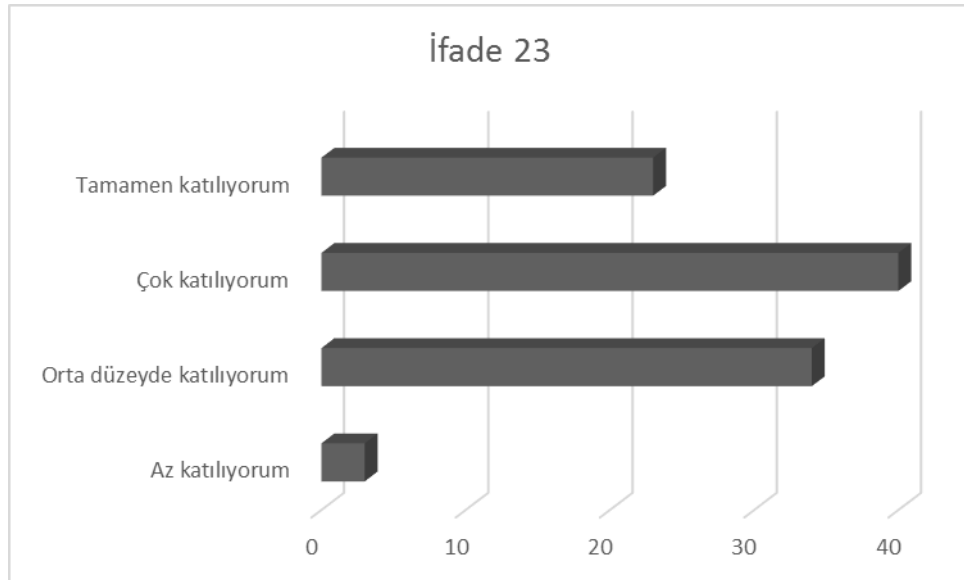


Şekil 5.27. İfade 22 grafiği

Tablo 5.30. İfade 23 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	3	3,0	3,0	3,0
Orta düzeyde katılıyorum	34	34,0	34,0	37,0
Çok katılıyorum	40	40,0	40,0	77,0
Tamamen katılıyorum	23	23,0	23,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.30 ve Şekil 5.28’de “Lojistik köyler gümrük kolaylığı sağlayacaktır.” ifadesine katılımcıların 3’ü (%3) az katılıyorum, 34’ü (%34) orta düzeyde katılıyorum, 40’sı (%40) çok katılıyorum ve 23’ü (%23) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

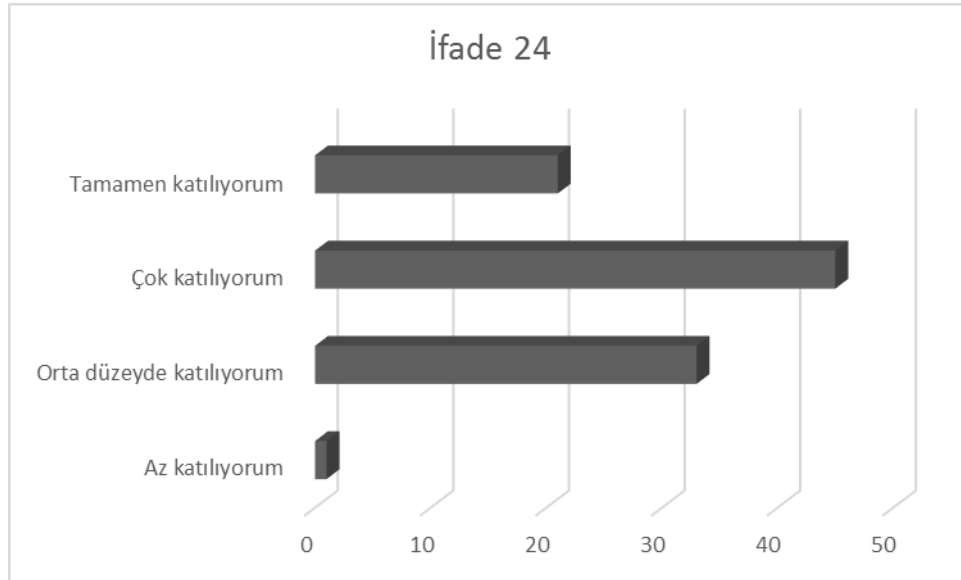


Şekil 5.28. İfade 23 grafiği

Tablo 5.31. İfade 24 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	1	1,0	1,0	1,0
Orta düzeyde katılıyorum	33	33,0	33,0	34,0
Çok katılıyorum	45	45,0	45,0	79,0
Tamamen katılıyorum	21	21,0	21,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.31 ve Şekil 5.29’da “Lojistik köyler danışmanlık kolaylığı sağlayacaktır”. İfadesine katılımcıların 1’i (%1) az katılıyorum, 33’ü (%33) orta düzeyde katılıyorum, 45’si (%45) çok katılıyorum ve 21’si (%21) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

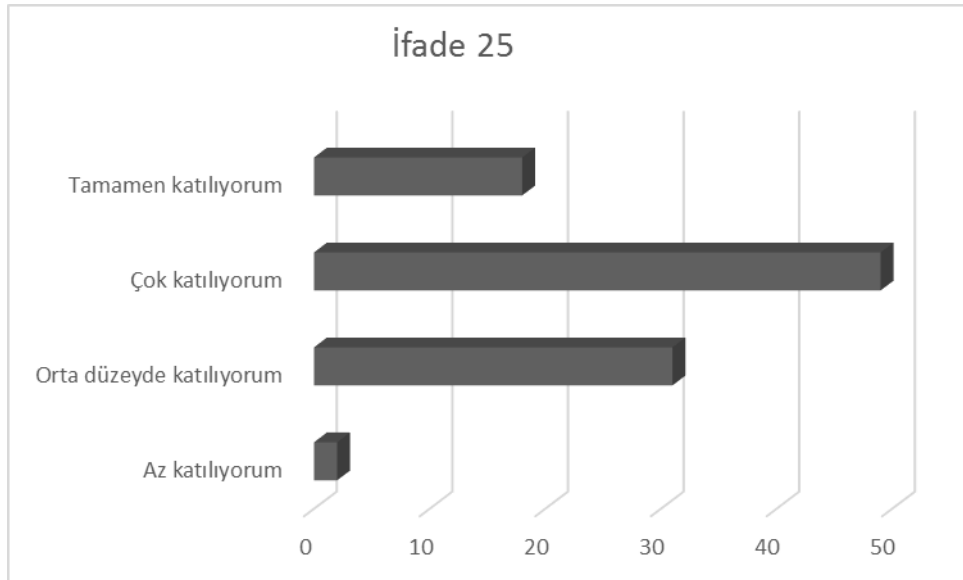


Şekil 5.29. İfade 24 grafiği

Tablo 5.32. İfade 25 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Orta düzeyde katılıyorum	31	31,0	31,0	33,0
Çok katılıyorum	49	49,0	49,0	82,0
Tamamen katılıyorum	18	18,0	18,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.32 ve Şekil 5.30’da “Lojistik köyler sigortalama kolaylığı sağlayacaktır”. İfadesine katılımcıların 2’si (%2) az katılıyorum, 31’i (%31) orta düzeyde katılıyorum, 49’u (%49) çok katılıyorum ve 18’i (%18) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

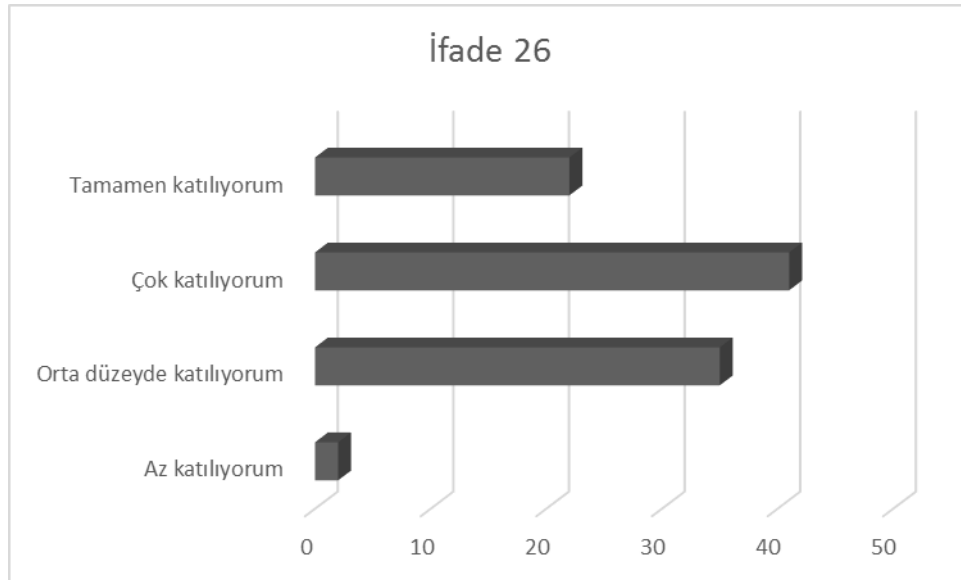


Şekil 5.30. İfade 25 grafiği

Tablo 5.33. İfade 26 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Orta düzeyde katılıyorum	35	35,0	35,0	37,0
Çok katılıyorum	41	41,0	41,0	78,0
Tamamen katılıyorum	22	22,0	22,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.33 ve Şekil 5.31’de “Lojistik köyler ilimizdeki üretim miktarını artıracaktır.” ifadesine katılımcıların 2’si (%2) az katılıyorum, 35’i (%35) orta düzeyde katılıyorum, 41’i (%41) çok katılıyorum ve 22’si (%22) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

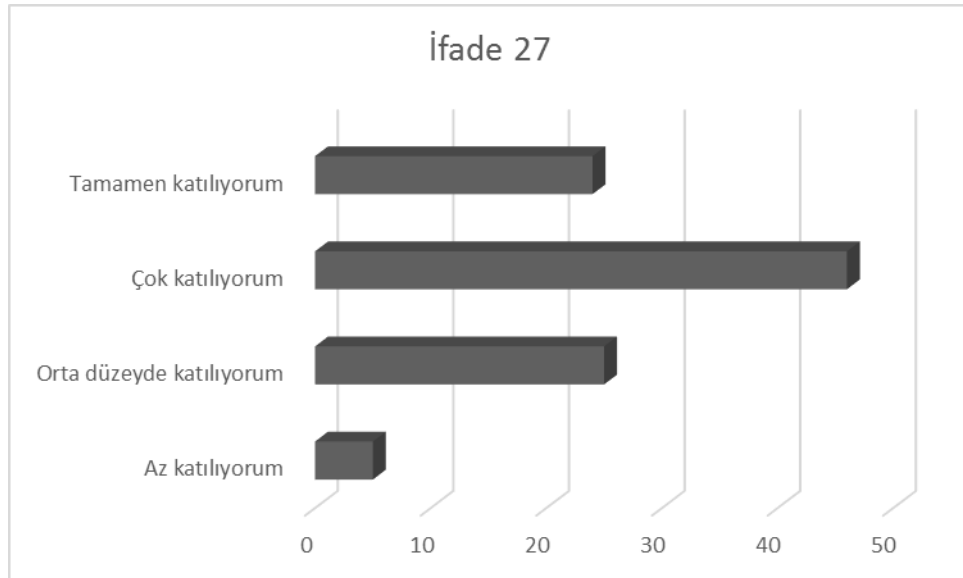


Şekil 5.31. İfade 26 grafiği

Tablo 5.34. İfade 27 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	5	5,0	5,0	5,0
Orta düzeyde katılıyorum	25	25,0	25,0	30,0
Çok katılıyorum	46	46,0	46,0	76,0
Tamamen katılıyorum	24	24,0	24,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.34 ve Şekil 5.32’de “Lojistik köyler ilimizde istihdam edilen personel sayısını artıracaktır.” İfadesine katılımcıların 5’i (%5) az katılıyorum, 25’i (%25) orta düzeyde katılıyorum, 46’sı (%46) çok katılıyorum ve 24’ü (%24) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

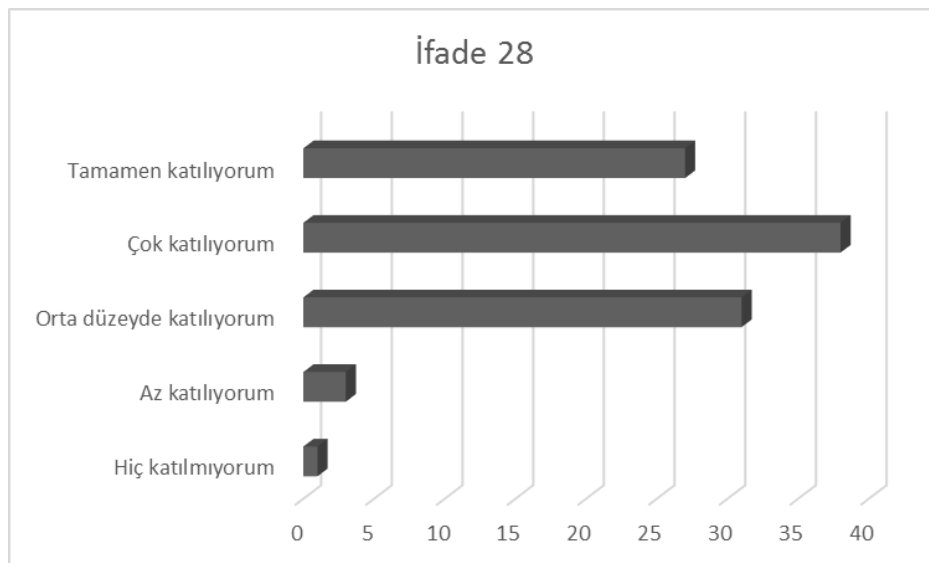


Şekil 5.32. İfade 27 grafiği

Tablo 5.35. İfade 28 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Hiç katılmıyorum	1	1,0	1,0	1,0
Az katılıyorum	3	3,0	3,0	4,0
Orta düzeyde katılıyorum	31	31,0	31,0	35,0
Çok katılıyorum	38	38,0	38,0	73,0
Tamamen katılıyorum	27	27,0	27,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.35 ve Şekil 5.33'te "Lojistik köyler ilimizdeki vergi gelirlerini artıracaktır." İfadesine katılımcıların 1'i (%1) hiç hatırlamıyorum, 3'ü (%3) az katılıyorum, 31'i (%31) orta düzeyde katılıyorum, 38'i (%38) çok katılıyorum ve 27'si (%27) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

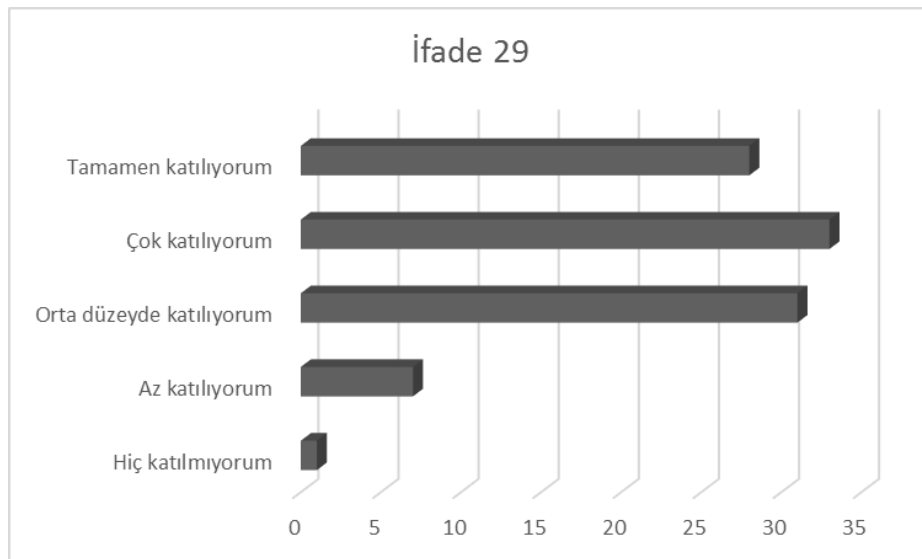


Şekil 5.33. İfade 28 grafiği

Tablo 5.36. İfade 29 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Hiç katılmıyorum	1	1,0	1,0	1,0
Az katılıyorum	7	7,0	7,0	8,0
Orta düzeyde katılıyorum	31	31,0	31,0	39,0
Çok katılıyorum	33	33,0	33,0	72,0
Tamamen katılıyorum	28	28,0	28,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.36 ve Şekil 5.34’te Lojistik köyler, ilimizin dış dünyaya tanıtımını sağlayacaktır.” İfadesine katılımcıların 1’i (%1) hiç katılmıyorum 7’si (%7) az katılıyorum, 31’i (%31) orta düzeyde katılıyorum, 33’ü (%33) çok katılıyorum ve 28’i (%28) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

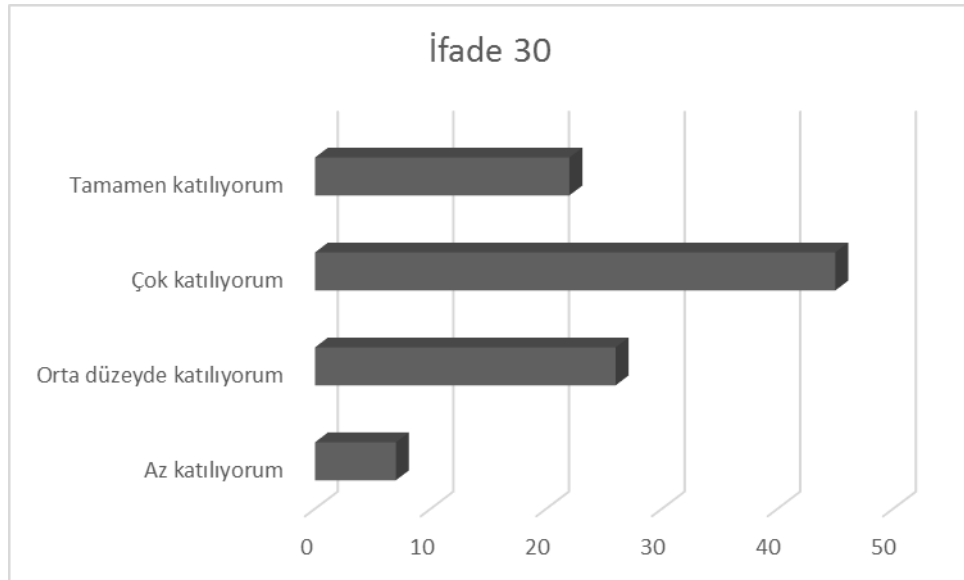


Şekil 5.34. İfade 29 grafiği

Tablo 5.37. İfade 30 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	7	7,0	7,0	7,0
Orta düzeyde katılıyorum	26	26,0	26,0	33,0
Çok katılıyorum	45	45,0	45,0	78,0
Tamamen katılıyorum	22	22,0	22,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.37 ve Şekil 5.35’de “Lojistik köyler, ilimizdeki ürünlerin medyatik tanıtımını sağlayacaktır.” İfadesine katılımcıların 7’si (%7) az katılıyorum, 26’sı (%26) orta düzeyde katılıyorum, 45’i (%45) çok katılıyorum ve 22’si (%22) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

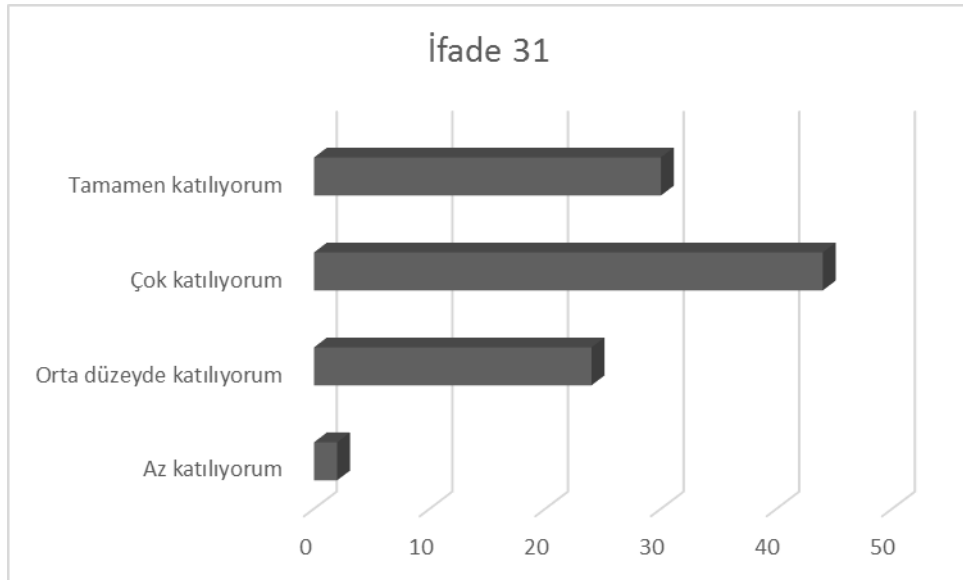


Şekil 5.35. İfade 30 grafiği

Tablo 5.38. İfade 31 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Orta düzeyde katılıyorum	24	24,0	24,0	26,0
Çok katılıyorum	44	44,0	44,0	70,0
Tamamen katılıyorum	30	30,0	30,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.38 ve Şekil 5.36’da “Lojistik köyler, ilimizdeki sanayi dışındaki diğer sektörlerin de gelişimine sinerji oluşturacaktır.” ifadesine katılımcıların 2’si (%2) az katılıyorum, 24’ü (%24) orta düzeyde katılıyorum, 44’ü (%44) çok katılıyorum ve 30’u (%30) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

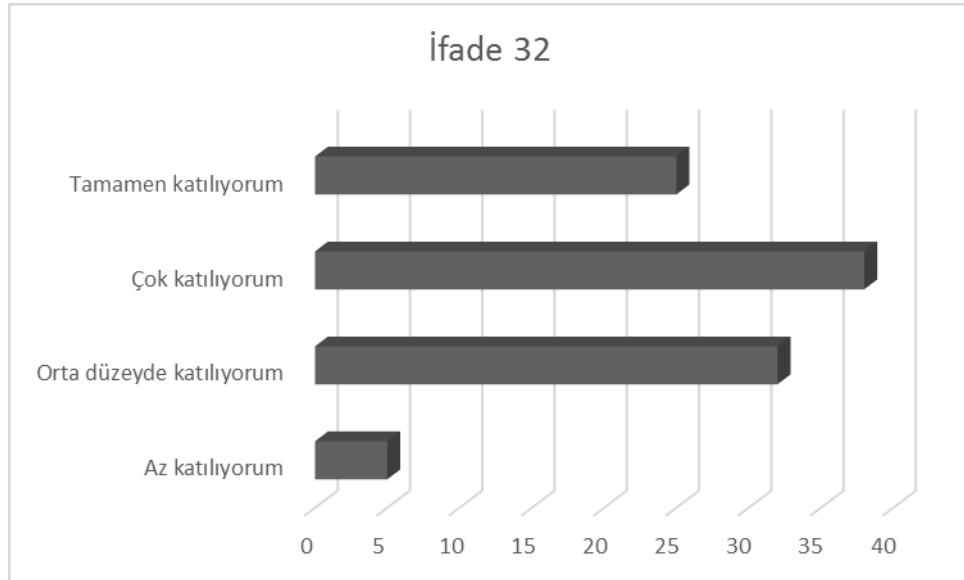


Şekil 5.36. İfade 31 grafiği

Tablo 5.39. İfade 32 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	5	5,0	5,0	5,0
Orta düzeyde katılıyorum	32	32,0	32,0	37,0
Çok katılıyorum	38	38,0	38,0	75,0
Tamamen katılıyorum	25	25,0	25,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.39ve Şekil 5.37’de “Lojistik köyler pazarlara ulaşım maliyetlerini düşürecektir.” İfadesine katılımcıların 5’i (%5) az katılıyorum, 32’si (%32) orta düzeyde katılıyorum, 38’i (%38) çok katılıyorum ve 25’i (%25) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

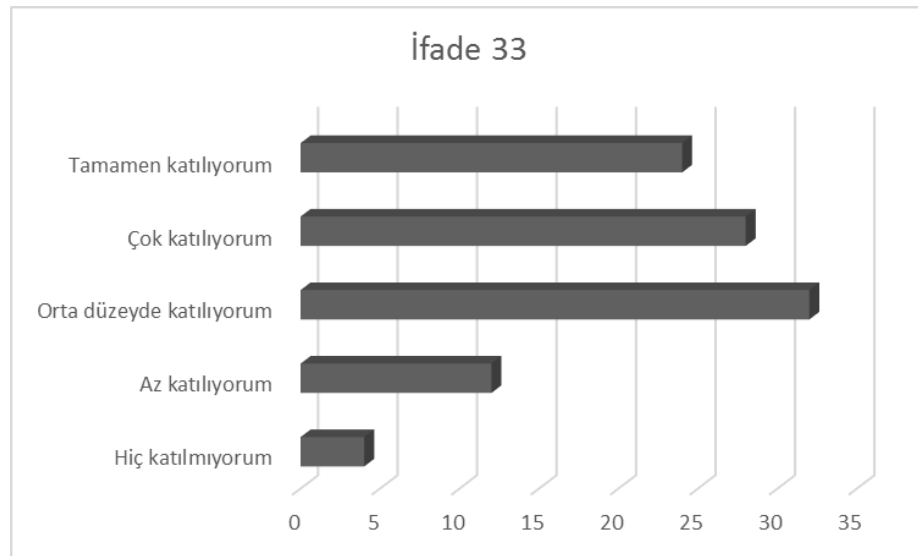


Şekil 5.37. İfade 32 grafiği

Tablo 5.40. İfade 33 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Hiç katılmıyorum	4	4,0	4,0	4,0
Az katılıyorum	12	12,0	12,0	16,0
Orta düzeyde katılıyorum	32	32,0	32,0	48,0
Çok katılıyorum	28	28,0	28,0	76,0
Tamamen katılıyorum	24	24,0	24,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.40ve Şekil 5.38’da “Lojistik köyler KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturacaktır.” İfadesine katılımcıların 4’ü (%4) hiç katılmıyorum, 12’si (%12) az katılıyorum, 32’si (%32) orta düzeyde katılıyorum, 28’i (%28) çok katılıyorum ve 24’ü (%24) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

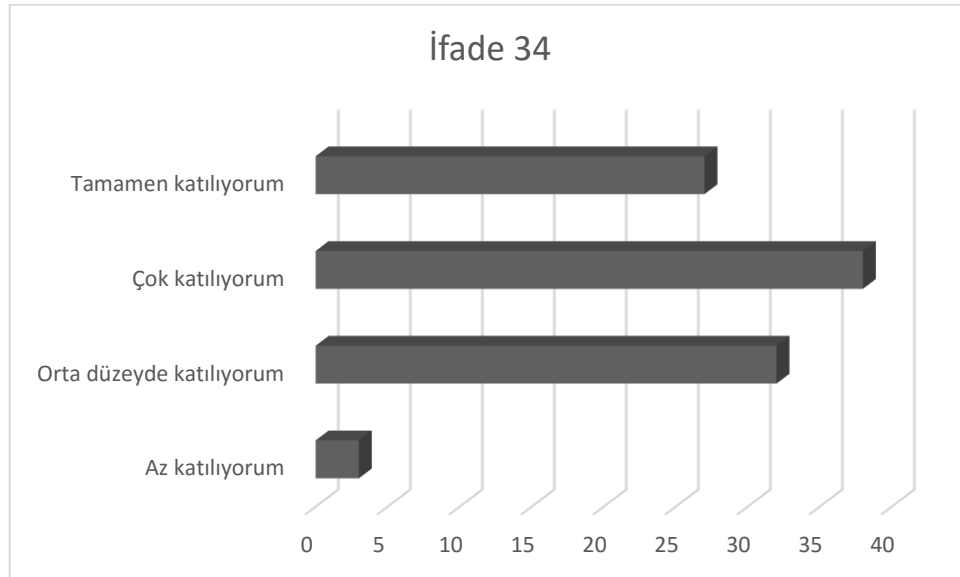


Şekil 5.38. İfade 33 grafiği

Tablo 5.41. İfade 34 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	3	3,0	3,0	3,0
Orta düzeyde katılıyorum	32	32,0	32,0	35,0
Çok katılıyorum	38	38,0	38,0	73,0
Tamamen katılıyorum	27	27,0	27,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.41 ve Şekil 5.39’da “Lojistik köyler farklı ilçeler arasında işbirliğini geliştirecektir.” İfadesine katılımcıların 3’ü (%3) az katılıyorum, 32’si (%32) orta düzeyde katılıyorum, 38’i (%36) çok katılıyorum ve 27’si (%27) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.



Şekil 5.39. İfade 34 grafiği

Tablo 5.42. İfade 35 Dağılımı

	N	%	Geçerli %	Birikimli %
Az katılıyorum	2	2,0	2,0	2,0
Orta düzeyde katılıyorum	30	30,0	30,0	32,0
Çok katılıyorum	37	37,0	37,0	69,0
Tamamen katılıyorum	31	31,0	31,0	100,0
Toplam	100	100,0	100,0	

Tablo 5.42’de “Lojistik köyler ildeki altyapısının gelişimine destek sağlayacaktır”. İfadesine katılımcıların 2’si (%2) az katılıyorum, 30’u (%30) orta düzeyde katılıyorum, 37’si (%37) çok katılıyorum ve 31’i (%31) tamamen katılıyorum düzeyinde cevaplamışlardır.

5.7.3. T Test ve Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) Sonuçları ve Yorumlanması

Bu bölümde katılımcıların Lojistik Köy Algısına ilişkin tutumlarının demografik değişkenlere göre farklılaşıp farklılaşmadığını incelemek amacıyla T Test ve Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) uygulanmış ve bulgular aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo 5.43’e göre Lojistik Köy Algısının bilgi sahibi olma değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla gerçekleştirilen bağımsız grup t testi sonucunda, bilgi sahibi olma grupların aritmetik ortalamaları arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. ($t=3,819$; $p=0,000 < 0,05$). Böylelikle lojistik köy algısı hakkında bilgi sahibi olmayanların algısı bilgi sahibi olanlara göre daha fazladır. Böylelikle “H5: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında lojistik köy hakkında bilgi sahibi olma durumuna göre anlamlı bir farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

Tablo 5.43. Lojistik Köy Algısında Bilgi Sahibi Olma Durumuna Göre T Testi

	Std.				
	N	Ort.	Sapma	t	p
Evet	87	3,91	0,42	3,819	0,000
Hayır	13	3,42	0,51		

Tablo 5.44. Lojistik Köy Algısında Yaşa Göre T Testi

	N	Ort.	SS	F	p	Fark
18-24 yaş	16	3,79	0,57	4,142	0,002	18-24 yaş > 52 yaş ve üzeri
25-31 yaş	25	3,93	0,40			25-31 yaş > 52 yaş ve üzeri
32-38 yaş	25	3,80	0,43			32-38 yaş > 52 yaş ve üzeri
39-45 yaş	17	3,83	0,29			39-45 yaş > 52 yaş ve üzeri
46-51 yaş	14	4,08	0,45			46-51 yaş > 52 yaş ve üzeri
52 yaş ve üzeri	3	2,90	0,12			
Toplam	100	3,85	0,46			

Tablo 5.44’de görüldüğü üzere Lojistik Köy Algısının yaş değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda yaş grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur. ($F=4,142$; $p=0,002 < 0.05$). Hangi alt gruplar arasında farklılaştığını belirlemek üzere yapılan tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonrası post-hoc testleri sonucunda 18-24 yaş, 25-31 yaş, 32-38 yaş, 39-45 yaş ve 46-51 yaş

katılımcıların lojistik köy algısı 52 yaş ve üzeri katılımcılardan daha yüksek olduğu görülmüştür. Böylelikle “H1: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında yaşa göre anlamlı bir farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

Tablo 5.45. Lojistik Köy Algısında Eğitim Durumuna Göre T Testi

	N	Ort.	Sapma	F	p	Fark
İlkokul	6	3,37	0,41	3,303	0,009	Lisans > İlkokul
Ortaokul	22	3,72	0,53			Lisansüstü > İlkokul
Lise	25	3,79	0,43			
Ön lisans	12	4,09	0,39			
Lisans	26	4,00	0,32			
Lisansüstü	9	3,90	0,53			
Toplam	100	3,85	0,46			

Tablo 5.45'te görüldüğü üzere Lojistik Köy Algısının eğitim durumu değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda eğitim durumu grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur. ($F=3,303$; $p=0,009 < 0.05$). Hangi alt gruplar arasında farklılaştığını belirlemek üzere yapılan tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonrası post-hoc testleri sonucunda lisans ve lisansüstü mezunu katılımcıların lojistik köy algısı ilkökul mezunu katılımcılardan daha yüksek olduğu görülmüştür. Böylelikle “H2: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

Tablo 5.46. Lojistik Köy Algısında Sektöre Göre T Testi

			Std.	F	p	Fark
	N	Ort.	Sapma			
Demir çelik	12	3,62	0,48	3,226	0,003	Lojistik > Demir Çelik
Tekstil	12	3,66	0,40			Lojistik > Gıda
Gıda	13	3,64	0,48			
Kargo Şirketi	13	3,71	0,35			
Turizm	5	4,18	0,19			
İnşaat	6	3,77	0,17			
Lojistik	28	4,11	0,49			
Nakliye	9	3,90	0,26			
Diğer	2	4,17	0,40			
Toplam	100	3,85	0,46			

Tablo 5.46’da görüldüğü üzere Lojistik Köy Algısının sektör değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda sektör grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur. ($F=3,226$; $p=0,003 < 0.05$). Hangi alt gruplar arasında farklılaştığını belirlemek üzere yapılan tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonrası post-hoc testleri sonucunda lojistik sektöründeki katılımcıların lojistik köy algısı demir-çelik ve gıda sektöründeki katılımcılardan daha yüksek olduğu görülmüştür. Böylelikle “H3: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında sektöre göre anlamlı bir farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

Tablo 5.47. Lojistik Köy Algısında Unvana Göre T Testi

			Std.	F	p
	N	Ort.	Sapma		
İş yeri sahibi/ İşveren	4	3,90	0,30	0,618	0,686
Genel müdür	4	4,06	0,28		
Müdür	8	3,74	0,61		
Lojistik sorumlusu	23	3,95	0,39		
Bölüm Sorumlusu/Şefi	27	3,83	0,36		
Diğer	34	3,79	0,56		
Toplam	100	3,85	0,46		

Tablo 5.47’de görüldüğü üzere Lojistik Köy Algısının unvan değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (Anova) sonucunda unvan grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır ($F=0,618$; $p=0,686 > 0.05$). Böylelikle “H4: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında unvana göre anlamlı bir farklılık vardır” hipotezi reddedilmiştir.

Tablo 5.48. Hipotezlerin Kabul/Ret Durumu

Hipotezler	Kabul/Ret
H1: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında yaşa göre anlamlı bir farklılık vardır.	Kabul
H2: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık vardır.	Kabul
H3: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında faaliyette bulunulan sektöre göre anlamlı bir farklılık vardır.	Kabul
H4: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında işletmedeki unvan/pozisyona göre anlamlı bir farklılık vardır.	Ret
H5: Lojistik sektöründe işletme personelin lojistik köy algısında lojistik köy hakkında bilgi sahibi olma durumuna göre anlamlı bir farklılık vardır	Kabul

6. BÖLÜMTARTIŞMA VE SONUÇ

Lojistik sektörü içerisinde lojistik köylerin yeri ve önemini belirlemek amacıyla yapılan çalışmada lojistik köylerin maliyetleri düşürmesi, karlılık düzeyini yükseltmesi ve müşteri ilişkilerini geliştirmesi nedeniyle lojistik sektöründe önemli bir yeri olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu kısımda yapılacak olan incelemede literatürdeki benzer çalışmalarda elde edilen sonuçlar ile bu çalışmada elde edilen sonuçlar arasında karşılaştırma yapılarak ulaşılan bulgular irdelenecektir.

Postiguillo, Del Campo ve Santamera (2015), lojistik faaliyetler hakkında yaptıkları araştırmada lojistikle ilgili kavramlar arasından bazılarının tanımına ve kullanımına dair görüş birliği olmadığını ifade etmişlerdir. Araştırmacıların işaret ettikleri kavramlardan bir tanesi de lojistik köy kavramıdır ve bu durum iki araştırma arasında benzer çıkarımlar olduğu anlamına gelmektedir. Lojistik köyün kavramsal çerçevesi bakımından iki çalışmada elde edilen sonuçlar birbiri ile uyuşan sonuçlar olarak değerlendirilmeye müsaittir.

Capineri ve Leinbach (2006), lojistik sektöründeki faaliyetlerin –özellikle taşımacılık faaliyetinin- uluslararası düzeyde önem ifade etmeye başladığını ortaya koymuşlardır. Araştırmacılara göre lojistik köyler, lojistik sektörü açısından kritik ve dinamik roller üstlenmektedir. Elde edilen bu sonuçlar bu çalışma ile bizim çalışmamızın sonuçlarının benzer olduğunu göstermektedir. Lojistik köylerin dinamik yapıda olması sebebiyle lojistik sektöründeki karlılığı artırması, iki çalışma arasındaki uyumlu yönler arasında yer almaktadır.

Tseng, Yue ve Taylor (2005), lojistik köyler ile ilgili çalışmada şehir dışında kurulan bu yapıların dağıtım sınıflandırması ve hazırlanması için faydalı olduğu sonucunu elde etmişlerdir. Lojistik köylerin taşıma yükünü artırması ve gereksiz taşımaları önlemesi gibi özelliklerinin rekabet avantajı sağlayacağı araştırmacıların elde ettiği sonuçlar arasındadır. Lojistik köylerin maliyeti azaltan yapısı araştırmacıların ulaştığı sonuçlardan bir tanesi olup bu çalışmada da ulaşılan bir sonuç olarak

görülmektedir. Çalışmamızda elde edilen sonuçların yabancı literatürdeki benzer çalışmalar ile uyumlu bir yapıda olması, sonuçların geçerliliği bakımından önemli bir yere sahiptir.

Elgün (2011), lojistik köylerin kuruluş yeri seçimini araştırdığı çalışmada yoğun ulaşım ağlarına yakın yerlere kurulum gerektiğini belirtmiştir. Lojistik köylerin çok yönlü kriterleri bulunduğunu belirten araştırmacı, aynı zamanda lojistik köylerin çevreci yapılar olmaları gerekliliğini ortaya koymuştur. Çevresel duyarlılığın artış eğiliminde olduğu günümüz koşullarında araştırmacının elde ettiği sonuçlar ile bu çalışmadaki sonuçlar arasındaki uyumun varlığı, önemli bir yere sahiptir. Elgün (2011) tarafından elde edilen sonuçların bu çalışma ile benzer ve farklı yönleri bulunduğu yönünde bir çıkarımda bulunmak yanlış olmayacaktır.

Bay ve Erol (2016), lojistik köylerin önemi hakkındaki makalede lojistik köylerin esnek, entegre ve katma değerli hizmet konusunda daha üstün yapılar olduğunu ortaya koymuşlardır. Bunun neticesinde lojistik köylerin tüm dünyada yaygınlaştığı, çalışmanın öne çıkan sonuçlardandır. Lojistik köylerin lojistik faaliyetlerin maliyetini azalttığı sonucu ise iki çalışma arasındaki benzer sonuçlardan diğeridir. Bay ve Erol (2016) tarafından elde edilen sonuçlar, bu çalışma ile büyük oranda paralellik göstermektedir. Lojistik faaliyetlerdeki maliyetlerin belirleyici yapıda olması sebebiyle çalışmalarda maliyetle ilgili elde edilen sonuçların uyumlu olması son derece önemlidir ve dikkate alınmak durumundadır.

Demiroğlu ve Eleren (2014), lojistik köylerin Türkiye'de kurulması konusunda bir araştırma yapmışlardır. Araştırmada lojistik köylerin küreselleşmeyle birlikte dünya pazarında hareketlilik ve canlılık katma niteliğine sahip olduklarını gösteren bulgular elde edilmiştir. Çalışmada elde edilen sonuçlara göre lojistik köyleri etkili şekilde kullanan ülkeler, küresel ekonomide söz sahibi olmaktadır. Lojistik köylerin ulusal ve uluslararası düzeyde önem ifade ettiğini göstermesi bakımından bu sonuç dikkatli bir şekilde irdelenmelidir. Bu çalışmada elde edilen sonuçlardan daha geniş bir ölçekte – küresel düzeyde- sonuçlar elde edilmesi iki çalışmanın birbirinden ayrılan yönlerini oluşturmaktadır.

Lojistik köylerin lojistik sektörü içerisindeki yeri ve önemini araştıran çalışmada lojistik köylerin birçok farklı lojistik faaliyeti açısından önem ifade ettiği sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonucu ortaya çıkaran faktörler, çalışmanın bu kısmında irdelenecektir. Böylece lojistik sektörünün bugününde lojistik köylerin rollerini belirlemek mümkün olacak ve ulaşılan sonuçlar göz önünde bulundurularak lojistik köylere dair öneriler getirilecektir.

Gelişen teknoloji ve artan olanaklarla birlikte lojistik faaliyetlerin düzenli olarak gelişim gösterdiği, bunun da sektörünü sürekli gelişen bir konuma taşıdığı görülmüştür. Talep yönetimi, envanter yönetimi, müşteri hizmetleri, sipariş işleme, depolama, elleçleme, taşıma gibi faaliyetlerin lojistik faaliyetleri oluşturduğu tespit edilmiştir. Bu durumda lojistik sektörünün çok çeşitlik faaliyetlerin bir araya geldiği anlaşılmaktadır. Lojistik sektörünün günümüzdeki durumunu yansıtmaları bakımından ulaşılan bu sonuç ayrıca önemlidir.

Lojistik köylerin pazarlara ulaşım konusundaki rollerine yönelik yapılan araştırmalar neticesinde hedef pazarlara güvenli bir biçimde ulaşılmasında lojistik köylerin etkili olduğunu gösteren sonuçlar elde edilmiştir. Ayrıca çalışmada lojistik köyler vasıtasıyla hedef pazarlara ulaşımın daha hızlı gerçekleştiğini işaret eden sonuçlara ulaşılmıştır.

Yapılan literatür taraması ve anket uygulaması neticesinde lojistik köylerin üretim maliyetlerini düşürdüğü ve bu sayede karlılığı artırdığı tespit edilmiştir. Lojistik sektöründe rekabet avantajı elde edilmesini sağlayacak olan bu hususlar, aynı zamanda günümüzde lojistik köylerin sektör içerisindeki yerini ve önemini ortaya koyan bir sonuç niteliği taşımaktadır.

Çalışmada elde edilen sonuçlardan bir tanesi de lojistik köylerin pazarlama avantajı sağladığıdır. Bu sonucun ortaya çıkmasında lojistik köylerin müşteri ilişkilerini geliştirme niteliğinin belirleyici olduğu ifade edilmektedir. Lojistik köyler bu nitelikleri sebebiyle gün geçtikçe daha fazla bilinen bir konu haline almaya başlamıştır.

Lojistik sektörü içerisinde lojistik köyler, yeni üretim alanları meydana getirmektedir. Yeni üretim alanlarının ortaya çıkması, lojistik köylerin girişimciliği

teşvik etme niteliğiyle ilgili olarak belirlenmiştir. Yeni üretim alanları oluşturmaları ve girişimciliği teşvik etmesi, lojistik köylerin lojistik sektörü içerisinde sürekli başarı sağlanmasına fayda sağlaması beklenmektedir.

İhracatı artırması ve yenilikçiliği teşvik etmesi, lojistik köylerin önemini ortaya çıkaran sonuçlardan bir diğeridir. Buna göre lojistik köyler aracılığıyla ihracat düzeyi artış göstermekte ve bu durum işletmeleri yeniliklere yönelmeye zorlamaktadır. Daha iyi sonuçlar elde etmek için yürütülen girişimler de yenilikçiliği geliştirmektedir. Lojistik sektörünün gelişiminde üstlenilen bu roller, lojistik köylerin önemini oluşturmalarının yanında çok geniş ölçekte sonuçlar ortaya çıkabileceğini göstermesi bakımından ayrıca göz önünde bulundurulmak durumundadır.

Lojistik köy algısını ölçebilmek için yapılan anket uygulamasında lojistik köy algısı hakkında bilgi sahibi olmayanların algısının bilgi sahibi olanlara göre daha yüksek olduğu sonucuna varılmıştır. Bu sonuç aynı zamanda araştırma öncesindeki hipotezlerden birinin kabul edildiği anlamına gelmektedir.

Yaş faktörünün lojistik köy algısına dair yapılan araştırmada 52 yaş ve üzeri katılımcıların lojistik köy algısının daha düşük düzeyde olduğunu gösteren sonuçlara ulaşılmıştır. Buna göre yaşın lojistik köy algısı üzerinde anlamlı farklılık oluşturduğunu ifade eden hipotez kabul edilmektedir.

Eğitim ve lojistik köy algısı hakkında yapılan değerlendirmede lisans ve lisansüstü mezunu bireylerin lojistik köy algısının daha yüksek olduğu sonucu elde edilmiştir. Böylece lojistik köy algısının eğitim düzeyine göre değiştiği hipotezi kabul görmüş olmaktadır.

Sektöre göre lojistik köy algısı hakkındaki incelemede lojistik sektöründeki çalışanların demir çelik ve gıda gibi sektörlerdeki çalışanlardan daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuç, lojistik köy algısının sektörlere göre değiştiği hipotezinin kabul edilmesini beraberinde getirmektedir.

Unvan değişkeni ve lojistik köy algısı hakkındaki incelemeye göre ulaşılan sonuçlar, lojistik köyün unvan faktörüne göre farklı şekilde algılanmadığını ortaya koymuştur. Bu durumda lojistik köy algısının unvana göre değiştiği yönündeki hipotez

reddedilmiştir. Böylece araştırma öncesinde belirlenen 5 hipotezden 4 tanesi kabul edilmiş 1 tanesi ise reddedilmiş olmaktadır.

Ulaşılan sonuçlar göz önünde bulundurularak rekabet düzeyinin geçen gün arttığı günümüz koşullarında lojistik sektöründe lojistik köylerin önemine yönelik bilinç düzeyinin geliştiği yönünde çıkarımda bulunulabilir. Lojistik sektörünün sürdürülebilir bir şekilde başarı elde etmesi bakımından bu farkındalığın önemli bir yeri olduğu düşünülmektedir.



ÖNERİLER

Bu çalışma ve çalışmada kullanılan kaynaklarda göz önünde bulundurularak aşağıdaki önerilerin getirilmesi mümkündür:

- Lojistik köy için en uygun kuruluş yeri seçimi yapılması için yoğun araştırmalar yapılmalıdır.
- Hedef pazara hızlı ve etkili bir şekilde ulaşılacak şekilde lojistik köy tercihi yapılmalıdır.
- Lojistik köylerin katkısıyla ihracat düzeyinin artacağı bir planlama yapılmalıdır.
- Lojistik köy aracılığıyla maliyetlerin düştüğü, karlılığın arttığı, girişimciliğin teşvik edildiği bir yapının oluştuğu bilincine sahip bir şekilde ilerleme kaydedilmelidir.
- Yapılan çalışmalarda daha geçerli sonuçlar elde etmek için bir il ya da bölge ile sınırlı olmayan araştırmalar gerçekleştirilmelidir.
- Lojistik köylere ilişkin sonuçların kısıtlı olmaması için daha fazla katılımcının olduğu araştırmalar yapılmalıdır.
- Lojistik sektöründeki yöneticiler, lojistik köylerle ilgili algının yaş, eğitim durumu gibi demografik özelliklere göre değiştiğinin bilincinde olmalıdırlar.
- Personel unvanının lojistik köy algısını değiştirmede bilincine sahip olunması, yöneticilere öneriler arasında yer almaktadır.

- Lojistik köyle ilgili inceleme yapacak olan araştırmacılara bir il ya da bölge ile sınırlı kalmamaları önerilmektedir.
- Çalışanların lojistik köy algısını belirlemek için çalışma yapacak olan araştırmacılara farklı nitelik ve yeterlikteki çalışanları araştırmaya dahil etmeleri önerilmektedir.



KAYNAKLAR

- Acar, A.Z. ve Gürol, P. (2013). Türkiye’de Lojistik Yazınının Tarihsel Gelişimi, *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 5 (3), 289-312.
- Akiş, E. (2016). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücüne Etkisi, 2. *Üretim Ekonomisi Kongresi*, 11-12 Nisan, 1-8.
- Aydın, G.T. ve Öğüt, K.S. (2008). Lojistik Köy Nedir? , 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 1-10.
- Babacan, M. (2003). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu, *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3 (1), 8-15.
- Başkol, M. (2010). Lojistik ve Lojistik Yönetimi, *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1 (2), 47-63.
- Bay, M. ve Erol, F. (2016). Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi, *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 18 (30), 124-134.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2014). Türkiye’de İllerin Lojistik Merkez Yatırım Düzeylerinin Bulanık Mantık Yöntemiyle Belirlenmesi, *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 43, 1-36.
- Bilginer, N., Kayabaşı, A. ve Sezici, E. (2008). Lojistik Faaliyetlerin Süreçsel Etkinliğine Etki Eden Faktörlerin Değerlendirilmesi Üzerine Ampirik Bir Çalışma, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22, 1-21.

- Black, W.R. ve Van Geenhuizen, M. (2006). ICT Innovationa and Sustainabilty of the Transport Sector, *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 6 (1), 39-60.
- Capineri, C. ve Leinbach, T.R. (2006). Freight Transport Seamlessness and Competitive Advantage in the Global Economy, *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 6 (1), 23-38.
- Ceran, M.B. (2010). Küresel Rekabet Ortamında Rekabetçi Üstünlük Sağlamada Lojistik Köyler, *Yüksek Lisans Tezi*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Ceran, Y. ve Alagöz, A. (2007). Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi, *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 5 (2), 153-175.
- Çakırlar, H. (2009). İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı, *Yüksek Lisans Tezi*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- Çevik, O. ve Gülcan, B. (2011). Lojistik Faaliyetlerin Çevresel Sürdürülebilirliği ve Marco Polo Programı, *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 13 (20), 35-44.
- Demiroğlu, Ş. (2013). *Küresel Lojistik Köyleri ve Bu Kapsamda Türkiye'de Lojistik Köyleri Üzerine Bölgesel Bir İnceleme*, Doktora Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Demiroğlu, Ş. ve Eleren, A. (2014). Küresel Lojistik Köyleri ve Türkiye'de Kurulması Planlanan Lojistik Köy Bölgelerinin ÇKKV Yöntemleriyle Belirlenmesi, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 42, 189-202.
- 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.

- Erturgut, R. (2012). The Future of Supply Chain and Logistics Management in the Strategic Organizations, *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 46, 4221-4225.
- Gümüş, Y. (2009). Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Karı ile Olan İlişkisi, *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 41, 97-113.
- Gümüş, Y. (2012). *Lojistik Faaliyetler ve Maliyetler*, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Gürbüz, A., Ayaz, N. ve Kebeci, S. (2016). Üretim İşletmeleri Yöneticilerinin Lojistik Köy Algıları, *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2, 1-19.
- http://bakka.gov.tr/assets/Planlama1/Karabuk_Lojistik_Merkezi.pdf , Erişim Tarihi: 05.10.2017.
- Kara, M., Tayfur, L. ve Basık, H. (2009). Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye, *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6 (11), 69-84.
- Kıymetli Şen, İ. (2014). Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları, *Çankırı Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4 (1), 83-106.
- Kurt, C. (2010). Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Küçük, O. (2014). *Lojistik İlkeleri ve Yönetimi*, 3. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara.
- Li, X. (2014). Operations Management of Logistics and Supply Chain, *Hindawi Publishing Corporation*, 1-8.
- MÜSİAD, http://www.musiad.org.tr/F/Root/Ara%C5%9Ft%C4%B1rma%20ve%20Yay%C4%B1nlar/Ara%C5%9Ft%C4%B1rma%20Raporlar%C4%B1/Ara%C5%9Ft%C4%B1rma%20Raporlar%C4%B1/lojistik_sektor_raporu_2015.pdf , Erişim Tarihi: 29.04.2017.

- Özcan, S. (2008). Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerde Lojistik Yönetiminin Önemi, *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5 (10), 275-300.
- Özdoğan, S. (2016). *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Köyleri*, Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.
- Palamutçuoğlu, B.T. (2012). Lojistik Yönetimi, http://kulamyo.cbu.edu.tr/db_images/site_212/file/Lojistik_Yonetimi.pdf , Erişim Tarihi: 05.05.2017.
- Postiguillo, J.R., Del Campo, J.M. ve Santamere, J.A. (2015). Areas of Logistics Activity: Evolution and Tendencies, *International Journal of Innovation*, 6 (2), 126-129.
- Sevim, Ş., Akdemir, A. ve Vatansever, K. (2008). Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanan İşletmelerin Aldıkları Hizmetlerin Kalitesinin Değerlendirilmesine Yönelik Bir İnceleme, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13 (1), 1-27.
- Tekin, M., Soba, M. ve Özen, E. (2014). Organize Sanayi Bölgelerindeki İşletmelerin Lojistik Eğilimlerinin Değerlendirilmesi ve Lojistik Köylerin Gelişme Olanakları: Uşak İli Örneği, *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi*, 11, 300-324.
- Tseng, Y.Y., Yue, W.L. ve Taylor, M.A.P. (2005). The Role of Transportation in Logistics Chain, *Proceedings of the Eastern Asia for Transportation Studies*, 5, 1657-1672.
- Tutar, E., Tutar, F. ve Yetişen, H. (2009). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri ile Karşılaştırmalı Bir Analizi, *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11 (17), 190-216.
- Türkiye Cumhuriyeti Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, <http://karantlojistik.com/wp-content/uploads/2015/08/lojistik-uygulamalar.pdf> , Erişim Tarihi: 08.04.2017.

Wells, D. (2016). Logistics Report, http://www.fta.co.uk/export/sites/fta/_galleries/downloads/logistics_report/lr16-web-030616.pdf , Erişim Tarihi: 29.04.2017.

Yıldırım, B.F. ve Önder, E. (2014). Evaluating Potential Freight Villages in İstanbul Using Multi Criteria Decision Making Techniques, *Journal of Logistics Management*, 3 (1), 1-10.



EKLER

Ek A. Anket Formu

Kişisel Bilgi Formu

1. Yaşınız

18-24 ()

32 – 38 ()

46 – 51 ()

25 – 31 ()

39 – 45 ()

52 ve üzeri ()

2. Eğitim Durumunuz

Okur - Yazar ()

İlkokul ()

Ortaokul ()

Lise ()

Ön lisans ()

Lisans ()

Lisansüstü ()

3. Faaliyet Gösterdiğiniz Sektör

Demir – Çelik ()

Orman ve Ağaç ()

Tekstil ()

Gıda ()

Kargo Şirketi ()

Turizm ()

İnşaat ()

Lojistik ()

Nakliye ()

Diğer

4. İşyerinizdeki Unvan/Pozisyon

İşyeri sahibi/İşveren ()

Genel Müdür ()

Müdür ()

Lojistik sorumlusu ()

Bölüm Sorumlusu/Şefi ()

Diğer.....

5. Lojistik Köy Hakkında Bilginiz Var mı?

Evet ()

Hayır ()

Hiç Katılmıyorum (1)	Katılmıyorum (2)	Orta Düzeyde Katılıyorum (3)	Katılıyorum (4)	Tamamen Katılıyorum (5)
----------------------------	---------------------	---------------------------------------	--------------------	-------------------------------

Aşağıda lojistik köyle ilgili olarak verilen ifadelere katılım düzeyinizi işaretleyiniz. Her bir sayıya karşılık gelen ifade üstteki sütunlarda açıklanmıştır.

Lojistik Köy Algısı Ölçeği		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Lojistik köyler, ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2	Lojistik köyler, ürünlerin hedef pazarlara güvenli ulaşımını sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
3	Lojistik köyler, üretim maliyetlerinin düşmesine yardımcı olacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
4	Lojistik köyler, firmaların karlılığını artıracaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
5	Lojistik köyler, ürünlerin pazarlamasında avantaj sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
6	Lojistik köyler müşterilerle olan ilişkileri geliştirir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
7	Lojistik köyler müşteri memnuniyetini artıracaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
8	Lojistik köyler yeni üretim alanları oluşturacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
9	Lojistik köyler yeni pazarlama alanları oluşturacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
10	Lojistik köyler girişimciliği teşvik edecektir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
11	Lojistik köyler ihracatı artıracaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
12	Lojistik köyler yenilikçiliği artıracaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
13	Lojistik köyler işletmelere rekabet avantajı sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

14	Lojistik köyler işletmelerin kurumsallaşmasına yardımcı olacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
15	Lojistik köyler demiryolu ulaşımını geliştirecektir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
16	Lojistik köyler karayolundaki trafik yükünü azaltacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
17	Lojistik köyler çevre kirliliğini azaltacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
18	Lojistik köyler nakliye maliyetlerini düşürecekler.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
19	Lojistik köyler işletmeler arasında işbirliğini geliştirecektir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
20	Lojistik köyler işletmeler arasında ortak çalışmayı teşvik edecektir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
21	Lojistik köyler depolama kolaylığı sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
22	Lojistik köyler bakım-onarım kolaylığı sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
23	Lojistik köyler gümrük kolaylığı sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
24	Lojistik köyler danışmanlık kolaylığı sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
25	Lojistik köyler sigortalama kolaylığı sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
26	Lojistik köyler üretim miktarını artıracaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
27	Lojistik köyler istihdam edilen personel sayısını artıracaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
28	Lojistik köyler vergi gelirlerini artıracaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
29	Lojistik köyler, dış dünyaya tanıtımını sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
30	Lojistik köyler, ürünlerin medyatik tanıtımını sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31	Lojistik köyler, sanayi dışındaki diğer sektörlerin de gelişimine sinerji oluşturacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
32	Lojistik köyler pazarlara ulaşım maliyetlerini düşürecekler.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

33	Lojistik köyler KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
34	Lojistik köyler farklı bölgeler arasında işbirliğini geliştirecektir.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
35	Lojistik köyler bölgedeki altyapının gelişimine destek sağlayacaktır.	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

Gürbüz, A., Ayaz, N. ve Kebeci, S. (2016). Üretim İşletmeleri Yöneticilerinin Lojistik Köy Algıları, *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2, 1-19.

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad : Mücahit ÇAKMAK

Doğum Tarihi : 29/01/1987

Doğum Yeri : KADIKÖY

Uyruğu : T.C

Eğitim Durumu:

2009 - 2011 Anadolu Üniversitesi İşletme Bölümü

2004 - 2007 Gazi Üniversitesi Bilgisayar Programcılığı

2001 - 2004 Habire Yahşi Lisesi

Askerlik Durumu : Yapıldı

Yabancı Dil : İngilizce