

Uluslararası Ticarete Lojistik Köylerin İhracat Sürecine Etkileri: Konya İli Örneği¹**Impacts Effects of Logistics Villages to Export Process in International Trade: The Case of Konya Province****Hasan Gedik², Muhammet Turgut³****Öz**

Küreselleşmenin etkisi ile birlikte oluşan rekabetin uluslararası alanlara yayılması ve bu rekabet koşullarının zorlu bir hal alması, işletmelerin üretim ve pazarlama süreçlerini doğrudan etkilemiştir. Böylesine zorlu bir rekabet ortamında işletmelerin maliyetlerini en aza indirgeyip, ürünlerini hızlı ve güvenilir bir şekilde tüketicilere ulaştırma noktasında lojistik faaliyetlerin öneminin farkına varmışlardır. Yaşanan bu gelişmeler doğrultusunda lojistik faaliyetler, işletmeler açısından temel bir süreç haline gelmiştir. Lojistik faaliyetlerin önem kazanması ve pazarlama sürecinde işletmelerin giderlerinin önemli bir kısmını oluşturması lojistik köyleri gündeme getirmiştir. Bu durum, lojistik köylerin oluşumunu ve gelişimini sağlamıştır. Bu çalışmada Konya ilinde faaliyet gösteren 181 ihracatçı firmanın yöneticilerinin Mayıs, Haziran ve Temmuz aylarında anket yoluyla lojistik köy algısı ölçülerek, SPSS programı aracılığıyla veriler analiz edilmiş ve yorumlanmıştır. İşletmelerin firma özellikleri belirlenmiş ve lojistik köy algıları ölçülmüştür. Araştırmanın amacı, ülkedeki ekonomik büyüme içerisinde, Konya ilinde bulunan ihracat firmalarının lojistik köy eğilimlerini ve ihracat performanslarının lojistik köy ihracat ilişkisi çerçevesinde dış ticaretteki rolünü belirlemeye çalışmaktadır. Lojistik köylere Konya özelinde farkındalık yaratılmak amaçlanmıştır. Araştırmamızda elde ettiğimiz önemli bulgularda, lojistik köylerin nakliye maliyetini azaltacağına, nakliye aracı bulmadaki zorlukları ortadan kaldıracığına ve parsiyel yük sevkiyatını kolaylaştıracağı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ticaret, Lojistik, Lojistik Köy, İhracat**Abstract**

The spread of competition in the international arena, coupled with the impact of globalization, and the difficulty of these competitive conditions have directly affected the production and marketing processes of enterprises. In such a challenging competitive environment, they have realized the importance of logistics activities at the point of reducing the costs of enterprises the most and delivering their products to consumers quickly and reliably. In line with these developments, logistics activities have become a fundamental process in terms of businesses. The importance of logistics activities and the fact that the marketing process constitutes a significant part of the expenses of the enterprises has brought logistics villagers to the agenda. This has provided the formation and development of logistical villages. In this study, the intelligence reports that were active in Konya were evaluated by the executives of the publishing company on June 18th. Company characteristics of enterprises are determined and logistic village perceptions are measured. The purpose of the study is to determine the logistic village trends of the export companies in Konya province and the role of export performance in Foreign trade within the logistic village export relation in the economic growth in the country. It is aimed to create awareness for logistics villages Konya. In our important findings in our research, it was seen that logistics villagers would reduce the transportation cost, ease the difficulties in finding the transportation vehicle, and facilitate partial cargo delivery.

Keywords: International Trade, Logistics, Logistics Village, Export**JEL Classification:** F1, M0, M31

¹Bu çalışma, Muhammed Turgut (2017) tarafından Yrd. Doç. Dr. Hasan Gedik danışmanlığında hazırlanan yüksek lisans tez çalışmasının bir bölümünden oluşturulmuş olup 22. Ulusal Pazarlama Kongresi'nde bildiri olarak sunulmuştur (ss. 147-152).

² Yrd. Doç. Dr. KTO Karatay Üniversitesi, İYBF, hasan.gedik@karatay.edu.tr.

³ KTO Karatay Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, muhammedturgut01@gmail.com

Giriş

Endüstriyel faaliyetlerin hızla artmasıyla birlikte dünyada ve ülkemizde lojistik oldukça önem kazanmıştır. Çünkü lojistik malların hammadde halinden tüketiciye ulaşana kadar ki bütün süreçlerde aktif bir rol oynamaktadır. Doğru ve etkin yönetilen lojistik operasyonlarda şirketlerin maliyetleri azalacak ve içinde bulunduğu rekabet ortamında söz sahibi olacaktır.

Küreselleşmenin etkisinin giderek artması sonucu son dönemlerde ön plana çıkan lojistik sektörü, ülkelerin ekonomilerinde ve dünya ticaretinde büyük önem kazanmıştır. Dünya'da son 10 yılda en hızlı büyüyen sektör konumunda olan lojistik sektörü ülkemizde de paralel şekilde en hızlı büyüyen sektör olmuştur.

Lojistiğin bu derece önem kazandığı günümüzde son zamanlarda Dünya'da lojistik köyler dikkat çekmiş, bu alanlara yapılan yatırımlar giderek artmıştır. Lojistik köyler, lojistik ticaretin gerçekleşmesini sağlayan faaliyetler bağlamında; yük hareketlerine akış sağlayan, taşıma, dağıtma, ihracat ve ithalat temelli ulusal ve uluslararası tüm hareketlerin alt yapı hizmetleri ve danışmanlık kapsamında çeşitli işletmenler tarafından yerine getirildiği, çok iyi organize edilmiş küresel ve bölgesel pazar hacminde özel merkezlerdir.

Günümüz ticaret koşulları rekabete dayalı olduğundan dolayı işletmelerin rekabet edebilme gücü onların karlılığını etkileyen faktörleri yönetebilme şekline bağlıdır. Bu yüzden, firmaların rekabet içinde varlıklarını devam ettirebilmeleri ürün fiyatlarının yanı sıra maliyetler üzerinde yapılabilecek kısıtlamalarla daha etkili hale gelecektir. Gelişen teknoloji ve küreselleşen dünyada firmaların varlıklarını devam ettirebilmeleri, bu firmaların maliyet yönetme ve kontrolü altında tutması ile mümkündür. Kaynakların her geçen gün azalması, daha fazla bölüşülmesi sebebiyle ürünlerin üretim aşamasından tüketiciye ulaşana kadarki kaynaklarının optimum düzeyde kullanılması rekabet gücünün büyük oranda artmasına sebep olacaktır. Ürünlerin tüketiciye ulaşması aşamasındaki en önemli maliyet lojistik maliyetlerdir. Lojistik maliyetlerin önemi küçük bir köy şeklinde ortaya çıkan lojistik köylerin meydana gelmesine neden olmuştur (Bezirci ve Dündar, 2011: 293).

Lojistik köy, pazara yakınlık, ürünlerin taşımalarında kolaylık ve güvenilirlik, yük hareketleri akışında güvenli bir ortam yaratılması; tek merkezden planlama ve hizmet oluşturulması, insan gücü ve mali kaynakların azaltılmış şekilde kullanımının sağlanması, kaliteli çalışma ortamıyla beraber istihdam alanı sağlanması, bulunduğu şehre yaşam kalitesi katması ve rekabeti en üst düzeyde tutması sebebiyle dünya pazarlarında yerli ürünlerin yer tutmasına olanak sağlaması gibi çeşitli ayrıcalıklar sağlamaktadır.

Üretim sektörüne sunduğu kaliteli hizmetlerle beraber lojistik köy inşa edildiği alan içerisinde, üretimin ve yük taşımalarının verimliliğini artırmaya aynı zamanda çeşitli sektörlerin bir araya toplanıp tek merkezden dağıtım yapabilmelerine imkan yaratmaktadır. Kolektif ve bağımsız işletmelerin bir araya gelmesine olanak sağlayan lojistik köy, işletmelerin ürün dağıtımında yaşadığı sorunları ortadan kaldırarak, kullanıcılara havadan, karadan, demiryolundan ve denizden ulaşım yolları sağlayan merkezler oluşturmuştur.

Fakat dünyada uzun yıllardır kurulmuş ve kullanılmakta olan son derece önem arz eden lojistik köyleri ülkemiz bir türlü faaliyete geçirememiştir. Bu ülkemiz açısından büyük bir problem ve önemli bir eksiklik. Türkiye gibi yeni gelişmekte olan ve geniş coğrafyaya yayılmış bir ülkede ulaşım sistemleri arasında etkin bir koordinasyon şarttır. Büyük ihracat hedefleri olan ülkemizde bu hedeflere ulaşabilmekte ki en önemli hamlelerden biri lojistik köylerin faaliyete geçirilmesi olacaktır. Çünkü uluslararası piyasalarda gelişmiş ülkelerle baş edebilmemiz lojistik maliyetleri minimum düzeye indirmemiz gerekmektedir. Lojistik köyler ihracat yapan firmaların lojistik anlayışını geliştirerek ve maliyetlerde düşüş sağlayarak ihracat sürecine çok önemli katkılar yapmaktadır. Bu bağlamda gerçekleştirilecek araştırma Konya'daki ihracat yapan firmalarda, büyük bir örnek büyüklüğü üzerinde yapılmış, işletmelerin lojistik köylerle ilgili algılarına yönelik tespitlerle, lojistik köylerin ihracat sürecine etkisi ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın amacı, ülkedeki ekonomik büyüme içerisinde, Konya ilinde bulunan ihracat firmalarının lojistik köy eğilimlerini ve ihracat performanslarının lojistik köy ihracat ilişkisi çerçevesinde dış ticaretteki rolünü belirlemeye çalışmaktadır. İhracat yapan firmalardaki lojistik köy algısı ölçülerek ihracat sürecine etkisi ve rolü incelenmiştir.

Araştırma, Konya ili özelinde ülkemizde kurulum aşamalarında olan lojistik köylerin ihracat sürecine sağlayacağı katkılara ve işletmeler için lojistik köylerin önemine dikkat çekmektedir. İhracat yapan işletmelerin lojistik köy ile ilgili tutumları nelerdir, işletmeler için lojistik köy ne anlam ifade etmektedir ve ihracat sürecine ne gibi katkılar sağlayacaktır gibi sorulara, elde edilen veriler ışığında cevap aranmakta ve öneriler sunulmaktadır. Yöneticilere somut verilerle yol gösterici kaynak olmakta, bu konuda literatürde çalışma sayısı az olduğundan literatüre fayda sağlayacaktır.

1. Lojistik

Sözcük anlamı olarak lojistik kelimesi Latince Logic (mantık) ve static (istatistik) kelimelerinin bir araya gelmesinden oluşmuştur. Lojistik kelimesi tarihte ilk olarak 1840 tarihinde Fransız Akademisi tarafından tüm taşımacılık türlerini bir araya getiren ve organize eden anlamında olan "Logistique" kelimesi olarak literatüre kazanılmıştır (Göngörürler, 2004: 38).

TDK ise, lojistik sözcüğünü; "Mal ve hizmetlerin sağlanmasına yönelik etkinliklerin yönetimi, örgütlenmesi ve planlanması bilimi" olarak tanımlamaktadır (Türk Dil Kurumu, 2009).

Çağımızda işletme literatürüne göre lojistik, hammaddenin sağlanmasından, nihai ürünün oluşturulmasından, dağıtım kanalları ve tüketiciye kadar tedarik zinciri içindeki tüm yönetim ve sevk faaliyetlerini başarılı bir şekilde sağlamayı amaçlayan bir süreç olarak tanımlanmıştır (Çancı ve Erdal, 2003: 35).

Dış ticarete ise lojistik, belirli bir ücret karşılığında alıcıların ihtiyaçlarını gidermeye yönelik olarak bir ürünün ihracatçı ülkede üretim noktasından, ithalatçı ülkedeki tüketim yerine teslimatını sağlayan tüm bilgi akışının ve faaliyetlerinin yönetimi şeklinde tanımlanmaktadır (Canitez ve Tümer, 2005: 153).

2. Lojistik Köyler Ve İhracat Süreci

Bütün lojistik faaliyetlerin bir arada yürütüldüğü ve birden çok taşıma modunun yer aldığı alanlara "lojistik köyler" denilmektedir.

Lojistik köy ile ilgili uzmanlar ve akademisyenler tarafından birçok tanımlama yapılmıştır. Standart bir tanımlaması yoktur. Fakat yapılan tanımlamaların birçoğunda belirli ortak özellikler olduğu gözlemlenmiştir.

Avrupa Birliği lojistik köy platformuna göre lojistik köy, "hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayırıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşmiş lojistik faaliyetlerin ticari temele dayandırılarak belirli bir alanda çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği özel merkezler" olarak belirtilmiştir "(Aydın ve Ögüt, 2008:3).

Bizim ülkemizde ise TCDD'nin yapmış olduğu tanımlamaya göre, lojistik ve taşıma ile ilgili firmaların bir araya geldiği, resmi kurumların içinde bulunduğu, her türlü taşıma moduna bağlantısı bulunan tüm lojistik faaliyetlerin yerine getirilebilme imkânı bulunan ve ulaştırma modları arasında daha az maliyetli, güvenilir, çabuk, aktarma yapan ve bu donanımlara sahip bölgelerdir (TCDD, 2012).

Lojistik köyler üzerinde yapılan çalışmalar sonucundan sonra yapılan lojistik köy tanımında ise; "bu alanlar lojistik faaliyetlerle ilgili tüm faaliyetlerin bir araya geldiği, mastır planlara uygun, bir merkezden idare edilen, yüksek kaliteli ve son teknolojik hizmet olanaklarına sahip, yüksek güvenli ortamlarda bir araya geldiği bölgeler olarak tanımlanmıştır. Bu tanıma göre lojistik köyler ihtiyaç duyulan kamu

hizmetlerine ve altyapısına sahip, büyüklükleri ise buldukları bölgenin ticari yapısına uygun düzenlenmiş yerlerdir" (Bamyacı, 2008: 80).

Lojistik köy kavramı tarihte ilk olarak Amerika'da sanayi devriminden sonra sanayinin gelişmesi ile doğmuştur. Ticari faaliyetlerin bir boyut kazanması, hizmetler açısından kaliteyi arttıracak ve katma değer oluşturacak yeni lojistik alanlara duyulan ihtiyacı arttırmıştır. Bu yüzden sanayi bölgelerinde ve şehirlerde oluşan kargaşayı önlemek ve daha iyi lojistik hizmet sağlamak amacıyla lojistik köyler oluşturulmaya başlanmıştır. ABD'de de ortaya çıkan bu kavram aynı dönemlerde Japonya'da ise çevre koşullarını rahatlatmak ve trafik sıkışıklığını önlemek için bir çözüm metodu olarak ortaya çıkmıştır. Daha sonra bunları takip ederek bu uygulamalar Avrupa'da da boy göstermeye başlamıştır. Lojistik köylerin Avrupa'daki ilk örneklerini Fransa'da görmekteyiz. Avrupa'da ise bu uygulama çevresel enerji ve işgücü maliyetlerini düşürmek gibi nedenlerle ortaya çıkmıştır. 1970'lere geldiğimizde ise bu ülkeleri sırasıyla İtalya ve Almanya takip etmiştir. Tüm bu gelişmeler olurken lojistik kavramı her geçen gün daha net bir şablon olarak ortaya çıkmıştır. 1980' den sonra ise lojistik köyler dünyanın büyük bir bölümünde oluşturulmaya başlanmış önemi hızla artmıştır. Özellikle Fransa, Almanya, İngiltere, Belçika, Hollanda ve İtalya' da büyük ilerlemeler kaydedilmiştir. ABD' de doğan lojistik köy kavramı Avrupa' da şekillenmiş ve bilhassa Avrupa' da çok popüler bir uygulama olarak hızla yayılmıştır (Bamyacı, 2008: 73).

Dünya' da lojistik köylerin gelişimi böyle iken ülkemiz bu konuda oldukça geride kalmış hatta hiç bir adım atamamıştır. Lojistik köy kavramının ülkemizde ilk olarak 2006 yılında kullanıldığı görülmektedir. O yılda Ulaştırma Bakanlığı tarafından ele alınan bu kavram TCDD yatırım programına alınmıştır. O yıldan beridir lojistik köy kurma çabaları TCDD tarafından yapılmakta, program üniversiteler, sanayi odaları, üniversiteler ve sivil toplum kuruluşları tarafından desteklenmektedir (TCDD, 2009).

TCDD 12 adet lojistik köy noktası belirlemiştir. Bu noktaların belirlenmesinde potansiyelleri göz önüne alınmıştır. Bu köylerde yükleme, boşaltma, idari noktalar, gümrük hizmetleri, sosyal tesisler, tır parkı, bankalar, oteller, bakım onarım tesisleri ve depolar gibi çeşitli hizmetler yer alacaktır. TCDD tarafından ilk etapta belirlenen 12 adet lojistik köy ise şunlardır (UTİKAD, 2013): Samsun (Gelemen), Konya (Kayacık), İstanbul (Halkalı), İzmit (Köseköy), Denizli (Kaklık), Mersin (Yenice), Kayseri (Boğazköprü), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Erzurum (Palandöken), Bilecik (Bozüyük) ve Uşak lojistik köyleridir.

Ek olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tuzla ve Hadımköy' e lojistik köyler inşa etmeyi planlamış; İstanbul'daki depo ve tır parklarının buraya taşınması düşünülmüştür.

Ülkemizde lojistik köyler hizmete girdiğinde ekonomiye yılda 40 milyar dolarlık katkı, 30 milyon ton daha fazla taşıma imkânı ve 10 bin kişilik ek istihdam sağlaması öngörülmektedir (Ekinci, 2015).

Lojistik köylerin ortaya çıkmasının en önemli nedenlerinden birisi de ticaret hacminin artması ve lojistik hareketlerin şehir içinde oluşturduğu kargaşalardır. Ticari faaliyetlerin artması iş dünyasına olumlu etkiler yapmış olsa da bir takım negatif olaylara sebep olmuştur. Çevre kirliliği yaratmış, şehir içlerindeki trafikte sorunlar ortaya çıkarmış, insanların yaşam kalitelerini olumsuz yönde etkilemiştir. Oluşan bu negatif durumlar karşısında intermodal taşımacılık kavramı ele alınmış, lojistik köylerin meydana gelmesine imkân sağlanmıştır. Bu şartlar göz önüne alındığında oluşturulan lojistik köyler şehre yakın ama şehir içi trafiğini etkilemeyecek alanlara kurulmuştur. Böylece çevre kirliliği azaltılmış, yaşam kalitesinin düşmesi engellenmiştir. Tüm bunların yanı sıra lojistik köyler, intermodal yük taşımacılığı, depolama, yük dağıtımının organizasyonu gibi birçok hizmeti sunan üretim ve tüketim merkezlerine yakın özellikli alanlar olarak göze çarpmaktadır (Aydın ve Ögüt, 2008: 1).

Lojistik köy kavramı ilk olarak ABD'nin New Jersey eyaletinde ortaya çıkmıştır. Bu bölgenin seçilmesindeki amacı ise şehir içindeki trafiğin fazlalığının ticareti

olumsuz etkilemesi olduğu görülmüştür. Yani lojistik köyler ilk etapta sanayi alanlarının genişletilmesi ve ulaştırma işlemlerini daha organize bir biçimde gerçekleştirilmesi ihtiyacından ortaya çıktığını görülmüştür. Lojistik köy kavramının ilk olarak ortaya çıktığı ABD' de inland port olarak anılmaktadır. Inland port' lar hem deniz hem kara hem de hava ve demir yolu taşımacılığının bir arada yapılabilirdiği çok işlevli yerler olarak yapılmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nde lojistik köy örnekleri olarak Huntsville Uluslararası Havaalanı, Jetplex Endüstri Parkı örnek verilebilir. Bu ülkede lojistik köy kurma çalışmaları devam etmekte, Amerika'da her eyalette birer lojistik köy var etme çabaları hızla sürmektedir (Aydın ve Ögüt, 2008:3).

Avrupa'da 10 ülkede 100'den fazla lojistik köy bulunmaktadır. Bu ülkeler İtalya, İspanya, Almanya, Fransa, Portekiz, Danimarka, Lüksemburg, Macaristan, Ukrayna ve Yunanistan' dır. Tüm bu lojistik köyler Europlatforms(Avrupa Lojistik Köyleri Birliği) 'a üyedir. Bu birlik Avrupa'da yer alan tüm lojistik köylerin gelişimini desteklemekle ve kontrol etmekle yükümlüdür. Birlikte yer alan lojistik köylerde 3000' e yakın işletme faaliyet göstermektedir (Aydın ve Ögüt, 2008: 4).

Son dönemlerde ticaretin parlayan yıldızı Asya ülkeleri olmuştur. Büyüme hızları ile Avrupa ve ABD şirketlerini geride bırakmış, ekonomideki paylarını sürekli olarak arttırmışlardır. Asya ülkelerinden en önemlisi olan Çin' de bulunan Shanghai Northwest Logistic Parkı en önemli lojistik köylerden birisidir. Şangay'da bu parkın dışında üç lojistik köy daha bulunmaktadır. 4000 dönüm arazi üzerine kurulan bu köy hava yolu, demir yolu, karayolu ve deniz yoluyla direk bağlantılıdır.

Yapılan araştırmalarda lojistik sektörü gelişmiş ülkelerde GSMH'nın %15'ini oluştururken ülkemizde bu durum henüz %7 düzeylerinde olduğu görülmüştür. Rakamlardan da anlaşılacağı gibi lojistik sektöründe gelişmiş ülkelerin düzeyine ulaşabilmemiz adına yapılacak daha çok iş var. Bu işlerin en temeli ve olmazsa olmazı lojistik köylerdir. (Demircioğlu, 2013: 70).

Lojistik köy kavramı ülkemizde son 10 yılda gündeme gelmiş bir kavramdır. 2006 yılında TCDD tarafından yatırım planları arasına girmiş ve projelendirmeler başlanmıştır. İlk etapta Türkiye'de 12 adet lojistik köy yatırımı yapılacak bölge belirlenmiş ve bu ölçüde çalışmalar başlamıştır.

İhracat basit olarak düşünüldüğünde firmaların yurtdışına ürün göndermesi süreci olarak düşünülebilir. Günümüzde küreselleşmenin giderek artması sonucunda ihracat, işletmelerin varlıklarını sürdürebilmesinin en önemli maddelerinden biri haline getirmiştir.

İhracat Yönetmeliğine göre ihracat; "bir malın, yürürlükteki ihracat kanunu ile gümrük kanununa uyacak şekilde Türkiye gümrük sınırları dışına veya serbest bölgelere çıkarılmasını veya Ekonomi Bakanlığı'nca ihracat olarak kabul edilecek sair çıkış ve işlemler" olarak tanımlanmıştır. Bir diğer tanıma göre ise ihracat; "kazanç elde etmek gayesiyle müşterilerin ihtiyaçlarını, arzularını ve tercihlerini tatmin etmek amacıyla işletme olanaklarının kullanılması, planlanması, değerlendirilmesi ve denetlenmesi olarak da tanımlanabilir" (Canitez, 2014: 3).

İhracat, ülke ekonomisinin refaha kavuşmasında ve büyümenin sürdürülebilir bir hal almasında en önemli role sahiptir. İhracat, ekonomik açıdan doğru bir kaynak dağılımı yaparken, işletme açısından kaynakların etkin kullanımı ve maliyetleri daha da düşürme imkanı sağlamaktadır (Paçaman, 2010: 15).

Gelişmiş ülkelerin büyümedeki en önemli silahları ihracattır. Dünya ekonomisinde söz sahibi olmak isteyen bir ülkenin yapması gereken en önemli husus ihracatını arttırmasıdır. Özellikle ülkemiz için ekonomik sorunları aşabilmemiz ve dünya ticaretinde söz sahibi olabilmemiz için vazgeçilmez tek husus ihracattır.

İhracat sürecindeki lojistik faaliyetler çok geniş çevrelerde yer aldığından dolayı, ihracattaki lojistik faaliyetlerin kontrolü oldukça zordur. İşte bu zorluklardan meydana gelen süreçte, yine karşımıza kontrollerin daha rahat yapılabilmesi adına lojistik köyler çıkmaktadır. Gelişmiş ülkelerin lojistik altyapı sistemleri ele alındığında, uluslararası ticaretteki zorlu rekabet koşullarını aşabilmek adına en çok

üzerinde durdukları konunun lojistik sistemdeki hizmetlerin bütünleştirilerek bir araya getirilmesi olduğu görülmektedir.

Lojistik maliyetlerin asgari düzeye indirilmesi ve lojistik hizmetlerin problemsiz, sağlıklı bir şekilde sunulabilmesi adına lojistik sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin hızla "tam lojistik hizmet" veren kuruluşlara dönüştüğü görülmektedir. Örneğin; sadece taşımacılık hizmetiyle faaliyette bulunan nakliye firmasının, bütün lojistik hizmetleri bünyesinde bulunduran kuruluşlara dönüşmesi şarttır. (Melemen, 2003: 20)

3. Literatür

Dünyada ticaret hacmindeki büyümeye paralel olarak, rekabet koşulları oldukça zor bir hal almıştır. Pazarlama stratejilerinde bir takım değişiklikler ortaya çıkarmış, karlılığı arttırmak üzerine farklı politikalar izlenmiştir. Tüm bu durum çalışmanın türleri ve iş süreçlerinde bir takım değişiklikler ortaya çıkarmıştır. Bu farklılıklar, hem ulusal hem de uluslar arası lojistik zincirinin gerçekleştirilmesinde intermodal taşımacılık, kombine taşımacılık, çok türlü taşımacılık, depo ve stok yönetimi, 3PL lojistik işletmeleri, gümrük ve sigorta yönetimi gibi alanların doğmasını ve tüm bu hizmetlerin mümkün olduğunca kaliteli, hızlı, birbirine bütünleşmiş ve ölçek ekonomisinden yararlanarak en az maliyetle gerçekleştirilmesi gerektiğini ortaya koymuştur. Bunu gerçekleştirmek için de ortaya çıkan tüm bu lojistik faaliyetler ve hizmet alanları lojistik köyleri doğurmuştur. (Aydın ve Ögüt, 2008).

"İntermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye'deki Durum" adlı çalışmalarında artan intermodal taşımacılığının önemlerine değinmiş ve Türkiye'deki oluşumları ele almışlardır (Kaynak ve Zeybek, 2007).

"Logistics Centre Concept through Evolution and Definition" başlıklı çalışmalarında ticarete küreselleşmenin çoğalmasıyla önemi giderek artan lojistik köylerin gelişimi ve tanımı üzerinde yoğunlaşmışlardır. Ayrıntılı bir literatür taraması yapıp geçmişten günümüze lojistik köylerin geçirdiği değişimlerin araştırmasını yapmışlardır (Rimiene ve Grundey, 2007).

"Lojistik Köy Nedir?" isimli çalışmada o yıllarda Türkiye'nin yeni duymaya başladığı bu terimi açıklanmış, bu terimle ilgili kavramları tanımlanmıştır. Lojistik köylerin özellikleri, faydaları ve faaliyetleri hakkında bilgiler verilmiş, lojistik köylerin ülkemize getireceği kazançlara değinilmiştir."Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyleri" isimli çalışmada Avrupa'da var olan lojistik köy örnekleri verilmiş ve Türkiye'de yapılması planlanan lojistik köyler hakkında bilgiler sunulmuştur (Aydın ve Ögüt, 2008).

"Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye" isimli çalışmada Türkiye'nin lojistik üs olabileceği performanslarını incelemişlerdir (Kara vd., 2009).

"Lojistik Köylerin İşletmelere Sağladığı Maliyet Avantajları" başlıklı çalışmada, lojistik köylerin bölgedeki firmalara sağlayacağı kolaylıklar ve avantajlardan bahsetmiştir (Bezirci ve Dündar, 2011).

"Lojistik Köylerin Etkin Yönetimi: Konya İline Bir Model Önerisi" ile lojistik ve lojistik köy kavramları tanımlanmış Konya iline yönelik lojistik köy önerisi sunulmuştur (Akandere, 2013).

"Lojistik Köylerin Pazarlama Sürecine Etkisi: Karabük Özelinde Sektörel Algı Durumu" isimli çalışmada lojistik köylerin işletmelerin pazarlama sürecine yapacağı katkılar araştırılmış. Karabük özelindeki işletmelerin bu konudaki görüşleri ele alınarak lojistik köylerin avantajlarından bahsedilmiştir (Kebeci, 2015).

Lojistik köyler ile ilgili literatürdeki çalışmalar incelediğinde; çoğunluk olarak lojistik köy projelendirmesi ve planlama aşamasında; potansiyel aday lokasyonlar arasından en uygun alanın seçilmesi probleminin incelendiği gözlemlenmektedir (Çevik ve Yılmaz,2016).

4. Lojistik Köylerin İhracat Sürecine Etkilerine Yönelik Bir Araştırma

4.1. Araştırmanın Amacı

Küreselleşmenin etkisi ile birlikte endüstriyelleşmenin hızla artması, lojistik faaliyetleri ve lojistik sektörünü giderek gelişen bir sektör konumuna getirmiştir. Bu gelişmeler sonucunda lojistik faaliyetlerin daha hızlı, daha güvenilir ve daha az maliyetle yapılabilmesi adına lojistik köyler gündeme gelmiştir.

Pazarlama faaliyetlerinde içinde en büyük paya sahip olan lojistik maliyetlerin azaltulmasını sağlayan, ticari faaliyetleri rasyonelleştiren, katma değerli lojistik hizmetler sağlayan ve bütün lojistik faaliyetlerin bir arada toplandığı yer olan lojistik köyler hızla Türkiye'de kurulmaya başlanmıştır.

Yapmış olduğumuz "Uluslararası Ticarete Lojistik Köylerin İhracat Sürecine Etkisi: Konya İli Örneği" isimli çalışmanın amacı, ülkedeki ekonomik büyüme içerisinde, Konya ilinde bulunan ihracat firmalarının lojistik köy eğilimlerini ve ihracat performanslarının lojistik köy ihracat ilişkisi çerçevesinde dış ticaretteki rolünü belirlemeye çalışmaktadır. İhracat yapan firmalardaki lojistik köy algısı ölçülerek ihracat sürecine etkisi ve rolü incelenmiştir.

Bu bağlamda araştırmanın temel amaçları;

- Lojistik köylerin ihracat sürecine sağlayacak katkıları ortaya koymak,
- İhracat firmalarının yöneticilerinin lojistik köy algılarını ölçmek,
- Konya ili özelinde lojistik köylere farkındalık yaratmak,
- Lojistik köylerin ihracat performansı ile ilişkisini ortaya koymaktır.

4.2. Araştırmanın Yöntemi

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firma yöneticilerinin görüşlerini belirlemeyi amaçlayan bu araştırma nicel verilere dayalı genel tarama modelinde bir araştırmadır.

Konya'da faaliyet gösteren ihracatçı firmaların lojistik köy algılarının araştırıldığı bu çalışmada, öncelikle ilgili konularda literatür taraması yapılmıştır. İlgili konularla ilgili yayımlanmış kitap, dergi, makale, tez ve bazı araştırma sonuçları ile istatistiksel bilgilere ulaşılmıştır. Bu kaynakların ve çalışmaların bizim araştırmamız ile ilgili bölümleri ele alınmış, incelenmiş ve çalışmamızda kullanılmak üzere değerlendirilmiştir.

Araştırma konusunda değişkenlere ilişkin ifadeler, soru formu aracılığıyla anketlerle veriler toplanmıştır. Elde edilen birincil verilere anket formu aracılığıyla nicel olarak ulaşılmıştır. Veriler, araştırma sahasından anket formu ile Mayıs, Haziran, Temmuz 2017 tarihinde üç aylık bir süre içerisinde elde edilmiştir.

Araştırmada kullanılan anket iki bölümden oluşturulmuştur. Anket ölçeği oluşturulurken Sevgi Kebeci'nin "Lojistik Köylerin Pazarlama Sürecine Etkisi: Karabük Özelinde Sektörel Algı Durumu" isimli çalışmasından yararlanılmıştır. Soruların büyük bir çoğunluğu aynı iken bir kısım sorularda konumuz ile ilişkilendirebilmek açısından ihracat ile ilgili sorulara dönüştürülmüştür. Birinci bölümde, firma bilgileri, demografik bilgiler öğrenilmeye çalışılmıştır. İkinci bölümde ise katılımcıların lojistik köy algılarını ölçmeye yönelik ölçeğe yer verilmiştir. Anket soruları; katılımcıların lojistik köy algıları ile ilgili yargılara katılım derecesini ölçmek amacıyla 5' likert (*Hiç katılmıyorum, Katılmıyorum, Az Katılıyorum, Katılıyorum, Tamamen katılıyorum*) ölçeğinde hazırlanmış olup katılımcılardan en uygun seçeneği işaretlemeleri istenmiştir. Araştırma kapsamında katılımcılara ihracat sürecinde lojistik köy algıları ile ilgili toplam 36 soru sorulmuş olup ihracatçı işletmelerin yöneticilerin anket formunu doldurmaları sağlanmıştır.

4.3. Araştırma Soruları ve Hipotezleri

Problem

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin, ihracat yapan firma yöneticilerinin görüşleri nelerdir?

Alt Problemler

1. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşlerinin dağılım düzeyleri nedir?

2. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri cinsiyet değişkenine göre anlamlı farklılık göstermekte midir?

Hipotez 1:

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri cinsiyet değişkenine göre anlamlı farklılık göstermektedir.

3. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri yaş değişkenine göre anlamlı farklılık göstermekte midir?

Hipotez 2:

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri yaş değişkenine göre anlamlı farklılık göstermektedir.

4. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri firma faaliyet süresi değişkenine göre anlamlı farklılık göstermekte midir?

Hipotez 3:

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri firma faaliyet süresi değişkenine göre anlamlı farklılık göstermektedir.

5. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri görev ve eğitim durumu değişkeni ortak etkisine göre anlamlı farklılık göstermekte midir?

Hipotez 4:

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri görev ve eğitim durumu değişkeni ortak etkisine göre anlamlı farklılık göstermektedir.

6. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri firmanın ihracat süresi ve ihracat yapılan ülke sayısı değişkeni ortak etkisine göre anlamlı farklılık göstermekte midir?

Hipotez 5:

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri firmanın ihracat süresi ve ihracat yapılan ülke sayısı değişkeni ortak etkisine göre anlamlı farklılık göstermektedir.

4.4. Araştırma Modeli

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firma yöneticilerinin görüşlerini belirlemeyi amaçlayan bu araştırma nicel verilere dayalı genel tarama modelinde bir araştırmadır.

4.5. Evren ve Örneklem

Araştırma evreni, Konya ilinde faaliyet gösteren Konya Ticaret Odasına kayıtlı ihracat yapan firmalar ($\alpha=344$) tespit edilmiştir. Bu firmalar gıda, makine, kağıt, ambalaj, otomotiv, tekstil, giyim ve diğer olarak gruplara ayrılmıştır. Konya ilinde faaliyet gösteren Konya Ticaret Odasına kayıtlı ihracat yapan firmalar ($n=181$) Tablo 1'de görüldüğü üzere evrenden oransal olarak tabakalı (zümrelere göre) örnekleme alma yöntemiyle ve yansız olarak basit tesadüfî örnekleme alma yöntemiyle seçilmiştir. Örneklem büyüklüğü ± 0.05 örneklem hatası $p=0,5$ ve $q=0,5$ güven aralığı olarak belirlenmiştir. Yapılan inceleme sonucunda ($\alpha=344$) kişilik bu evreni ($n=181$) kişiden oluşacak bir örneklem grubunun $0,05$ anlamlılık ve $\% 5$ hoşgörü düzeyinde temsil edebileceği düşünülmüştür.

Tablo 1. Konya İli İhracat Yapan Firmalar Evren ve Örneklem Dağılım Tablosu

Firmalar(Konya)	Evren (α)	Örneklem (n)
İhracat Yapan Firmalar	344	181
Toplam	344	181

4.6. Verilerin Analizi

Ölçek verilerinin normal dağılıma uyup uymadığı Frekans dağılım grafiği, Kolmogorov-Smirnov testi, Q-Q plot grafiği, Uç değerler grafiği ve Betimsel istatistik tabloları ile test edildi. Yapılan testlerin sonucuna göre; Frekans dağılım grafiği incelendiğinde dağılımın çarpık değil normal dağılım sergilediği görülmektedir. Kolmogorov Smirnov ve Shapiro Wilk incelendiğinde [KS=.066, df 181, $p>.05$] ve [SW=.987, df 181 $p>.05$] istatistiksel olarak anlamlı olmadığı için dağılımın normal olduğu görülmektedir. q-q plot grafiği incelendiğinde dağılımın doğrusal olduğu görülmektedir. Uç değerler grafiği incelendiğinde 181 veri içerisinde uç değerlerin olmadığı görülmektedir. Ölçek betimsel istatistik analiz sonuçları incelendiğinde çarpıklık değerinin ,213 ve basıklık değerinin -,285 olduğu görülmektedir. Bulgular +1 değerler arasında yer aldığından dağılımın normal dağıldığı ve Tıp I ve Tıp II hataya düşülmemesi için analizlerin parametrik analizlere uygun olduğu görülmektedir. Bu nedenle ilgili analizlerde parametrik test yöntemlerinden Independent Sample T testi, ANOVA ve MANOVA testleri kullanılmıştır.

4.7. Araştırmaya Katılanların Demografik Özellikleri

Tablo 2.Araştırmaya Katılan Firma Yöneticilerin Cinsiyet Değişkenine Göre Frekans Dağılım Tablosu

Değişkenler	Frekans (f)	Yüzde (%)
Cinsiyet		
Erkek	151	83,4
Kadın	30	16,6
Toplam	181	100

Araştırmaya katılan firma yöneticilerinin cinsiyet değişkenine göre dağılımları Tablo 2’de incelendiğinde cinsiyetlerin % 83’4’ünü erkekler ve % 16,6’sını kadınlar oluşturmaktadır.

Tablo 3.Araştırmaya Katılan Firma Yöneticilerin Yaş Değişkenine Göre Frekans Dağılım Tablosu

Değişkenler	Frekans (f)	Yüzde (%)
Yaş		
26-35 Yaş	30	16,6
36-45 Yaş	43	23,8
46-55 Yaş	56	30,9
56 ve Üzeri	52	28,7
Toplam	181	100

Araştırmaya katılan firma yöneticilerinin yaş değişkenine göre dağılımları Tablo 3’de incelendiğinde yaşların %16,6’sını 26-35 yaş %23,8’ini 36-45 yaş %30,9’unu 46-55 yaş ve %28,7’sini 56 yaş ve üzeri yöneticiler oluşturmaktadır.

Tablo 4.Araştırmaya Katılan Firmaların Faaliyet Süresi Değişkenine Göre Frekans Dağılım Tablosu

Değişkenler	Frekans (f)	Yüzde (%)
Faaliyet Süresi		
0-5 Yıl	30	16,6
6-10 Yıl	34	18,8
11-15 Yıl	59	32,6
16 Yıl ve Üzeri	58	32,0
Toplam	181	100

Araştırmaya katılan firmaların faaliyet süresi değişkenine göre dağılımları Tablo 4’de incelendiğinde faaliyet sürelerinin %16,6’sını 0-5 yıl %18,8’ini 6-10 yıl %32,6’sını 11-15 yıl ve %32,0’ını 16 yıl ve üzeri olduğu görülmektedir.

Tablo 5. Araştırmaya Katılan Firma Yöneticilerinin Görev/Statü Değişkenine Göre Frekans Dağılım Tablosu

Değişkenler	Frekans (f)	Yüzde (%)
İşletmedeki Görev/Statü		
Üst Kademe Yönetici	72	39,8
Orta Kademe Yönetici	73	40,3
Alt Kademe Yönetici	36	19,9
Toplam	181	100

Araştırmaya katılan firmaların firma yöneticilerinin görev/statü değişkenine göre dağılımları Tablo 5’de incelendiğinde firma yöneticilerinin %39,8’ini üst kademe yöneticileri, %40,3’ünü orta kademe yöneticileri ve %19,9’unu alt kademe yöneticileri oluşturmaktadır.

Tablo 6. Araştırmaya Katılan Firma Yöneticilerinin Eğitim Durumu Değişkenine Göre Frekans Dağılım Tablosu

Değişkenler	Frekans (f)	Yüzde (%)
Firma Yöneticileri Eğitim Durumu		
Ortaöğretim	60	33,1
Ön Lisans	32	17,7
Lisans	58	32,0
Lisans Üstü	31	17,1
Toplam	181	100

Araştırmaya katılan firmaların firma yöneticilerinin eğitim durumu değişkenine göre dağılımları Tablo 6’da incelendiğinde %33,1’ini ortaöğretim mezunları %17,7’sini ön lisans mezunları, %32,0’ını lisans mezunları ve %17,1’ini lisansüstü mezunları oluşturmaktadır.

Tablo 7. Araştırmaya Katılan Firmaların Çalışan Sayısı Değişkenine Göre Frekans Dağılım Tablosu

Değişkenler	Frekans (f)	Yüzde (%)
Firma Çalışan Sayısı		
1-9 Kişi	18	9,9
10-49 Kişi	60	33,1
50-249 Kişi	77	42,5
250 ve Üzeri	26	14,4
Toplam	181	100

Araştırmaya katılan firmaların çalışan sayısı değişkenine göre dağılımları Tablo 7’de incelendiğinde %9,9’unu 1-9 kişi %33,1’ini 10-49 kişi %42,5’ini 50-249 kişi ve %14,4’ünü 250 kişi ve üzeri çalışan oluşturmaktadır.

Tablo 8. Araştırmaya Katılan Firmaların İhracat Süresi Değişkenine Göre Frekans Dağılım Tablosu

Değişkenler	Frekans (f)	Yüzde (%)
İhracat Süresi		
1-5 Yıl	58	32,0
6-10 Yıl	52	28,7
11-20 Yıl	41	22,7

21 Yılda Fazla	30	16,6
Toplam	181	100

Araştırmaya katılan firmaların ihracat süresi değişkenine göre dağılımları Tablo 8’de incelendiğinde %32,0’ını 1-5 yıl %28,7’sini 6-10 yıl % 22,7’sini 11-20 yıl ve %16,6’sını 21 yıldan fazla ihracat süresi oluşturmaktadır.

Tablo 9. Araştırmaya Katılan Firmaların İhracat Yapılan Ülke Sayısı Değişkenine Göre Frekans Dağılım Tablosu

Değişkenler	Frekans (f)	Yüzde (%)
İhracat Yapılan Ülke Sayısı		
1-4 Ülke	33	18,2
5-10 Ülke	58	32,0
11-20 Ülke	57	31,5
21-50 Ülke	33	18,2
Toplam	181	100

Araştırmaya katılan firmaların ihracat süresi değişkenine göre dağılımları Tablo 9’da incelendiğinde %18,2’sini 1-4 ülke %32,0’ını 5-10 ülke %31,5’ini 11-20 ülke ve %18,2’sini 21-50 arası ülke sayısı oluşturmaktadır.

4.8. Bulgular ve Yorum

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşlerinin dağılım düzeyleri aşağıda yer almaktadır. Lojistik köylerin ihracat süreci ölçeğinden elde edilen beşli gruplama sosyal bilimler açısından daha iyi yorumlanabilmek için 1,00-1,79 Hiç Katılmıyorum, 1,80-2,59 Katılmıyorum, 2,60-3,39 Az Katılıyorum, 3,40-4,19 Katılıyorum, 4,20-5,00 Tamamen Katılıyorum referans ölçüleri kabul edilmiştir ve ölçek maddeleri bulguları bu referans aralıklarına göre yorumlanmıştır.

Tablo 10. Ölçeğe İlişkin Tamamen Katılıyorum (çok iyi) Referans Aralığı Maddeleri Betimsel İstatistik Analiz Sonuçları

Ölçek Maddeleri	Aritmetik Ortalama	Standart Sapma
Lojistik köyler sayesinde nakliye aracı bulmadaki zorluklar azalacaktır (M30)	4,70	0,61
Lojistik köyler nakliye maliyetlerini düşüreceklerdir (M26)	4,36	1,11
Lojistik köyler ihracatı artıracaktır (M22)	4,30	1,10
Lojistik köy sayesinde parsiyel yük sevkiyatındaki zorluklar kalkacaktır (M32)	4,24	1,24

Ölçek maddeleri tamamen katılıyorum referans aralıklarına göre Tablo 10’da büyükten küçüğe sıralandığında; “Lojistik köyler sayesinde nakliye aracı bulmadaki zorluklar azalacaktır (M30). Lojistik köyler nakliye maliyetlerini düşüreceklerdir (M26) Lojistik köyler ihracatı artıracaktır (M22) ve Lojistik köy sayesinde parsiyel yük sevkiyatındaki zorluklar kalkacaktır (M32)” Maddelerinin tamamının “Tamamen Katılıyorum” referans aralığında olduğu görülmektedir. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin yöneticiler; nakliye araçlarının bulunmasındaki zorlukların azalacağı, nakliye maliyetlerinin düşeceği, ihracatların artacağı ve parsiyel yük sevkiyatındaki zorlukların kalkacağı yönündeki algıları olumlu anlamda çok yüksektir.

Tablo 11. Ölçeğe İlişkin Katılıyorum (iyi) Referans Aralığı Maddeleri Betimsel İstatistik Analiz Sonuçları

Ölçek Maddeleri	Aritmetik Ortalama	Standart Sapma
Lojistik köyler, lojistik maliyetlerinin düşmesine yardımcı olacaktır (M14)	4,01	0,76
Lojistik köyler gümrük kolaylığı sağlayacaktır (M31)	3,56	1,16
Lojistik köyler depolama kolaylığı sağlayacaktır (M29)	3,52	1,12
Lojistik köyler, ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlayacaktır (M12)	3,44	1,28

Ölçek maddeleri katılıyorum referans aralıklarına göre Tablo 11.'de büyükten küçüğe sıralandığında; "Lojistik köyler, lojistik maliyetlerinin düşmesine yardımcı olacaktır (M14), Lojistik köyler gümrük kolaylığı sağlayacaktır (M31), Lojistik köyler depolama kolaylığı sağlayacaktır (M29) ve Lojistik köyler, ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlayacaktır (M12)" Maddelerinin tamamının "Katılıyorum" referans aralığında olduğu görülmektedir. Firma yöneticilerinin bu 4 maddeye de lojistik köylerin büyük katkıları sunacağını, özellikle lojistik faaliyetlerin gerçekleşmesi açısından zaman ve nakit faydası sağlayacağına inanmaktadırlar.

Tablo 12. Ölçeğe İlişkin Katılmıyorum (düşük) Referans Aralığı Maddeleri Betimsel İstatistik Analiz Sonuçları

Ölçek Maddeleri	Aritmetik Ortalama	Standart Sapma
Lojistik köy, KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturacaktır (M25)	2,54	1,51

Ölçek maddesi katılmıyorum referans aralıklarına göre Tablo 12'de incelendiğinde; "Lojistik köy, KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturacaktır (M25)" Maddelerinin tamamının "Katılmıyorum" referans aralığında olduğu görülmektedir. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin yöneticiler; lojistik köy, KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturacaktır" yönündeki algıları olumsuz anlamda düşük düzeydedir. Lojistik köylerin herhangi bir dezavantajının mümkün olmadığı bu soruyla birlikte gözlemlenmiştir.

Tablo 13. Cinsiyet Değişkenine İlişkin Bağımsız Örneklem T Testi Analiz Sonuçları

Boyut	Statü	n	Aritmetik Ortalama	Standart Sapma	Serbestlik	t	p
Lojistik Köy	Erkek	151	3,33	,30	179	6,793	.000*
İhracat Süreci	Kadın	30	3,72	,20	57,296		

* $p < 0,05$ anlamlılık seviyesinde ilişki anlamlı

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri cinsiyet değişkenine göre ortalamaları arasındaki farkların Lojistik Köy İhracat Süreci ($t=6.793$) boyutunda istatistiksel olarak anlamlı olduğu görülmektedir. Betimsel istatistikler incelendiğinde erkek yöneticilerin ortalamalarının 3,33 ve kadın yöneticilerin ortalamalarının 3,72 olduğu görülmektedir. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin kadın yöneticiler erkek yöneticilere nazaran daha olumlu bakmaktadırlar. Ancak hem kadın hem de erkek yöneticiler orta ve iyi düzey algısında lojistik köylerin ihracat sürecine etkisinin olumlu olacağı yönünde ortak görüşe hâkimdirler.

Tablo 14. Yaş Değişkenine İlişkin Betimsel İstatistik Analiz Sonuçları

Boyutlar	Değişkenler	n	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata
Lojistik Köy İhracat Süreci	26-35 Yaş	30	3,25	0,32	0,06
	36-45 Yaş	43	3,34	0,27	0,04
	46-55 Yaş	56	3,57	0,33	0,04
	56 ve Üzeri	52	3,34	0,29	0,04
	Toplam	181	3,40	0,32	0,02

* $p < 0,05$ anlamlılık seviyesinde ilişki anlamlı

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri yaş değişkenine göre ortalamaları Tablo 14'de incelendiğinde; 46-55 yaş arası yöneticilerin lojistik köy ihracat sürecine daha olumlu baktıkları görülmektedir. 26-35 yaş arası yöneticilerin lojistik köy ihracat sürecine etkisine ilişkin olumlu bakmalarına rağmen oranları ileri yaş aralığına nazaran biraz daha düşüktür. Yaş düzeyinde herhangi büyük farklar görülmemiştir fakat tecrübe ile birlikte lojistik köylere bakış açısının daha olumlu olduğu gözlemlenmiştir.

Tablo 15. Yaş Değişkenine İlişkin Tek Yönlü Varyans Analiz Sonuçları

	Kareler Toplamı	Serbestlik Derecesi	Kareler Ortalaması	F	p	
Lojistik Köy İhracat Süreci	Grup İçi	2,746	3	,915	10,144	,000*
	Gruplar Arası	15,974	177	,090		
	Toplam	18,720	180			

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri yaş değişkenine göre ortalamaları arasındaki farkların ($F=10.144$) istatistiksel olarak anlamlı olduğu görülmektedir. Anlamlılığın hangi gruplar arasından kaynaklandığının tespiti için yapılan çoklu karşılaştırma Tukey testi sonuçlarına göre yaşı 26-35 arası olan yöneticiler ile 46-55 yaş arasında olan yöneticiler arasında yaşanmaktadır.

Tablo 16. Firma Faaliyet Süresi Değişkenine İlişkin Betimsel İstatistik Analiz Sonuçları

Boyutlar	Değişkenler	N	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata
Lojistik Köy İhracat Süreci	0-5 Yıl	30	3,33	,23	,04
	6-10 Yıl	34	3,38	,33	,05
	11-15 Yıl	59	3,33	,24	,03
	16 Yıl ve Üzeri	58	3,49	,39	,05
	Toplam	181	3,39	,32	,02

* $p < 0,05$ anlamlılık seviyesinde ilişki anlamlı

Tablo 17. Firma Faaliyet Sürelerine İlişkin Tek Yönlü Varyans Analiz Sonuçları

	Kareler Toplamı	Serbestlik Derecesi	Kareler Ortalaması	F	p	
Lojistik Köy İhracat Süreci	Grup İçi	,835	3	,278	2,755	,044*
	Gruplar Arası	17,885	177	,101		
	Toplam	18,720	180			

* $p < 0,05$ anlamlılık seviyesinde ilişki anlamlı

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan firmaların yöneticilerinin görüşleri firma faaliyet süresi değişkenine göre ortalamaları arasındaki farkların ($F=2.755$) istatistiksel olarak anlamlı olduğu görülmektedir.

Anlamlılığın hangi gruplar arasından kaynaklandığının tespiti için yapılan çoklu karşılaştırma Tukey testi sonuçlarına göre faaliyet süresi 11-15 yıl olan firmalar ile 16 yıl ve üzeri faaliyet süresi olan firma yöneticiler arasında yaşanmaktadır. Yine yaş ile ilgili söylediğimiz şeyi burada söyleyebiliriz. Tecrübe arttıkça yıl sayısı lojistik köylere bakış açıları daha olumlu gözükmeğe. Fakat genel olarak herkesin algı düzeyi lojistik köylere olumlu olduğu gözlemlenmiştir.

Tablo 18. Görev ve Eğitim Durumu Değişkeni Betimsel İstatistik Analiz Sonuçları

Görev	Eğitim Durumu	n	Ortalama	Standart Sapma
Üst Kademe Yönetici	Ortaöğretim	14	3,14	0,35
	Ön Lisans	20	3,35	0,30
	Lisans	35	3,34	0,28
	Lisans Üstü	3	3,09	0,17
	Toplam	72	3,30	0,30
Orta Kademe Yönetici	Ortaöğretim	30	3,75	0,32
	Ön Lisans	12	3,44	0,26
	Lisans	3	3,24	0,07
	Lisans Üstü	28	3,35	0,24
	Toplam	73	3,53	0,33
Alt Kademe Yönetici	Ortaöğretim	16	3,34	0,17
	Lisans	20	3,32	0,29
	Toplam	36	3,33	0,24
Toplam	Ortaöğretim	60	3,50	0,39
	Ön Lisans	32	3,38	0,29
	Lisans	58	3,33	0,27
	Lisans Üstü	31	3,33	0,24
	Toplam	181	3,40	0,32

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin firmalarda görev yapan yöneticilerin statü/görev ve eğitim durumu değişkenleri betimsel istatistik analiz sonuçları Tablo 18'de incelendiğinde; üst kademe yöneticilerinin lisans mezunu olanların daha olumlu baktıkları, orta kademe yöneticilerinin ortaöğretim mezunlarının daha olumlu baktıkları, alt kademe yöneticilerin ise yine ortaöğretim mezunlarının daha olumlu baktıkları görülmektedir. Genel toplama bakıldığında ise lojistik köylerin ihracat sürecine katkısının daha da olumlu olacağına ortaöğretim mezunu olan yöneticiler inanmaktadırlar.

Tablo 19. Görev*Eğitim Durumu Değişkeni Ortak Etkisine İlişkin İki Yönlü Varyans Analiz Sonuçları

	Kareler Toplamı	Serbestlik Derecesi	Kareler Ortalaması	F	P
Düzeltilmiş Model**	5,486	9	,610	7,876	,000
Sabit	1034,651	1	1034,651	13368,540	,000
Görev	,773	2	,386	4,992	,008*
Eğitim Durumu	,494	3	,165	2,126	,099*
G*E	1,699	4	,425	5,489	,000*
Hata	13,234	171	,077		
Toplam	2106,187	181			

* $p < 0,05$ anlamlılık seviyesinde ilişki anlamlı

** $R^2 = ,293$ (Düzeltilmiş $R^2 = ,256$)

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin firmalarda görev yapan yöneticilerin görev/statü değişkenine göre ($F=4,992$) ve eğitim durumu değişkenine göre ($F=2,126$) istatistikî olarak anlamlı olduğu görülmektedir. Lojistik köylerin

ihracat sürecine ilişkin yöneticilerin hem statüleri ve hem de eğitim durumları ortak etkisine göre ($F=5,489$) istatistikî olarak da anlamlı bulunmuştur. Lojistik köylerin ihracat sürecinde önemli bir etkisinin olduğu yöneticilerin statüleri ve eğitim durumları açısından da anlamlıdır. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisinin önemli olduğunun %30' a yakını firmanın yöneticisinin görev ve eğitim durumunun ortak etkisine ilişkin olduğu bulgusuna ulaşılmıştır. Yönetici kademesi ve eğitim düzeyi karşılaştırmamızda ise yine hepsinin olumlu baktığı gözlemlenmiştir. Fakat yaş ve ihracat yılı sürecinde söylediğimiz yıllar geçtikçe olumlu olan bakış burada eğitim arttıkça artmamış aksine ortaöğretim mezunu yöneticilerinin lojistik köye bakış açıları ön lisans, lisans ve lisansüstünden daha olumlu olduğu gözlemlenmiştir.

Tablo 20. Firmanın İhracat Süresi ve İhracat Yapılan Ülke Sayısı Değişkeni Betimsel İstatistik Analiz Sonuçları

İhracat Süresi	Ülke Sayısı	N	Ortalama	Standart Sapma
1-5 Yıl	1-4 Ülke	10	3,27	0,33
	5-10 Ülke	19	3,38	0,24
	11-20 Ülke	24	3,35	0,23
	21-50 Ülke	5	3,70	0,15
	Toplam	58	3,38	0,26
6-10 Yıl	1-4 Ülke	9	3,33	0,27
	5-10 Ülke	19	3,35	0,21
	11-20 Ülke	24	3,43	0,34
	Toplam	52	3,38	0,28
11-20 Yıl	1-4 Ülke	14	3,09	0,22
	5-10 Ülke	19	3,29	0,27
	11-20 Ülke	6	3,18	0,26
	21-50 Ülke	2	3,10	0,31
	Toplam	41	3,20	0,26
21 Yıldan Fazla	5-10 Ülke	1	4,08	.
	11-20 Ülke	3	3,23	0,15
	21-50 Ülke	26	3,78	0,26
	Toplam	30	3,74	0,31
Toplam	1-4 Ülke	33	3,21	0,28
	5-10 Ülke	58	3,35	0,26
	11-20 Ülke	57	3,36	0,29
	21-50 Ülke	33	3,73	0,29
	Toplam	181	3,40	0,32

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin firmaların ihracat süresi ve ihracat yapılan ülke sayısı değişkenleri betimsel istatistik analiz sonuçları Tablo 20'de incelendiğinde; ihracat süresi 1-5 yıl olan firmaların 21-50 ülkeye ihracat yapan firmaların lojistik köylerin ihracat sürecine etkisinin daha da olumlu olduğu, 6-10 yıl olan firmaların 11-20 ülkeye ihracat yapan firmaların lojistik köylerin ihracat sürecine etkisinin daha da olumlu olduğu, 11-20 yıl olan firmaların 5-10 ülkeye ihracat yapan firmaların lojistik köylerin ihracat sürecine etkisinin daha da olumlu olduğu ve 21 yıldan fazla ihracat yapan firmaların 5-10 ülkeye ihracat yapan firmaların lojistik köylerin ihracat sürecine etkisinin daha da olumlu olduğu ve genel toplamların ise 21-50 ülkeye ihracat yapan firmaların lojistik köylerin ihracat sürecine etkisinin daha da olumlu olduğu görülmektedir.

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin firmaların ihracat süresi değişkenine göre ($F=8,137$) ve ihracat yaptığı ülke sayısı değişkenine göre ($F=4,600$) istatistikî olarak anlamlı olduğu görülmektedir. Lojistik köylerin ihracat sürecine ilişkin firmaların ihracat süresi ve ihracat yapılan ülke sayısı değişkenlerinin ortak etkisine göre ($F=2,197$) istatistikî olarak da anlamlı bulunmuştur. Lojistik köylerin ihracat sürecinde önemli bir etkisinin olduğu firmaların ihracat süresi ve ihracat yapılan ülke sayısı açısından da anlamlıdır. R^2 değerine bakıldığında düzeltilmiş R^2 değerine de yakın olduğu görülmektedir. Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisinin

önemli olduğunun % 39' a yakınının firmaların ihracat süresi ve ihracat yapılan ülke sayısının ortak etkisine ilişkin olduğu bulgusuna ulaşılmıştır. Burada ise ihracat yapılan ülke sayısı ne kadar fazlaşıyor ise lojistik köylere bakış açılarının o kadar olumlu olduğu gözlemlenmektedir. Bunun nedeni lojistik maliyetlerinin işletmelerinde çok daha fazla yer tutuyor olmasıdır. Buradaki yöneticiler bu konuda daha bilinçlidir.

Tablo 21. İhracat Süresi*İhracat Yapılan Ülke Sayısı Değişkeni Ortak Etkisine İlişkin İki Yönlü Varyans Analiz Sonuçları

	Kareler Toplamı	Serbestlik Derecesi	Kareler Ortalaması	F	p
Düzeltilmiş Model**	7,214	13	,555	8,055	,000
Sabit	781,727	1	781,727	11346,273	,000
İhracat Süresi	1,682	3	,561	8,137	,000*
İhracat Ülke Sayısı	,951	3	,317	4,600	,004*
İ*Ü	1,059	7	,151	2,197	,037
Hata	11,506	167	,069		
Toplam	2106,187	181			

* $p < 0,05$ anlamlılık seviyesinde ilişki anlamlı

** $R^2 = ,385$ (Düzeltilmiş $R^2 = ,338$)

Sonuç ve Değerlendirme

Endüstriyel faaliyetlerin hızla artmasıyla birlikte dünyada ve ülkemizde lojistik oldukça önem kazanmıştır. Çünkü lojistik malların hammadde halinden tüketiciye ulaşana kadar ki bütün süreçlerde aktif bir rol oynamaktadır. Doğru ve etkin yönetilen lojistik operasyonlarda şirketlerin maliyetleri azalacak ve içinde bulunduğu rekabet ortamında söz sahibi olacaktır.

Lojistiğin bu derece önem kazandığı günümüzde son zamanlarda Dünya'da lojistik köyler dikkat çekmiş, bu alanlara yapılan yatırımlar giderek artmıştır. Lojistik köyler, lojistik ticaretin gerçekleşmesini sağlayan faaliyetler bağlamında; yük hareketlerine akış sağlayan, taşıma, dağıtma, ihracat ve ithalat temelli ulusal ve uluslararası tüm hareketlerin alt yapı hizmetleri ve danışmanlık kapsamında çeşitli işletmenler tarafından yerine getirildiği, çok iyi organize edilmiş küresel ve bölgesel pazar hacminde özel merkezlerdir.

Bu çalışma bu alanda yapılan diğer çalışmalar ile kıyaslandığında alanında ilk olması sebebiyle oldukça önem arz etmektedir. Ülkemizde lojistik köylerin ihracat sürecine yaptığı katkıları ortaya koyan başka bir çalışma literatürde bulunmamıştır. Konya ilinde yapılan araştırmada işletmelerin ihracat süreci ve lojistik köy algıları ölçülmüş ve değerlendirilmeye çalışılmıştır. Ortaya koyulan sorular, istatistiki tekniklerle test edilmeye çalışılmıştır.

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisi ve bu iki kavramın ilişkisi değerlendirilmiştir. Bu anlamda yapılan çalışmalara, lojistik köylerin ihracat süreci ile ilişkisinin analizi açısından literatüre önemli bir katkı ve destek sağlayacaktır. Lojistik köylerin gerekliliği ve lojistik köylerin farkındalığını sağlamak için ekonomik büyümeye katkı sağlayan ihracat performansını arttırmak açısından bu çalışma işletmelere rehberlik edecek nitelikte olup oldukça önemlidir.

Türkiye'de lojistik köy alanında yapılan çalışmalarda genellikle lojistik köyler için yer önerisinde bulunulmuştur. Bu çalışmalar arasında Akandere (2013), Ceran (2010) ve Kır (2016) tarafından; Konya ve Kars'ta araştırma yapılmış çevresel faktörler incelenerek kurulması en uygun lojistik köy yerleri önerilerinde bulunulmuştur.

Bezirci ve Dündar (2011)'ın yaptığı araştırmada ise lojistik köylerin işletmelere sağlayacağı maliyet avantajlarından bahsedilmiş, lojistik köylerin kurulmasıyla işletmelerin elde edeceği avantajlar ortaya konulmuştur. Çıkan sonucun lojistik

köylerin işletmelere maliyet açısından avantajlar doğuracağı ve olumlu yönde olacağı görülmüştür.

Karabük bölgesinde ise lojistik köylerin pazarlama sürecine etkisine yönelik Kebeci (2015) tarafından yapılan araştırmada Karabük ilinde yer alan üretim firmalarının lojistik köy algısı değerlendirilmiştir. Araştırmada, çıkan sonuçların bizim çalışmamız ile paralellik gösterdiği, işletmelerin lojistik köyleri desteklediği ve yöneticilerin tamamının lojistik köylerin pazarlama süreçlerine katkı sunacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Konya ilinde faaliyet gösteren ihracat yapan işletmelerin yöneticilerinde yüz yüze anket yapma yöntemiyle 181 işletmeden veriler toplanmıştır. Faaliyet sektör ayrımı yapılmamıştır.

Yapılan bu araştırmada lojistik köylerin ihracat performansına olumlu katkı sunacağı sonucu ortaya çıkmıştır. Çıkan sonucun, az sayıda da olsa benzer çalışmalarda yapılan sonuçlarla uyumlu olduğu görülmektedir.

Araştırmanın sadece ihracat yapan işletmelerde ve Konya ilinde yapılmış olması araştırmanın kısıtlarını oluşturmaktadır.

Bu bölümde, anket aracılığı ile elde edilen verilerin analizi sonucundan ortaya çıkan sonuçlar ve öneriler yer almaktadır. Analizden çıkan sonuçlar aşağıdaki gibidir;

İhracat yapan firma yöneticilerinin lojistik köy algısını ölçmeye yönelik hazırladığımız ve sorduğumuz sorularda, *“Lojistik köyler sayesinde nakliye aracı bulmadaki zorluklar azalacaktır, Lojistik köyler nakliye maliyetlerini düşürecekler, Lojistik köyler ihracatı artıracaktır ve Lojistik köy sayesinde parsiyel yük sevkiyatındaki zorluklar kalkacaktır”* maddeleri oldukça yüksek katılıyorum oranlarıyla öne çıkmışlardır. Lojistik köylerin bu hususlarda ihracatçılara oldukça yarar sağlayacağı konusunda bütün yöneticiler hemfikir olmuşlardır.

“Lojistik köyler, lojistik maliyetlerinin düşmesine yardımcı olacaktır, Lojistik köyler gümrük kolaylığı sağlayacaktır, Lojistik köyler depolama kolaylığı sağlayacaktır ve Lojistik köyler, ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlayacaktır ” Bu 4 maddenin de yöneticilerin büyük bir çoğunluğu tarafından kabul edildiği, lojistik köylerin bu hususlarda da büyük kolaylıklar sağlayacağı sonucuna varılmıştır.

Araştırmaya katılan yöneticilerin %83’4’ünü erkeklerin oluşturduğu dikkat çekmektedir. Kadın yöneticilerin çok daha az yer aldığı sonucuna varılmıştır. Fakat lojistik köy algıları ölçüldüğünde kadınların erkeklere oranla lojistik köye daha olumlu baktıkları gözlemlenmiştir. Yöneticilerin büyük bir çoğunluğunun 46 yaş üzeri grubunda olduğu görülmüştür. Farklı yaşlardan katılımcılar anketi cevaplamasına rağmen lojistik köylerden beklentileri ve algıları ilgili farklılık bulunmamıştır. Katılımcıların farklı cirolara sahip olmaları da lojistik köylerden beklentileri ve algıları etkilememiştir. Katılımcıların ihracat yaptıkları ülke sayısı arttıkça lojistik köylere duyulan ihtiyacında arttığı görülmüştür. Eğitim düzeyi arttıkça lojistik köylerden beklenen ve algılanan hizmetin artması gerektiği düşünüldürken farklı eğitim düzeyine sahip katılımcıların eşit seviyede düşüncelere sahip oldukları görülmüştür. Yöneticilerin şirketteki pozisyonu ve eğitim durumları tek tek ele alındığında lojistik köy algısını ölçmede görev tek başına da anlamlı ve önemli bir durumdayken eğitim düzeyinin tek başına önemli olmadığı sonucuna ulaştık. Ama ikisinin ortak etkisi ele alındığında ise çıkan sonucun anlamlı olduğu görülmüştür. İhracat yaptığı ülke sayısı ve ihracat yaptığı süre ise hem tek tek ele alındığında anlamlı hem de ikisinin ortak etkisi ele alındığında anlamlı olduğu sonucuna varılmıştır.

Araştırmanın betimsel ve çıkarımsal istatistik sonuçlarına ilişkin öneriler ise aşağıda yer almaktadır:

Uygulamaya Yönelik Öneriler

o Lojistik köylerin ihracata etkisine ilişkin firmalara gerekli bilgilendirmeler yapılmalıdır.

- Kurulacak lojistik köy konusunda farkındalık yaratmak, Konya'nın sorunlarına dikkat çekmek ve böylece gerek kamunun gerekse özel sektörün enerjisini doğru ve ortak bir hedefe odaklanması sağlanmalıdır.
 - Konya'nın diğer şehirlerle bağlantısının gerek demiryolu gerekse havayolu ile güçlendirilmesi yapılmalıdır.
 - Ülkemiz ve Konya'mızın ihracatının artması için lojistik köylerin kurulması ve verimli bir şekilde organize edilmesi gereklidir.
 - Uluslararası piyasalarda rekabet edebilmek ve lojistik maliyetlerin en asgari düzeye düşürülmesi açısından lojistik köylerin potansiyelinin farkındalığını oluşturmak gereklidir.
 - İhracat sürecindeki zorlukların ve yasal prosedürlerin daha hızlı ve daha kolay yapılabilmesi için lojistik köylere daha fazla önem verilmesi gereklidir.
 - Konya gibi ihracat potansiyeli çok yüksek olan bir şehrin lojistik faaliyetlerinin daha düşük maliyet ve daha güvenilir lojistik faaliyetlerle gerçekleştirilmesi gerekmektedir.
 - Maliyetlerin düşürülmesi, daha gelişmiş ve teknik uygulamaların kullanılması ihracat sürecine pozitif katkılar sunacağından dolayı lojistik köylerin altyapısı sağlam, modern teknolojiyle kuşatılmış binalardan oluşturulması gereklidir.
 - İnşaatı başlamış bulunun Konya (Kayacık) lojistik köyünün ivedilikle tamamlanması ve faaliyetlerine başlaması gerekmektedir.
 - Lojistik köylerin işlevsel faaliyetleri hakkında firmalar bilgilendirilmelidir.
- Araştırmaya Yönelik Öneriler*
- Lojistik köylerin ihracata etkisine ilişkin nitel bir çalışma ile konunun uzmanları ile derinlemesine araştırılabilir.
 - Türkiye genelini kapsayacak yeni bir araştırma yapılabilir.
 - Konya ili dışında başka illerde de bu çalışma yapılabilir.

Kaynakça

- Akandere, G. (2013). *Lojistik köylerin etkin yönetimi: Konya iline yönelik bir model önerisi*, yayınlanmış yüksek lisans tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Konya.
- Aydın, G. & Öğüt, K. S., (2008b). Avrupa ve Türkiye'de lojistik köyler, *2.Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, TCDD, İstanbul, c.2, s1478.
- Bamyacı, M.(2008). *Modern lojistik yönetimi: organize lojistik bölgeleri için bir yer seçim modeli*, yayınlanmış doktora tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.
- Bezirci, M. & Dündar, O.A., (2011). Lojistik köylerin işletmelere sağladığı maliyet avantajları, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (8-10) , 13(1).
- Canitez, M.& Tümer, G.(2005). *İthalat ve ihracatta lojistik, uygulamalı ithalat ihracat ve dokümantasyon*, 3.Baskı Gazi Kitabevi: Ankara
- Çancı, M. & Erdal, M. (2003). *Lojistik yönetimi*, Utikad Yayınları: İstanbul.
- Ekinci, İ. (2015). *İki yılda 7 lojistik köy faaliyete başladı 6'sında ise açılış yakın*, Erişim Tarihi: 13.01.2017, <https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/iki-yilda-7-lojistik-koy-faaliyete-basladi-6039sinda-ise-acilis-haberi-293145>
- Elgün, M. N. (2011). Ulusal ve uluslararası taşıma ve ticarete lojistik köylerin yapılanma esasları ve uygun kuruluş yeri seçimi, *Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi*, C. XIII, S.II.
- Güngörürler, S. (2004) *Ticaretin vazgeçilmezi lojistik sektöründe son gelişmeler*, (2004) İzmir Ticaret Odası, İzmir.
- Kebeci, S. (2015), *Lojistik köylerin pazarlama sürecine etkisi: Karabük özelinde sektörel algı durumu*, yayınlanmış yüksek lisans tezi: Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Karabük.
- Melemen, M. (2003). *Uygulamalı dış ticaret işlemleri*, Türkmen Kitapevi: İstanbul.

-
- Özgen, H. (2011). Samsun modern lojistik köyünün 21.yy. ekonomisine entegrasyonu: gelişen ve değişen şartlara uyumu stratejik yaklaşımlar: Samsun, *Samsun Sempozyumu* 2011.
- Paçaman, H. (2010). *Türkiye'deki işletmeler için ihracatın önemi, sorunları ve çözüm önerileri*, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İstanbul.
- Rimieni, K. & Grundey, D. (2007). Logistics centers concept through evolution and definition , *Engineering Economics*, 54(4): 87-95
- Skowron-Grabowska, B. (2007). *Development of logistics centers in Poland*, Czestochowa University of Technology, Annales Universitatis Apulensis series Oeconomica (1454-9409), Romania.
- Unece (United Nations Economic Commission for Europe) , *What is freight village*, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EN-REV-What_is_a_Freight_VillageFinalcorretto.pdf. 12.03.2016
- Utikad (2013). *Türkiye'de lojistik köyler ve önemi.*, [ww.utikad.org.tr/haberler/?id=10633](http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10633). 06.2016
- TCDD (2012). *Lojistik merkezler*, <http://www.lojistikhatti.com/haber/2012/09/1ojistik-merkezler>, 15.01.2017
- Zeybek, H. & Kaynak, M. (2007). İntermodal terminallerin gelişiminde lojistik merkezler, dağıtım parkları ve türkiye'deki durum, *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9 (2), 39-58: Ankara.