

Organize Sanayi Bölgelerinde Çalışan Lojistik Yöneticilerinin Lojistik Köylere Karşı Tutumu: Tekirdağ İli Örneği

Aytaç GÜT¹

¹Arş. Gör. Dr., Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, agut@nku.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7164-8750

Özet: Lojistik köyler, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetleri gerçekleştirebilen ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı ve güvenli aktarma olanağı sağlayan donanımlara sahip bölgelerdir. Bu alanlar, ticari potansiyel, ekonomik gelişim, trafik ve çevresel faydalar gibi alanlarda avantajlar sunmaktadır. Bu çalışma, lojistik köylerin lojistik sektöründe yarattığı avantajları anlamak ve lojistik yöneticilerin bu konudaki tutumlarını değerlendirmek amacıyla Tekirdağ Organize Sanayi Bölgelerinde lojistik alanında çalışan yöneticiler üzerinde gerçekleştirilmiştir. Elde edilen bulgular, yöneticilerin lojistik köylere karşı tutum düzeylerindeki farklılıkların, çalışma sürelerine bağlı olarak değiştiği göstermektedir. Çalışmanın bulguları, lojistik köylerin stratejik planlamasında ve sektördeki profesyonellerin lojistik köyler ile ilgili bilgi düzeylerinin geliştirilmesinde nasıl daha etkili bir şekilde kullanılabileceği konusunda yönlendirici olmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Köyler, OSB, Tekirdağ

Attitude of Logistics Managers Working in Organized Industrial Zones towards Logistic Villages: Tekirdağ Province Example

Abstract: Logistic villages are regions equipped with equipment that can perform activities such as storage, maintenance-repair, loading-unloading, handling and provide low-cost, fast and safe transfer between transportation modes. These areas offer advantages in areas such as commercial potential, economic development, traffic and environmental benefits. This study was carried out on managers working in the field of logistics in Tekirdağ Organized Industrial Zones in order to understand the advantages created by logistics villages in the logistics sector and to evaluate the attitudes of logistics managers on this issue. The findings show that the differences in the attitudes of managers towards logistics villages vary depending on their working hours. The findings of the study provide guidance on how they can be used more effectively in the strategic planning of logistics villages and in improving the knowledge level of professionals in the sector about logistics villages.

Keywords: Logistic Villages, Organized Industrial Zones, Tekirdağ

1. GİRİŞ

Lojistik, malların ve hizmetlerin üretildiği yerden tüketime sunulduğu yere kadar taşınması, depolanması ve dağıtılması ile ilgili tüm süreçleri kapsayan bir disiplindir. Lojistik, işletmelerin rekabet gücünü artırmada ve müşteri memnuniyetini sağlamada önemli bir rol oynamaktadır.

Lojistik sektöründeki teknolojik gelişmeler ve lojistik süreçlere entegrasyonda yaşanan artış, lojistik hizmetlerinin kapsamını ve karmaşıklığını artırmaktadır. Geleneksel depolama ve nakliye faaliyetlerinin yanı sıra, müşteriye özel hizmetler, etiketleme, montaj ve katma değerli operasyonlar gibi yeni hizmetler de lojistik süreçlerin bir parçası haline gelmiştir. Bu evrim, lojistik yöneticilerinin daha etkili hizmet sunma yönündeki ihtiyaçlarını da artırmaktadır.

Lojistik köyler, bu ihtiyaçları karşılamak için oluşturulan özel alanlardır. Lojistik köyler, ulusal ve uluslararası düzeyde çeşitli lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği, iyi planlanmış ve yönetilen bölgelerdir. Lojistik köyler, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri

bölme, birleştirme, paketleme gibi faaliyetleri gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı ve güvenli aktarma olanağı sağlayan donanımlara sahiptir.

Tekirdağ ili sahip olduğu konumu sayesinde önemli geçiş güzergahları ve lojistik hatlar üzerinde bulunmaktadır. İl kara, hava, deniz ve havayolu taşıma sistemlerinin tamamına erişimi sağlamakta olup bu sistemlerin geliştirilmesi ve intermodal olarak birbiri ile bağlanmasına ilişkin projelere de sahiptir. Bunlar içinde en önemlisi TCDD planlanan lojistik köyler arasında yer alan "Çerkezköy Lojistik Köy Merkezi"dir. Çerkezköy ve Çorlu arasında yer alan projenin bölgedeki Organize Sanayi Bölgelerine ve sanayi işletmelerine önemli avantajlar sağlaması öngörülmektedir.

Bu kapsamda çalışmanın odak noktası, Tekirdağ ilindeki Organize Sanayi Bölgelerinde lojistik departmanlarında çalışan yöneticilerin lojistik köylere karşı tutumlarının incelenmesidir. Çalışmanın örnekleme, bu bölgelerde görev yapan lojistik yöneticilerinden oluşmaktadır. Çalışma kapsamında Organize Sanayi Bölgelerinde lojistik alanında çalışan 383 yöneticiye ulaşılmıştır. Verilerin

analizi, katılımcıların demografik özelliklerini, lojistik köylere yönelik tutumlarını ve çalışma süreleri arasındaki ilişkiyi ortaya çıkarmaktadır.

2. LİTERATÜR TARAMASI

Lojistik ve taşımacılık alanlarında gelişen teknoloji ve sistemlerin lojistik süreçlere entegrasyonu birlikte, genişleyen lojistik ve taşımacılık hizmetleri, artık sadece geleneksel depolama ve nakliye faaliyetlerinin gerçekleştirildiği özel alanlar olmanın ötesine geçmiş; müşterilere özel hizmetler, etiketleme, montaj ve katma değerli hizmetlerin sunulduğu bir yapıya evrilmiştir. Bu evrim, lojistik süreçlerin müşteri memnuniyetini artırmak ve rekabet avantajı sağlamak amacıyla paydaşlarına daha iyi hizmet sunma yönünde önemli adımlar atılmasını beraberinde getirmiştir. Bu çerçevede, operasyonlarla ilgili tüm hizmetlerin en üst düzeyde sunulduğu, müşteri ihtiyaçlarının tam anlamıyla karşılandığı, intermodal taşıma avantajlarına sahip gelişmiş yük merkezlerinin belirli noktalarda kurulması kaçınılmaz hale gelmiştir. Bu bağlamda, lojistik köylerin kurulumu, taşıma kalitesinin artırılması ve müşteri memnuniyetinin olumlu yönde etkilenmesi için stratejik bir gereklilik haline almıştır (Çetinkaya, 2023).

Lojistik köyler, ulusal ve uluslararası düzeyde lojistik ve lojistikle ilişkili faaliyetlerin çeşitli işletmeler tarafından gerçekleştirildiği belirlenmiş bölgelerdir. Bu köyler genellikle büyük üretim merkezlerine, şehirlere, demiryolu ve karayolu hatlarına yakın, ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulur. Lojistik köylerde sunulan hizmetler arasında uzun mesafe taşımacılık, dağıtım, mal sınıflandırma ve gruplandırılması, depolama, ayrıştırma ve bu işlemler için gerekli olan diğer katma değer hizmetler yer alır (Aydın & Öğüt, 2008).

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından yapılan tanıma göre, lojistik köyler, lojistik ve taşımacılık şirketlerini içeren resmi kurumlarla entegre bölgelerdir. Bu köyler, her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme gibi faaliyetleri gerçekleştirebilen, taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı ve güvenli aktarmaya olanak tanıyan donanımlı bölgelerdir (Güleryüz & Coşmuş, 2022). Lojistik köyler, lojistikle ilgili ulusal veya uluslararası boyutta mal sınıflandırılması, gruplandırılması, ayrıştırma, depolama ve dağıtım gibi hizmetleri yerine getirebilen ve bu süreçlere ilişkin bankacılık, sigortacılık gibi katma değer sağlayan hizmetleri kamu veya özel sektör işletmeleri tarafından yerine getirilen özel yerlerdir (Aydın & Öğüt, 2008).

Lojistik köyler, ulaşım ve taşıma koridorlarının üzerinde kurulan ya da etkin bağlantıları olan ve intermodal (birden fazla taşımacılık fonksiyonuna erişim olanağı sağlayan) olarak kurulan alanlardır. İntermodal olanakları sayesinde kara, demiryolu ve liman bağlantılarına yakınlığı, yüklerin bu modlar arasında hızlı ve ucuz maliyetli şekilde taşınmasına da katkı sağlamaktadır (Higgins & Ferguson, 2011).

Lojistik köyler hem bölgesel bazda hem de ülke bazında lojistik sektörünün büyümesine önemli katkılar sağlayan ihtisas alanlarıdır. Bu nedenle lojistik köylerin kurulum yerleri intermodal avantajlarını ve büyüme potansiyelini yansıtabilecek şekilde planlanmalıdır. Kuruluş yerinin seçiminde, verilecek hizmetler, lojistik köy büyüklüğü ve kapasitesi, ulaşım altyapısı, intermodal taşımacılık özellikleri, coğrafi ve jeopolitik yapı, kentleşme ve kentin büyüme potansiyeli, lojistik köy yönetim yapısı ile bölgenin sosyo-kültürel, demografik ve ekonomik çevre unsurları da dikkate alınmalıdır (İZTO Kent Danışmanlığı Ofisi, 2008).

Lojistik köyler, kendilerine özgü bir organize lojistik bölgesi formatına sahiptir. Organize Sanayi Bölgeleri üretim işlevlerinin yerine getirildiği bölgeler olması nedeniyle, bu bölgeler de depolama tesisleri gibi lojistik ve taşımacılık hizmetlerinin sağlanması mümkün değildir. Bu nedenle bu tür faaliyetler bu bölgelerin dışında yapılmaktadır. Bu amaçla, 10 Kasım 2008 tarihinde ve 27050 (Mükerrer) sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'nda yapılan bir değişiklikle, "ihtisas OSB" tanımı organize sanayi bölgeleri (OSB) içine eklenmiştir. Yapılan değişikliğe göre, aynı sektör ve sektör grubu içinde faaliyet gösteren ve esas amacı lojistik hizmet vermek olan tesisleri içeren Organize Sanayi Bölgeleri, "İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri" olarak tanımlanmıştır (Koldemir, vd., 2009).

Lojistik köylerin etkin bir şekilde hayata geçirilmesi, buldukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkılar sağlamaktadır. Aynı zamanda intermodal taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve kurulumu ile bölgedeki sanayiciler ürünlerini daha verimli ve hızlı taşıyabilmekte, dolayısıyla da rekabet gücünü artırıcı bir fayda yaratmaktadır. Lojistik köyler, yük taşımacılığıyla ilgili tüm hizmetlerin optimal düzeyde sunulduğu, müşterilerin idari, teknik, sosyal ve diğer ihtiyaçlarının başarıyla karşılandığı, ayrıca taşıma faaliyetlerinin en iyi şekilde gerçekleştirildiği ve müşteri memnuniyetinin maksimum seviyede tutulduğu merkezler olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca ürünlerin alıcıya daha hızlı ulaşmasını sağlayarak maliyetlerin önemli ölçüde azalmasına katkıda bulunmaktadır (Kılıç, vd., 2009). Bunun yanında

lojistik köylerin yaratacağı üstün ve yönleri ve potansiyel faydaları şu şekilde özetlemek mümkündür (Çetinkaya, 2023):

- Trafik ve çevresel faydalar: Lojistik köyler, trafik yoğunluğunu, arazi kullanımını ve dolayısıyla enerji tüketimini azaltarak çevre kirliliğinin de azalmasına yardımcı olmaktadır. Lojistik köylerde, yüklerin bir araya getirilerek birden fazla taşıma modu kullanılarak taşınması sayesinde, karayolu taşımacılığının azaltılması ve çevre kirliliğinin düşürülmesi sağlanmaktadır.
- Ekonomik faydalar: Lojistik köyler, bölgesel ve ulusal ekonomiye katkı sağlamaktadır. Lojistik köyler, istihdam yaratarak, bölgesel ekonomik kalkınmaya katkıda bulunmaktadır. Ayrıca, lojistik köyler, işletmelerin maliyetlerini düşürerek ve taşıma cirolarını artırarak rekabet gücünün artırmasına yardımcı olmaktadır.
- Lojistik verimlilik: Lojistik köyler, lojistik verimliliğini artırmaktadır. Lojistik köylerde, yüklerin bir araya getirilerek taşınması sayesinde, taşıma maliyetleri düşürülmekte ve lojistik zincirin verimliliği artmaktadır.

3. YÖNTEM

Bu araştırma Tekirdağ ilinde yer alan Organize Sanayi Bölgelerinde lojistik departmanlarında çalışan yöneticilerin lojistik köylere karşı tutumlarının, lojistik alanında çalışma süreleri ve lojistik alanında yönetici olarak geçirdikleri süre açısından farklılık gösterip göstermediğini incelemektedir.

3.1. Araştırmanın Örneklemi

Tablo 1: Ölçeğin Cronbach Alpha (α) Değerleri

	Madde Sayısı	Dağdeviren	Köroğlu	Araştırma Verisi
İşbirliği ve ulaşım maliyeti	8	0,88	0,72	0,85
Üretim ve pazarlama alanının genişlemesi ve müşteri ilişkileri	6	0,84	0,86	0,81
Güvenli ulaşım ve karlılık	5	0,9	0,58	0,61
Operasyonel kolaylık	4	0,85	0,66	0,73
Rekabet avantajı ve tanıtım	6	0,82	0,8	0,6
Genel	29	0,93	0,91	0,87

Ölçeğin güvenilirliği, kullanılan ifadelerin homojen bir yapı sergileyip sergilemediğini belirlemek amacıyla "Cronbach Alpha" yöntemi ile değerlendirilmiştir. Cronbach Alpha, ölçüm aracındaki maddeler arasındaki iç tutarlılık düzeyini ölçen bir değerdir ve bu sayede ölçeğin güvenilirlik seviyesini değerlendirmede kullanılan bir

Tablo 2: Cronbach Alpha Güvenilirlik Katsayısı Aralıkları

Araştırmanın evrenini Tekirdağ ilinde yer alan Organize Sanayi Bölgelerinde lojistik departmanlarında çalışan yönetici pozisyonundaki (lojistik yöneticisi, müdürü, direktörü, şefi gibi) çalışanlar oluşturmaktadır. Örneklem seçilirken, verilerin toplanma sürecinin kısıtlılıkları nedeniyle, erişilebilir ve katılmayı kabul eden kişiler örnekleme alındığı için olasılığa dayalı olmayan kolay örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntem, yaygın olarak kullanılan bir yaklaşımdır ve esas olarak, araştırmaya katılmak isteyen gönüllülerin katılımına odaklanır. Çalışma için en kolay ulaşılabilen katılımcılar seçilir ve çalışmanın gerektirdiği büyüklüğe ulaşılan kadar araştırmaya devam edilir. Araştırma kapsamında 383 katılımcıya ulaşılmıştır.

3.2. Ölçüm Aracı ve Güvenilirliği

Araştırmada kullanılan ölçüm aracı iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde araştırmaya katılan katılımcıların demografik özelliklerine ilişkin bilgiler sorulmaktadır. İkinci bölüm ise Dağdeviren (2019) ve Köroğlu (2023) tarafından geçerlilik ve güvenilirlikleri sınanmış "Lojistik Köy Tutum Ölçeği" kullanılmıştır. Lojistik Köy Tutum Ölçeği, 5'li likert tipinde hazırlanmış olup, İş birliği ve ulaşım maliyeti (İUM-8 madde), Üretim ve pazarlama alanının genişlemesi ve müşteri ilişkileri (UPM-6 madde), Güvenli ulaşım ve karlılık (GUK-5 madde), Operasyonel kolaylık (OPK-4 madde), Rekabet avantajı ve tanıtım (RAT-6 madde) olmak üzere 5 alt boyuttan ve toplam 29 maddeden oluşmaktadır. Ölçeğin geçerlilik ve güvenilirlik sınavasını yapan Dağdeviren ve Köroğlu çalışmalarında elde edilen Cronbach Alpha (α) güvenilirlik katsayıları ile araştırma verisinden elde edilen güvenilirlik katsayıları Tablo 1'de verilmiştir.

istatistiksel parametredir. Cronbach' Alpha değerlerinin yorumlanmasında farklı görüşler bulunmakta olsa da kabul edilebilir değerler çoğu yazar tarafından benzer şekilde yorumlanmaktadır. Cronbach's Alpha değerlerinin yorumlanmasında (Kalaycı, 2010) tarafından sunulan değerler kullanılmıştır.

Güvenilirlik Düzeyi	α katsayı aralığı
Güvenilir Değildir	$0,00 \leq \alpha < 0,40$
Güvenilirlik Düşüktür	$0,40 \leq \alpha < 0,60$
Oldukça Güvenilirdir	$0,60 \leq \alpha < 0,80$
Güvenilirlik Yüksek	$0,80 \leq \alpha < 1,00$

Tablo 1 incelendiğinde ölçeğe ilişkin elde edilen Cronbach's Alpha güvenilirlik indeksi ölçek bütünü için $\alpha=0,87$ olarak elde edilmiştir. Bu değer ölçek bütünüün güvenilirliğinin yüksek düzeyde olduğunu göstermektedir. Ölçeğin alt boyutları için Cronbach's Alpha güvenilirlik indeksi değerleri incelendiğinde; İşbirliği ve ulaşım maliyeti için $\alpha=0,85$, Üretim ve pazarlama alanının genişlemesi ve müşteri ilişkileri için $\alpha=0,81$, Güvenli ulaşım ve karlılık için $\alpha=0,61$, Operasyonel kolaylık için $\alpha=0,73$ ve Rekabet avantajı ve tanıtım için $\alpha=0,60$ olarak elde edilmiştir. Bu değerler ölçeğin alt boyutlarının güvenilirliğinin yüksek ve oldukça güvenilir düzeyde olduğunu göstermektedir.

3.3. Verilerin Analizi

Bu araştırmada, IBM SPSS 21.0 programı kullanılarak elde edilen veriler analiz edilmiştir. Katılımcılardan Tablo 3: Katılımlara Ait Bilgiler

	N	%
Yaşınız?	21-30 arası	14,62%
	31-40 arası	32,90%
	41-50 arası	30,55%
	51-60 arası	11,23%
	60 ve üstü	10,70%
	Toplam	383
Cinsiyetiniz?	Kadın	27,94%
	Erkek	72,06%
	Toplam	383
Lojistik ile ilgili Departmanlarda Çalışma Süreniz Nedir?	1-5 yıl	14,36%
	6-10 yıl	30,55%
	11-15 yıl	18,28%
	16-20 yıl	22,98%
	21 ve üstü	13,84%
	Toplam	383
Lojistik ile ilgili Departmanlarda Kaç Yıldır Yönetici Olarak Çalışıyorsunuz?	1-5 yıl	38,38%
	6-10 yıl	29,24%
	11 ve üzeri	32,38%
	Toplam	383
Eğitim durumunuz?	Lise ve Öncesi	7,05%
	Önlisans	17,23%

toplanan veriler, tanımlayıcı istatistiksel yöntemler kullanılarak incelenmiştir. Lojistik alanında çalışan yöneticilerin lojistik köy tutumlarının lojistik alanında çalışma sürelerine ve bu alanda yönetici olarak çalışma sürelerine göre gruplar arasındaki farklılıklarının incelenmesinde "One Way ANOVA" testi kullanılmıştır. ANOVA testi sonucunda anlamlı farklılığın bulunduğu değişkenler için Post-Hoc LSD testi uygulanarak, her bir grubun diğer gruplardan farklılıkları belirlenmiştir.

4. BULGULAR

4.1. Tanımlayıcı İstatistikler

Araştırmaya katılan toplam 383 kişinin kişisel bilgilerine ilişkin frekans ve yüzde değerleri Tablo 3'te verilmiştir.

Lisans	188	49,09%
Lisansüstü	102	26,63%
Toplam	383	100,00%

Araştırmaya katılan kişilerin yaşlarına göre dağılımları incelendiğinde; kişilerin %14,62'si 21-30 yaş, %32,90'ı 31-40 yaş, %32,90'ı 41-50 yaş, %11,23'ü 51-60 yaş ve %10,70'i 61 yaşın üzerindedir. Kişilerin cinsiyetlerine göre dağılımları incelendiğinde; kişilerin %27,94'ü kadın, %72,06'sı erkektir. Lojistik departmanlarının çalışma şartları düşünüldüğünde erkek personelin yoğun olması beklenebilir. Kişilerin lojistik ile ilgili departmanlarda çalışma süreleri incelendiğinde; %14,36'sı 1-5 yıl, %30,55' 6-10 yıl, %18,28'i 11-15 yıl, %22,98'i 16-20 yıl ve %13,84'ü ise 21 yılın üzerindedir. Lojistik ile ilgili departmanlarda yönetici pozisyonunda çalışma süreleri incelendiğinde; %38,38'i -5 yıl arası, %29,24'ü 6-10 yıl arası, %32,38'i ise 11 yıldan uzun süredir bu departmanlarda yönetici olarak görev yaptıklarını belirtmişlerdir. Kişilerin eğitim düzeylerine göre dağılımları incelendiğinde; kişilerin %7,05'i lise ve öncesi eğitim seviyesine

sahip iken, %17,23'ü ön lisans mezunu, %49,09'u lisans mezunu ve %26,63'ü de lisansüstü eğitim mezunudur.

4.2. Lojistik Alanında Çalışan Yöneticilerin Lojistik Köylere Karşı Tutumunun Çalışma Süreleri ve Yöneticilik Sürelerine Göre İncelenmesi

Lojistik alanında çalışan yöneticilerin lojistik köylere karşı tutum düzeylerinin lojistik departmanlarındaki toplam çalışma sürelerine göre farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla "One Way ANOVA" testi uygulanmıştır. Tablo 4'te ANOVA testine ilişkin ortalama, standart sapma istatistikleri ve olasılık (p) değerleri ve ANOVA testi sonucunda anlamlı farklılığın bulunduğu değişkenlere ilişkin Post-Hoc LSD testi sonuçları verilmiştir.

Tablo 4: Lojistik Alanında Çalışan Yöneticilerin Lojistik Köylere Karşı Tutum Düzeylerinin Lojistik Departmanlarındaki Toplam Çalışma Sürelerine Göre "One Way ANOVA" Testi Sonuçları

Bağımlı Değişken	Yaş	N	Ort.	SS.	p	Post-Hoc LSD
İşbirliği ve Ulaşım Maliyeti	a)1-5 yıl	55	3,009	0,294	0,000	b>a c>a,b d>a,b e>a,b,c,d
	b)6-10 yıl	117	3,402	0,575		
	c)11-15 yıl	70	4,270	0,357		
	d)16-20 yıl	88	4,240	0,349		
	e)21 ve üstü	53	4,517	0,170		
	Toplam	383	3,851	0,678		
Üretim ve Pazarlama Alanının Genişlemesi ve Müşteri İlişkileri	a)1-5 yıl	55	3,806	0,490	0,031	c>b d>b
	b)6-10 yıl	117	3,726	0,580		
	c)11-15 yıl	70	3,943	0,496		
	d)16-20 yıl	88	3,934	0,523		
	e)21 ve üstü	53	3,881	0,594		
	Toplam	383	3,846	0,547		
Güvenli Ulaşım ve Karlılık	a)1-5 yıl	55	3,778	0,713	0,754	
	b)6-10 yıl	117	3,867	0,658		
	c)11-15 yıl	70	3,929	0,578		
	d)16-20 yıl	88	3,855	0,680		
	e)21 ve üstü	53	3,811	0,657		
	Toplam	383	3,855	0,655		
Operasyonel Kolaylık	a)1-5 yıl	55	3,045	0,428	0,000	b>a c>a,b,d d>a,b e>a,b,c,d
	b)6-10 yıl	117	3,451	0,661		
	c)11-15 yıl	70	4,304	0,394		

	d)16-20 yıl	88	4,256	0,444	
	e)21 ve üstü	53	4,500	0,225	
	Toplam	383	3,879	0,717	
Rekabet Avantajı ve Tanıtım	a)1-5 yıl	55	3,918	0,603	0,326
	b)6-10 yıl	117	3,788	0,607	
	c)11-15 yıl	70	3,898	0,639	
	d)16-20 yıl	88	3,854	0,529	
	e)21 ve üstü	53	3,714	0,693	
	Toplam	383	3,832	0,609	

Lojistik departmanında çalışan yöneticilerin lojistik köy tutum düzeylerinin lojistik alanında çalışma sürelerine göre farklılıklarının incelenmesine yönelik yapılan ANOVA testi sonuçlarına göre; “İşbirliği ve ulaşım maliyeti, Üretim ve Pazarlama Alanının Genişlemesi ve Müşteri İlişkileri, Operasyonel Kolaylık” değişkenleri için hesaplanan olasılık (p) değerleri 0,05 anlamlılık düzeyinin altında olduğundan yöneticilerin lojistik alanında çalışma sürelerine göre lojistik köy tutumlarının değişiklik gösterdiği ve gruplar arasında anlamlı bir farklılık olduğu görülmektedir. Bununla birlikte “Güvenli Ulaşım ve Karlılık ve Rekabet Avantajı ve Tanıtım” değişkenleri için hesaplanan olasılık (p) değerleri 0,05 anlamlılık düzeyinin üstünde olduğu ve anlamlı bir farkın olmadığı söylenebilir. Farklılıklarının incelenmesine yönelik yapılan Post-Hoc analizi sonuçlarına göre:

Yöneticilerin işbirliği ve ulaşım maliyetine ilişkin tutumlarının çalışma sürelerine göre ortalama farklılıkları incelendiğinde; daha uzun süre lojistik alanında çalışan yöneticilerin lojistik köylerin işbirliği ve ulaşım maliyeti sağladıklarına ilişkin tutumları daha az süredir çalışan yöneticilerden daha

yüksektir. Yöneticilerin üretim ve pazarlama alanının genişlemesi ve müşteri ilişkilerine ilişkin tutumlarının çalışma sürelerine göre ortalama farklılıkları incelendiğinde; 11-20 yıl aralığında lojistik alanında çalışan yöneticilerin lojistik üretim ve pazarlama alanının genişlemesi ve müşteri ilişkilerini artırıcı etki sağladıklarına ilişkin tutumları 6-10 yıl aralığında lojistik alanında çalışan yöneticilerden daha yüksektir. Yöneticilerin operasyonel kolaylığa ilişkin tutumlarının çalışma sürelerine göre ortalama farklılıkları incelendiğinde; daha uzun süre lojistik alanında çalışan yöneticilerin lojistik köylerin operasyonel kolaylık sağladıklarına ilişkin tutumları daha az süredir çalışan yöneticilerden daha yüksektir.

Lojistik departmanı yöneticilerinin lojistik köylere karşı tutum düzeylerinin lojistik departmanlarında yönetici olarak geçirdikleri sürelerle göre farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla “One Way ANOVA” testi uygulanmıştır. Tablo 4’te ANOVA testine ilişkin F test istatistikleri ve olasılık (p) değerleri ve ANOVA testi sonucunda anlamlı farklılığın bulunduğu değişkenlere ilişkin Post-Hoc LSD testi sonuçları verilmiştir.

Tablo 4: Lojistik Alanında Çalışan Yöneticilerin Lojistik Köylere Karşı Tutum Düzeylerinin Lojistik Departmanlarındaki Toplam Yönetici Olarak Çalışma Sürelerine Göre “One Way ANOVA” Testi Sonuçları

Bağımlı Değişken	Yaş	N	Ort.	SS.	p	Post-Hoc LSD
İşbirliği ve Ulaşım Maliyeti	a)1-5 yıl	147	3,176	0,528	0,000	b>a c>b,a
	b)6-10 yıl	112	4,023	0,575		
	c)11 ve üzeri	124	4,495	0,357		
	Toplam	383	3,851	0,349		
UPM Üretim ve Pazarlama Alanının Genişlemesi ve Müşteri İlişkileri	a)1-5 yıl	147	3,738	0,560	0,004	c>a
	b)6-10 yıl	112	3,869	0,497		
	c)11 ve üzeri	124	3,954	0,555		
	Toplam	383	3,846	0,547		
GUK	a)1-5 yıl	147	3,827	0,658	0,806	
	b)6-10 yıl	112	3,868	0,668		

	c)11 ve üzeri	124	3,876	0,645		
	Toplam	383	3,855	0,655		
Güvenli Ulaşım ve Karlılık	a)1-5 yıl	147	3,211	0,597	0,000	b>a c>b,a
	b)6-10 yıl	112	4,054	0,416		
	c)11 ve üzeri	124	4,512	0,227		
	Toplam	383	3,879	0,717		
RAT	a)1-5 yıl	147	3,856	0,600	0,631	
	b)6-10 yıl	112	3,786	0,602		
	c)11 ve üzeri	124	3,844	0,627		
	Toplam	383	3,832	0,609		

Lojistik departmanında çalışan yöneticilerin lojistik köy tutum düzeylerinin lojistik alanında yönetici olarak çalışma sürelerine göre farklılıklarının incelenmesine yönelik yapılan ANOVA testi sonuçlarına göre; “İşbirliği ve ulaşım maliyeti, Üretim ve Pazarlama Alanının Genişlemesi ve Müşteri İlişkileri, Operasyonel Kolaylık” değişkenleri için hesaplanan olasılık (p) değerleri 0,05 anlamlılık düzeyinin altında olduğundan yöneticilerin lojistik alanında yönetici olarak çalışma sürelerine göre lojistik köy tutumlarının değişiklik gösterdiği ve gruplar arasında anlamlı bir farklılık olduğu görülmektedir. Bununla birlikte “Güvenli Ulaşım ve Karlılık ve Rekabet Avantajı ve Tanıtım” değişkenleri için hesaplanan olasılık (p) değerleri 0,05 anlamlılık düzeyinin üstünde olduğu ve anlamlı bir farkın olmadığı söylenebilir. Farklılıklarının incelenmesine yönelik yapılan Post-Hoc analizi sonuçlarına göre:

Yöneticilerin işbirliği ve ulaşım maliyetine ilişkin tutumlarının yönetici olarak çalışma sürelerine göre ortalama farklılıkları incelendiğinde; daha uzun süre lojistik alanında yönetici olarak çalışan yöneticilerin lojistik köylerin işbirliği ve ulaşım maliyeti sağladıklarına ilişkin tutumları daha az süredir çalışan yöneticilerden daha yüksektir. Yöneticilerin üretim ve pazarlama alanının genişlemesi ve müşteri ilişkilerine ilişkin tutumlarının çalışma sürelerine göre ortalama farklılıkları incelendiğinde; 11 yıl ve üzeri lojistik alanında yönetici olarak çalışan yöneticilerin lojistik üretim ve pazarlama alanının genişlemesi ve müşteri ilişkilerini artırıcı etki sağladıklarına ilişkin tutumları 1-5 yıl aralığında lojistik alanında yönetici olarak çalışan yöneticilerden daha yüksektir. Yöneticilerin operasyonel kolaylığa ilişkin tutumlarının çalışma sürelerine göre ortalama farklılıkları incelendiğinde; daha uzun süre lojistik alanında yönetici olarak çalışan yöneticilerin lojistik köylerin operasyonel kolaylık sağladıklarına ilişkin tutumları daha az süredir yönetici olarak çalışan yöneticilerden daha yüksektir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Lojistik köyler, intermodal taşıma avantajları sunmaları, maliyet azaltma, rekabet avantajı elde etme ve müşteri memnuniyetini artırma gibi birçok avantaj ile kuruldukları bölgenin gelişimine önemli katkılar sağlamaktadır. Tekirdağ ili Türkiye'nin önemli sanayi bölgelerinden birisidir. Tekirdağ ili içerisinde 14 Organize Sanayi Bölgesi ve 1 adet Serbest Bölge bulunmakta olup sanayi işletmeleri bu bölgelerde toplanmışlardır. Tekirdağ iline kurulması planlanan ve proje kapsamına alınan Çerkezköy Lojistik Köy Projesi, bölgenin önemli geçiş güzergahları üzerinde yer alması, kara, deniz, demiryolu ve hava ulaşımını birleştirebilecek intermodal ulaşım altyapılarına sahip olması ve Avrupa ile köprü niteliğine sahip konumu nedeniyle bölge açısından önemli bir proje olarak görülmektedir. Organize Sanayi Bölgesinde yer alan işletmelerde lojistik alanında yönetici olarak çalışanlar üzerine yapılan bu çalışma yöneticilerin kurulması planlanan lojistik ile ilgili tutumlarını belirlemek üzerine gerçekleştirilmiştir.

Çalışma kapsamında lojistik alanında çalışan 383 yöneticiye ulaşılmıştır ve bu yöneticilere lojistik köylere karşı tutumlarına ilişkin sorular yöneltilmiştir. Çalışma sonucunda, lojistik alanında çalışan yöneticilerin lojistik köylere karşı tutum düzeylerindeki farklılıkların, çalışma sürelerine bağlı olarak değiştiği ve bu farklılıkların belirli lojistik konularında daha fazla deneyime sahip olan yöneticiler arasında daha belirgin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu bulgular, lojistik yöneticileri arasındaki deneyim farklarının lojistik köylere yönelik stratejik yaklaşımlarını etkileyebileceğini göstermektedir. Bu bağlamda, lojistik yöneticilerin eğitim ve gelişim programlarına katılımları, deneyimlerini artırmaları ve bu konuda bilgi paylaşımını teşvik etmek, lojistik köylerin etkili bir şekilde kullanılmasına yönelik stratejilerin geliştirilmesinde önemli olabilir.

Bu sonuçlar, lojistik yöneticilerinin deneyimlerinin, lojistik köylere yönelik tutumlarını etkileyebileceğini ve bu deneyimlerin belirli lojistik konularında farklı bir perspektif kazandırabileceğini göstermektedir. Önerilen stratejiler arasında, lojistik departmanında çalışan yöneticilerin deneyim düzeylerine göre özelleştirilmiş eğitim ve gelişim programları uygulamak, lojistik köylerin avantajlarına dair farkındalığı artırmak ve bu alandaki en iyi uygulamaları paylaşmak yer alabilir. Ayrıca, lojistik yöneticileri arasındaki deneyim farklılıklarını dikkate alarak lojistik köylerin etkili bir şekilde kullanılmasına yönelik stratejiler geliştirmek için daha fazla araştırma yapılması önerilmektedir.

KAYNAKÇA

Aydın, G., & Öğüt, K. (2008). Lojistik Köy Nedir? 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı (s. 1439-1448). İstanbul: TCDD.

Çetinkaya, O. (2023). Lojistik Köylerin Performans Değerlendirme Kriterlerinin Belirlenmesine İlişkin Bir Araştırma. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. içinde İstanbul: İntabul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Dağdeviren, F. (2019). Mersin İlinde Faaliyet Gösteren Lojistik İşletmelerinde Çalışanların Lojistik Köylere Bakış Açılarının Değerlendirilmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. içinde Mersin: Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Gülyüz, S., & Coşmuş, Ş. (2022). Lojistik Köy Seçimi için AHP-TOPSIS Temelli Bir Karar Verme Yaklaşımı. Journal of Transportation and Logistics, s. 321-340.

Higgins, C., & Ferguson, M. (2011). An Exploration of the Freight Strategy, Fourth Edition. England: Prentice Hall.

İZTO Kent Danışmanlığı Ofisi. (2008). Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya'daki Lojistik Merkezler. İzmir: İZTO.

Kalaycı, Ş. (2010). SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri,. Ankara: Asil Yayın Dağıtım.

Kılıç, Y., Karaatlı, A., Demiral, M., & Pala, Y. (2009). Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği. Uluslararası Davraz Kongresi, (s. 739-752). Isparta.

Koldemir, B., Çancı, M., & Gönüler, E. (2009). Büyük Ölçekli Kent Planlamasında Lojistik Köyler. İzmir Ulaşım Sempozyumu, (s. 457-464). İzmir.

Koroğlu, A. (2023). Karaman İli Organize Sanayi Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmelerdeki Yöneticilerin Lojistik Köylere Yönelik Tutumlarının İncelenmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. içinde Karaman: Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü