

# Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları: Güncel Gelişmeler<sup>1</sup>

S. Altunay Nuray<sup>2</sup>

Hazal Duman Alptekin<sup>3</sup>

## ÖZET

Lojistik köyler, birden fazla taşıma modunun entegre edildiği, gelen malların aktarıldığı, düzenlendiği ve taşımaya hazırlandığı alanlar olup, lojistik faaliyetlerin tek bir bölgede toplanmasını sağlamakla önemli bir stratejik değer taşımaktadır.

Ülke ekonomileri üzerinde yarattıkları katma değer açısından önemli bir konuma sahip olan ve modern ticaretin dinamiklerine hizmet eden lojistik köylerin ülkemizdeki yapılanma süreci 2006 yılında atılmış ve günümüze kadar gelen süreçte ilgili yapılanma hız kazanmıştır.

Bu çalışmada, ticari hayat üzerinde sunduğu katkılarla birlikte iş istihdam olanaklarının artırılmasından, çevresel düzene kadar farklı birçok alana etki eden lojistik köylerin Dünya’da ve Türkiye’de yapılanma sürecinin ele alınması amaçlanmıştır. İlgili amaç dahilinde Avrupa, Asya ve Amerika’daki lojistik köy yapılanmaları ele alındıktan sonra, Türkiye’nin 100 yılına girdiğimiz süreçte lojistik köy altyapısının mevcut durumu değerlendirilmiştir.

- 1 Bu çalışma, KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı bünyesinde hazırlanan “Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajı ve İş Modeli İnovasyonunun Süreçteki Rolü” isimli Yüksek Lisans tezinden üretilmiştir.
- 2 Arş. Gör. Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, altunaynuray@nevşehir.edu.tr, Orcid Id: 0000-0002-1041-7702
- 3 Dr. Öğr. Üyesi KTO Karatay Üniversitesi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Sigortacılık ve Sosyal Güvenlik Bölümü, hazal.duman.alptekin@karatay.edu.tr, Orcid Id: 0000-0001-8893-4622

## GİRİŞ

Sürekli gelişmekte olan dünya ticareti beraberinde ulusal ve uluslararası lojistik faaliyetlerini destekleyen ve ticari hayatı hareketlendiren lojistik köylerin ortaya çıkmasına imkan sağlamıştır. Bu noktada Amerikan bağlamında ortaya çıkan ve günümüzde tüm dünya ülkelerindeki ticari akışı etkileyen lojistik köyler ticari hayata tabi olan taşımacılık, dağıtım, depolama gibi tüm lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü faaliyet alanlarıdır (Ellinger vd., 2000).

1900’lerin ortalarına doğru farklı ülkelerde yayılmaya başlayan lojistik köy sistemleri temelde ticari hayatın akışına etki eden dağıtım sistemi mantığı ile ilk olarak faaliyet göstermeye başlasa da günümüzde üretim dinamiklerinin tüm süreç ve akışını içine alan merkezi bir yapıya dönüşmüşlerdir (Higgins ve Ferguson, 2011). Gerçekleşen bu dönüşüm neticesinde lojistik köyler kamu ve özel işletmeler açısından çok boyutlu bir etkileşim alanı oluşturduğu gibi, ortaya çıkan bu etkileşim temel lojistik faaliyetlerinin yarattığı maliyetlerin de firmalar arasında paylaşılmasına ve düşülmesine imkân sağlayan bir yapı sunmaktadır (Rimienė ve Grundey, 2007).

Literatüre bakıldığında ise, lojistik köylerin dünya ticareti üzerindeki faydaları 3 ana başlık altında toplanmaktadır (Grondys vd., 2015; Sekkeli vd., 2020). Bahsi geçen faydalardan ilki sektörel faydalar olup, lojistik işleyiş sürecinde yükleme, depolama gibi ana faaliyetlerin kapasite artışı sağlamak (Dumlu, 2022), dağıtım kanalı kontrolü (Onyemechi, 2013), tedarik zinciri akış sürecince faaliyetlerin esneklik kazanması (Küçük, 2019) gibi farklı birçok pozitif çıktıya sahiptir.

Lojistik köylerin sağladığı ikinci ana fayda alanı ise ekonomik faaliyetlerdir. Bu kapsamda yapılan araştırmalar lojistik köylerin kurulduğu bölgelerde yatırım teşvik yapısının genişlediği (Gümüş, 2009), işletmeler arası yaratılan etkileşim ortamının hem işletme gelirlerine katkı sağladığı hem de yarattığı ithalat ihracat hacmi ile ekonomik büyümenin bir dinamiği olduğunu göstermektedir (Sarrazin vd., 2018).

Lojistik köylerin sektörel ve ekonomik bazda yarattığı avantajlar dışında toplumda yarattığı önemli faydalardan biri de çevresel faydaları içermektedir (Demiroğlu, 2013; Fichtinger vd., 2015). Spesifik olarak, artan nüfus dinamikleri, kentleşme oranı ve bu durumun bir tetikleyicisi olan güçlü ticari hayata sahip yaşam alanlarında yaşanan karbon salınım ve kirlilik problemi gün geçtikçe uluslararası bir problem haline gelmektedir (Turgut, 2017). Bu noktada sadece Avrupa’da merkezi bölgelerde yürütülen lojistik faaliyetlerin yarattığı çıktıların karbon salınım problemini %25 oranında tetiklediğini göstermektedir (Keleş ve Güngör, 2021).

Lojistik köy aktivitelerinin çevresel düzene etkisini ele alan araştırmalara bakıldığında ise merkezi alanlar dışında konumlandırılan ve uluslararası kurulum standartlarına sahip lojistik köyler kombine taşımacılık temelli hareketliliğinin trafik yükünün azalmasını destekler ve çevre kirliliğini azaltır (Tsamboulas ve Kapros, 2017).

Tüm bu açıklamalar bir arada değerlendirildiğinde lojistik köyler ticari hayat üzerinde sunduğu katkılarla birlikte iş istihdam olanaklarının artırılmasından, çevresel düzene kadar farklı birçok alana etki eden bütünlük sistemler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte bu faydalar bugün lojistik köylerin dünyanın farklı birçok bölgesinde kurulmasına ve yaygınlaşan bir ekosistem haline gelmesine imkân sağlamaktadır.

Bütün bunlardan hareketle çalışmanın temel amacı, Dünya’da ve Türkiye’de faaliyet gösteren lojistik köyler hakkında bilgi sunmaktır. Spesifik olarak, Avrupa, Asya ve Amerika’daki lojistik köy yapılanmaları ele alındıktan sonra, Türkiye’nin 100 yılına girdiğimiz süreçte lojistik köy altyapısının mevcut durumu değerlendirilmiştir.

## 1. AVRUPA BAĞLAMINDA LOJİSTİK KÖY YAPILANMASI

Lojistik köylerin Avrupa bağlamında yapılanma süreci 1960’lı yılların sonlarına işaret etmektedir. Spesifik olarak ilgili yapılanma sürecinde 1991 yılında kurulan “Europlatforms” Avrupa bağlamında lojistik köy kuruluş mantalitesinin ticari hayatta yer kazanmasına imkân sağlamış ve kuruluşun faaliyetleri AB üyesi ülkelerin desteği ile tetiklenmiş ve 60’dan fazla lojistik köy Europlatforms bünyesine geçmiştir (Çelik, 2021).

Avrupa bağlamında lojistik köy yapılanmasının kurumsallaşmış bir pratik haline imkân sağlayan Europlatforms’un temel amacı, AB üyesi ülkeler kapsamında dağıtım ve tedarik ağını destekleyen intermodal terminallerin yayılımını sağlamak olup, birlik bünyesinde uluslararası lojistik ağ yapılanmasının oluşturulmasıdır (Wagener, 2017).

Europlatform desteğiyle önemli aşama kaydeden lojistik yapılanma sürecinin Avrupa sürecinde lojistik köylerin temel dinamiklerine bakıldığında birtakım farklılıkların öne çıktığı görülmektedir. Bu kapsamda Avrupa menşçili lojistik köyler Amerika’da kurulan lojistik köylere oranla daha küçük olmasına rağmen daha gelişmiş ve ileri seviye bir yapı sergilemektedir (Erturgut, 2016; Kaynak ve Zeybek, 2007). Bu noktada lojistik yapılanma sık ve küçük merkezi yapılanmalarla şekillenirken, AB ülkelerinin yüzölçümüne dayalı coğrafi yapısının ve AB ülkeleri arasındaki taşımacılık sistemlerinin önemli bir belirleyici olduğu görülmektedir (Lipinska-Słota ve Mindur, 2018).

Avrupa sınırlarında 100’den fazla lojistik köy aktif faaliyet gösterirken, köylerin büyük çoğunluğu intermodal taşımacılığa uygun olarak kurulmuştur (Erturgut, 2016). Avrupa Birliği üyeleri arasında ilgili yapılanmanın en gelişmiş düzeyde tutulduğu ülke ise Almanya olup, 30’dan fazla lojistik köyünün uluslararası ticarete önemli bir alan yarattığı görülmektedir (Akdoğan ve Durak, 2016). Spesifik olarak Almanya’nın lojistik köy yapılanması kurulum alanlarında 40.000’den fazla istihdam sağlarken, ilgili alanın şekillenmesinde 1200’ün üzerinde işletmenin faaliyet gösterdiği görülmektedir (Arıkan, 2012).

Avrupa’da kurulan lojistik köylerin dünya ticaret hacmi için yarattığı bir diğer önem ise faaliyet bölgesinin lokasyonu ile ilişkilidir. Bu noktada Avrupa coğrafyasının taşıma ve dağıtım kanalları açısından merkez görevi gören bir konumda bulunması, deniz, karayolu ve demiryollarının sunduğu dağıtım kanalı çeşitliliği Avrupa’nın uluslararası lojistik faaliyetlerinde kilit bir rol üstlenmesine imkân sağlamıştır. Bununla birlikte, faaliyet gösteren lojistik köylerin şehir merkezlerinin dışında ancak şehre oldukça yakın konumda yer alması da imkân genişliğini artırarak Avrupa’yı diğer bağlamlardan ayıran bir yapıya kavuşturmuştur (Ballis ve Mavrotas, 2007; Chauhan vd., 2011).

Avrupa’da yer alan lojistik köy yapılanmasında öne çıkan bir diğer ülke ise İspanyadır. Spesifik olarak, İspanya’da faaliyet gösteren Zaragoza Lojistik Köyü 14.000.000 m<sup>2</sup> alana sahip olarak en büyük lojistik köy olma özelliği taşımaktadır (Postiguillo vd., 2017). İtalya’da faaliyet gösteren Padova Lojistik Köyü/Tonno Lojistik Köyü ise büyüklük açısından Avrupa’da ikinci sırada yer alarak 900.000 m<sup>2</sup>’lik depolama alanına sahiptir. Üçüncü sırada ise 400.000 m<sup>2</sup> araç park alanına sahip Bologna Lojistik Köyünün öne çıktığı görülmektedir. Tüm bunlar Avrupa bağlamında küçük ve sık yapılanmanın esas alındığını gösterirken, coğrafi konum ve sektörel ticaret konularına dayalı belli lojistik işlem ve alanlara (taşıma modları- depolama gibi) öncelik tanınarak uzmanlaşmış lojistik altyapılar oluşturulduğuna işaret etmektedir (Rodrigue ve Notteboom, 2010).

## 2. ASYA BAĞLAMINDA LOJİSTİK KÖY YAPILANMASI

Dünya’daki ticaretin büyümesi, denizaşırı faaliyetlerin artması genellikle her kıtadaki gelişen ve gelişmekte olan ülkelerde görüldüğü gibi Asya kıtasında da görülmektedir. Bu kapsamda ticaret hacminde yaşanan büyüme ve buna bağlı lojistik süreçlerinin yoğunluğunun artması 1990’lı yıllardan sonra özellikle Çin’de fark edilebilir bir etki yaratmıştır (Baydar vd., 2017). Spesifik olarak, Çin Ulusal İstatistik Bürosu (2018) tarafından yürütülen çalışma sonucu yayımlanan verilere göre yalnızca Çin’de 1990 yılında

gerçekleştirilen yük taşımacılığı 2.621.000.000 ton/km iken, 2017 yılında yapılan yük taşımacılığı 19.737.000.000 ton/km'dir. Bu durumun sonucu olarak deniz aşırı ticaretle birlikte gelen gerekliliklerden biri olan lojistik köyler Asya kıtasında da kurulmaya başlanmıştır.

Asya ülkelerinin en önemlilerinden biri olan Çin' de kurulan Shanghai Northwest Lojistik Köyü lojistik köyler arasında önemli bir yere sahiptir (Liu vd., 2012). İlgili önemin altında depolama faaliyetlerinde öne çıkan uzmanlaşma dikkat çekerken, 2018 yılında Şanghay Limanı'nın konteyner hacmi 42,01 Milyon TEU ile dünyada ilk sırada yer almıştır (World Shipping Council, 2019).

Shanghai Northwest köyünün dışında Çin coğrafyasında faaliyette bulunan toplam 17 adet lojistik köy bulunurken, yapılanmada intermodal taşımacılığın ön planda tutulmaya çalışıldığı, bunun sağlanamadığı alanlarda ise kapasite ve alan bandının genişletilerek diğer lojistik faaliyet kollarında uzmanlaşma stratejisinin takip edildiği görülmektedir (Xiao vd., 2018).

Asya kıtasında en önemli lojistik merkezlerden bir diğeri de stratejik konumu sayesinde Hong Kong'dadır. Üstelik dünyanın ticari varlık açısından 11. sırada olması diğer önemli bir konudur (Ngai vd., 2008). Hong Kong 2010 yılında üçüncü büyük konteyner limanı olarak yer almış ve en önemlisi dünyanın bir numaralı kargo taşımacılığının yapıldığı limanı olarak seçilmiştir. Çin'in güneyindeki yıllık 60.000.000 konteynerin 23.000.000'ü Hong Kong 'daki lojistik köylerde işlem görmektedir (Turgut, 2021).

2016 yılında Hong Kong'da denizcilik ve liman endüstrisi GSYH'ye 28.270.000 (milyon) dolar katkı sağlamıştır ve bu rakam toplam ekonomi çıktısının %1,2'sini ifade etmektedir. Oluşan bu çıktının %14'ünü denizcilik hizmetleri, %35'ini denizyolu taşımacılığı ve %51'ini liman işletmeciliğine dayalı faaliyetleri kapsamaktadır (Tao vd., 2022). Dahası denizcilik ve liman endüstrisi yine 2016 yılında 85.720 personel istihdam etmiş ve Hong Kong'daki toplam istihdam %2,3'ü bulmuştur. 2017 yılında ise Hong Kong Limanı'nda elleçlenen konteyner hacmi 20.700.00 TEU olarak gerçekleşmiştir (Shen vd., 2017).

Asya bağlamında Kore'de kurulan Busan New Port Distripark lojistik köyü Busan Limanı'nın yanında bulunmaktadır (Yang ve Chen, 2016). Busan New Port Distripark köyü 758.000.000 m2 alan üzerine kurulmakla birlikte yapım süreci dört aşamada tamamlanmıştır (Turgut, 2017).

Havaalanına 45 dk mesafede olup ayrıca demiryolu ve karayolu ağlarına sahiptir. Dağıtım süreci açısından farklı taşıma modlarına ev sahipliği

yapmasına karşın, ilgili bölgede 17 lojistik firması faaliyet göstermektedir (Higgins ve Ferguson, 2011).

Bir diğer önemli lojistik köy olan Far Glory FTZ lojistik köyü Tayvan’da yer almaktadır. Bu köy tam 111.000.000 m<sup>2</sup> alana kurularak 25.000 kişiyi istihdam etmektedir. Tayvan’da yer alan lojistik köyler arasında havaalanına bağlantısı olan tek lojistik köy burasıdır ancak demiryolu ulaşımı sağlanmamaktadır (Higgins ve Ferguson, 2011).

Singapur Limanı dünyanın lojistik süreçleri açısından önem arz edilen limanlarından biri olarak anılmakla birlikte aynı zamanda büyük bir lojistik köy olarak da ele alınmaktadır (Erturgut, 2016). Liman ve deniz taşımacılığı hizmetlerinin güvenilirlik ve verimlilik düzeyi kalite ve rekabet gücünün varlığı Singapur Limanı’nın uluslararası denizyolu taşımacılığında cazibe merkezi olmasına neden olmuştur. Bu kapsamda 632,6 km<sup>2</sup> yüz ölçümüne sahip limanın bağlantı kapasitesi 600 farklı limanı oluştururken, limanda günlük yaklaşık olarak 1.000 geminin lojistik aktarım süreçleri gerçekleşebilmektedir (Erturgut, 2016; Şirin, 2019). Limanda yaklaşık 5.000 denizcilik firması bulunarak beraberinde 170.000 personel istihdam etmektedir ve bu durumun Singapur’un GSYH’sine %7 oranında bir katkısı bulunmaktadır (Şirin, 2019).

### 3. AMERİKA BAĞLAMINDA LOJİSTİK KÖY YAPILANMASI

Lojistik köy kavramının doğuşuna ev sahipliği yapan Amerika’da lojistik köy yapılanması ilk olarak New Jersey eyaletinde görülmeye başlanmıştır. Şehir içindeki trafik yoğunluğunun ticareti olumsuz yönde etkilemesi bu bölgenin seçilmesindeki başlıca sebepler arasındadır.

Başka bir deyişle, lojistik köyler ilk olarak lojistik işlemlerin daha organize bir şekilde yürütülmesi ve sanayi alanlarının genişletilmek istenmesi ile ortaya çıkmıştır (Sarrazin vd., 2018). ABD’de lojistik köyler ilk olarak inland port olarak adlandırılmış ve deniz yolu, hava yolu, kara yolu ve demir yolu taşımacılığı entegre edilebilmiştir (Aydın ve Öğüt, 2009).

Tarihsel olarak ABD faaliyet gösteren Rickenbacker lojistik köyü küresel bir lojistik köy niteliğindedir. Dünyanın en büyük ve en gelişmiş havayolu taşımacılığına sahiptir (Haake, 2023). 40.000.000 m<sup>2</sup> alan ve 30.000.000 m<sup>2</sup> de gelişme sahası bulunmaktadır. 5 adet demiryolu, kara ve hava ile 3 ana dağıtım merkezine ulaşımı vardır. ABD’ nin %47’sine, Kanada’nın ise %33’üne ulaşım buradan yapılmaktadır (Turğut, 2017).

Amerika’nın ilk lojistik köylerinden bir diğer önemli lojistik köy ise kamu ve özel iş birliği ile yapılan Alliance Texas Inland Port’tur. Teksas eyaletinde

17.000 m<sup>2</sup> alan üzerinde kurulu olan bu köyde 200'e yakın lojistik firması hizmet vermektedir ve 30.000 civarında istihdam sağlamaktadır (Turgut, 2017). Bu lojistik köyde FedEx, LG, Motorola, Nokia, General Motors, American Airlines, Ford Motor ve Mitsubishi gibi küresel büyüklükteki firmalar göze çarpmaktadır (Higgins ve Ferguson, 2011).

ABD'nin en büyük lojistik köyleri arasında yer alan, dünyanın en büyük uçaklarının bile inebileceği büyüklükte bir piste sahip olan North Carolina Global Transpark 15.700.000 m<sup>2</sup> alanın üzerine kurulu olmakla birlikte lojistik köy havayolu, karayolu ve demiryollarına hizmet vermektedir (Higgins ve Ferguson, 2011).

Son olarak Amerika'nın en önemli girişimlerinden biri olan Raritan Center lojistik köyü ilk olarak sanayi bölgesine yakın depolama faaliyetleri ile başlamış ve kademeli büyüyerek topluma yönelik faaliyetleri de içinde barındıran bir iş planı ile lojistik köye dönüştürülmüştür (Dablanc, 2023). Bu dönüşüm 2000'li yıllarda tamamlanmış sonrasında modern bir lojistik köy olarak faaliyete geçmiştir. New Jersey'de yer alan bu lojistik köy 2.350.000 m<sup>2</sup> alanın üzerine kurulmuş ve 15.000'den fazla istihdam olanağı sağlamaktadır. Ayrıca 400'e yakını lojistik sektörüne ait olmakla birlikte 3000'in üzerinde işletmeye hizmet vermektedir (Higgins ve Ferguson, 2011). Raritan Center lojistik köyünün Liberty uluslararası havalimanına, Newark Limanına ve sanayi bölgesine, yaklaşık 15 dk mesafede bulunmaktadır. Raritan Center lojistik köyünde bulunan büyük firmalar arasında UPS, Fuji Film, TNT Logistics, The Bank of New York, The New York Times ve Brooks Brothers yer almaktadır (Turgut, 2017).

#### **4. TÜRKİYE'NİN 100. YILINDA LOJİSTİK KÖY YAPILANMASININ MEVCUT DURUMU**

Türkiye'nin elverişli coğrafi ve jeopolitik konumu dikkate alındığında önemli ticaret yolları üzerinde bulunması, Asya ve Avrupa kıtaları arasındaki bağlantı noktası özelliğini taşıması, denizyolu bağlantıları, güçlü karayolu bağlantıları ile birlikte dünyanın önemli lojistik merkezlerinden biri olma potansiyeline sahiptir (Akdoğan ve Durak, 2016). Dünya'da örneği çok olan lojistik köylerin bağlantı noktalarının ülkemizden geçmeleriyle yük transferlerinin gerçekleştirilmesi, ülkemizde yeni lojistik köy projelerinin daha fazla ön plana çıkmasına imkân sağlamamıştır (Ries vd., 2015).

Ülkemizin taşıdığı lojistik potansiyeline karşın Türkiye'de lojistik köy kavramı son 10 yıl içerisinde gündeme gelmiştir. 2006 yılında TCDD tarafından çalışmaları yapılmaya başlanan lojistik köyler ilk olarak 2007



yılında Samsun’da açılmıştır. Başlangıçta Türkiye’de 12 adet lojistik köy yaptırılması planlanmış, bölgeler belirlenerek çalışmalara başlanmıştır.

Günümüzde ise 23 ayrı yerde lojistik merkezi kurulması planlanmaktadır. Türkiye’yi bölgenin lojistik üssü haline getirecek lojistik merkezlerin tamamı işletmeye açıldığında, Türk lojistik sektörüne 73,200 000 000 kg ilave taşıma imkânı ile yaklaşık 9,000 000 000 kg konteyner stok, stok alanı, açık alan ve elleçleme sahası kazandırılması öngörülmektedir (TCDD, 2024).

Türkiye’de lojistik köylerin dağılımı TCDD tarafından işletmeye açılan, yapımı devam eden, ihale aşamasındaki, projesi tamamlanan, etüt ve planlama aşamasındaki lojistik köyler olarak gösterilmektedir (TCDD, 2024). Bu kapsamda Türkiye’de 12 adet işletmeye açılan lojistik köy olduğu görülmektedir. Aktif köyler içerisinde ilk lojistik köy Samsun-Gelemen- lojistik köyüdür. Ardından ise Halkalı/İstanbul, Köseköy/İzmit, Gökköy/Balıkesir, Uşak, Hasanbey/Eskişehir, Kaklık/Denizli, Türkoğlu/Kahramanmaraş, Palandöken/Erzurum, Yenice/Mersin, Kayacık/Konya ve Kars lojistik köyleri faaliyet göstermeye başlamıştır (TCDD, 2019).

Kemalpaşa/İzmir, Boğazköprü/Kayseri, Sivas ve İyidere/Rize lojistik köylerinin ise yapımı devam etmektedir. İhale aşamasındaki lojistik köylere baktığımızda yalnızca 1 adet olup Çerkezköy/Tekirdağ bölgesi öne çıkmaktadır (TCDD, 2024).

Lojistik köy raporlarında Bozüyük/Bilecik projesi ise tamamlanan lojistik köy olup, etüt ve planlama aşamasındaki lojistik köyler ise Yeşilbayır/İstanbul, Çandarlı/İzmir, Mardin, Habur, Filyos/Zonguldak bölgelerini hedef almaktadır (TCDD, 2024).

#### **4.1. Faaliyet Sürecindeki Lojistik Köyler**

##### **4.1.1. Samsun/Tekeköy (Gelemen) Lojistik Köyü**

2007 yılında hayata geçen ve 2021 itibarıyla gümrükleme hizmetlerine başlayan Gelemen lojistik köyü (Samsun) uluslararası ticarete lojistik yapılanmanın ülkemizdeki başlat adımını temsil etmektedir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014).

Gelemen’in ilk lojistik köy olarak faaliyete başlamasının dinamikleri arasında demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılığının bir kesişimi olması ve Karadeniz’deki lojistik akımda etkili bir konuma sahip olmasından kaynaklanmaktadır (Bayraktutan vd., 2012).

Tekeköy ilçe sınırlarında bulunan ve şehir merkezine 15 km uzaklığa sahip köyün kuruluş sürecinde köyün projesi Karadeniz Bölge Kalkınma



Ajansı tarafından geliştirilmiş olup, 40,6 milyon avroluk bir bütçelendirme ile ülkemizde AB destekli en büyük proje örneklerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır (SLC Türkiye, 2010)

Köyün faaliyet alanı 256 dönümlük alan üzerine inşa edilirken, ilgili alan dahilinde üç adet yük rampası, 9 terminal yolu yer almakta olup, içerisinde sosyal tesisler, depolama alanları, akaryakıt ve itfaiye istasyonları, demiryolu tesisi, gümrük müdürlüğü, stok alanları ve bakım istasyonları gibi lojistik akışı sağlayan farklı birçok hizmet ağını bulundurmaktadır (TCDD, 2019). Ayrıca lojistik köy merkezi tesis yönetimi, genel bakım hizmetleri ve destek hizmetleri başlıkları altında hizmetler sunmaktadır.

Gelemen lojistik köyü konumu itibariyle de Çarşamba Havalimanına 13 km, Samsun Limanına 18 km., Toros Limanına 6 km ve Yeşilyurt Limanına 10 km. uzaklıktadır. Bu kapsamda kurulum bölgesi olarak madencilik sektöründe kilit hammadde alanı sağlayan Gelemen lojistik köyünün azot ve bakır fabrikaları ile bağlantıları bulunmaktadır. Aynı zamanda Rusya ve Kazakistan'a giden yükler için transit geçiş noktası oluşturmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011).

Köyün lojistik faaliyetleri kapsamında sağladığı faydanın yanı sıra istihdam olanakları açısından da önemli katkıları bölge halkına sunmaktadır. Bu kapsamda kuruluş amaçları arasında istihdamın teşvik edilmesine bağlı olarak köyün faaliyet sürecinde 1 milyon 270 bin kişiye yeni bir çalışma ve istihdam alanı yaratması hedeflenmiştir (SLC Türkiye, 2010).

#### **4.1.2. Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Köyü**

2010 yılında inşaatına başlanan ve 2013 yılında resmi olarak faaliyete geçen Hasanbey lojistik köyü 100.000 milyon TL'lik kamu hibesiyle Eskişehir'e 11 km uzaklıkta olan Hasanbey köyü mevkiinde kurulmuştur.

Köyün lojistik faaliyetleri açısından sunduğu imkanlar incelendiğinde bölgede karayolu ve demiryolu ağının aktif bir yapıya sahip olması tetikleyici bir dinamik olarak ele alınmıştır. Spesifik olarak ilgili lojistik üssünün yapılandırılmasında 630.000 m<sup>2</sup> faaliyet sahası 12.000 intermodal terminal kapasitesi, 1.400.000 ton multimodal terminal kapasitesi, 10.000m<sup>2</sup> tır park alanı altyapısı ve idari-güvenlik alanları ile şekillendirilmiştir.

Köyde sürdürülen mevcut lojistik akış süreçlerinin içeriği incelendiğinde İç Anadolu Bölgesindeki lojistik süreçlerin verimliliğini artırma amacıyla yaratılan ekosistem, faaliyet sürecinde 215.000.000 kg taşıma miktarını, 566.000.000 kg'a çıkartmıştır (UTİKAD, 2015). Bununla birlikte köyde işlem gören ürün gamı incelendiğinde ağırlıklı olarak seramik, inşaat

malzemeleri, gıda maddesi, beyaz eşya, su, kömür, fayans, demir, konteyner nakliyesinin yapıldığı görülmektedir (UTİKAD, 2021).

#### **4.1.3. Balıkesir (Gökköy) Lojistik Köyü**

2015 yılı itibari ile Balıkesir’in, Gölemen ilçesinde faaliyete başlayan Gökköy lojistik köyü, Balıkesir’de bulunan tren garının şehir merkezinde olmasından ve trafik yoğunluğu yaratması nedeniyle hayata geçirilmiştir. Bu noktada yük taşımacılığı kapasitesinin artırılması ve dağıtım kanalları yoğunluğunda stratejik bir bakış açısıyla 200.000 m<sup>2</sup> alana kurulmuştur. İlgili alan yükleme, boşaltma, transfer ve stok alanlarını içine alan bir alt yapıda tasarlanmış olup, farklı lojistik faaliyetlerinin eş zamanlı aynı bağlamda yürütülmesi amacı taşımaktadır.

Spesifik olarak, Gökköy lojistik köyündeki ulaşım seçenekleri Orta Asya ve Avrupa ülkelerine daha hızlı ve kolay ulaşılması hedeflenerek Bandırma ile Tekirdağ arasındaki Tren Feribot projesi ve KTB (Kars-Tiflis-Bakü) demiryolu hattı ile bağlantılı olarak tasarlanmıştır. Bununla birlikte ilgili lojistik köyün faaliyetlerine konu olan ürün gamı incelendiğinde bağlantı kapasitesinin beraberinde lojistik faaliyet içeriklerini de çeşitlendirdiği görülmektedir. Bu kapsamda demir cevheri, mermer, otomobil, kömür, askeri malzemeler, konteyner, suntan ve kaolin gibi birçok ürün ilgili köy bünyesinde lojistik akışa dahil olduğu görülmektedir (Şahin ve Toromanlı, 2016).

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

Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasında, blok trenlerin genellikle çıkış ve varış noktası olan Köseköy lojistik köyü’nün faaliyete geçmesi ile birlikte yıllık yaklaşık 600.000.000 kg olan taşıma miktarının 1.500.000.000 kg’a çıkarılması hedeflenmiştir.

Lokasyonu gereği ulusal ve uluslararası ticaret yollarına bağlantısı Köseköy’ü bir lojistik merkezi konumuna taşırken, alan bağlamında yoğun lojistik akışı düzenlemek amacıyla 15 rampa (ağır yük akışına uygun), 65000 m<sup>2</sup> açık stok sahası, 6000 m<sup>2</sup> gümrüklü alan hizmeti sunmaktadır (Rail Turkey Tr, 2015).

Lojistik köyden ağırlıklı olarak otomobiller ve yedek parçaları, çelik sac, demir sunta, selüloz, petrol ürünleri, su, tutkal ve odun gibi yükler taşınmaktadır (Şahin ve Toromanlı, 2016). Bu kapsamda köyün temel lojistik akışı otomotiv, demir-çelik ve ormancılık sektörleri ile bağlantılı şekillenmektedir.

#### 4.1.5. Mersin (Yenice) Lojistik Köyü

Türkiye'nin güney ticaret hareketliliğinde önemli bir konuma sahip olan Mersin ili tarım, sanayi gibi multi yapılı sektörlerin kesişim noktasına işaret etmektedir. Bu noktada Yenice lojistik köyü Türkiye'nin Akdeniz Bölgesi'ne açılan en önemli kapısıdır (Karadeniz ve Akpınar, 2011).

Aktif olan lojistik köyün kurulmasında ticari faaliyetlerin yarattığı hareketlilik ile şehir hayatı hareketliliğinin ayrılarak düzenli şehir planlaması ve güçlü lojistik akış ön planda tutulurken, Ortadoğu'nun en büyük lojistik köyü olması beraberinde geniş istihdam olanaklarını da getirmiştir. Bununla birlikte yakın çevredeki indirme-bindirme gibi lojistik işlemlerinin çoğunluğu lojistik köy üzerinden yapılmakta olup, bölgede etkin bir makas aktarma noktası yaratmıştır (UTİKAD, 2017).

Spesifik olarak, 650.000 m<sup>2</sup> alana kurulan lojistik köyün faaliyet sürecinde, yıllık yaklaşık 418.000.000 kg olan taşıma miktarının 896.000.000 kg'a çıkarılması hedeflenmiştir. Yenice köyünün taşıma modları çeşitliliğinde zaman tasarrufuna dayalı sunduğu en önemli imkanlardan biri ulaşım mesafeleri ile ilişkilidir (Dumlu ve Wolff, 2021).

Bu kapsamda köy demiryolu bağlantısına 2,5 km, karayoluna bağlantısına 2 km ve deniz bağlantısına 14 km uzaklıkta bulunmaktadır. Köy içerisinde ağırlıklı olarak konteyner, demir, çelik, boru, seramik, çimento, tarım aletleri, makine yedek parçaları, kimyasal maddeler ve askeri malzemeler gibi çeşitli yükler taşınmaktadır (Şahin ve Toromanlı, 2016).

#### 4.1.6. Uşak Lojistik Köyü

Uşak ilinde 2012 yılında kurulan Uşak lojistik köyü ilin toplam 470 km karayolu ağına sahip olduğu göz önünde bulundurulduğunda karayolu ve demiryolu taşımacılığı açısından kritik öneme sahip bir konumdadır. Spesifik olarak, Uşak demir yolu ağı ile entegre yapılanma esas alınmış olup, Uşak ilinde faaliyet gösteren 3 organize sanayi alanı ve 12 KOBİ bölgesinin lojistik ve tedarik akışının maksimize edilme amacını taşımaktadır (Şahin, 2020; Aldur, 2020).

Ege'nin kara limanı olarak da bilinen Uşak lojistik köyünün faaliyete geçmesiyle yılda yaklaşık 113.000.000 kg olan taşıma miktarını yaklaşık 246.000.000 kg'a çıkarılması planlanmıştır. Bu kapsamda köyün lojistiğe konu olan ürün – hammadde gamı battaniye, iplik, seramik, konteyner, makine ekipman, gıda maddeleri, plastik hammadde ve mermer- mermer tozu gibi ürünlerin akışını bünyesine almaktadır (Şahin ve Toromanlı, 2016).

#### **4.1.7. Erzurum (Palandöken) Lojistik Köyü**

Erzurum (Palandöken) Lojistik Köyü TCDD tarafından Türkiye’nin doğusu ile batısı arasında bir yük köprüsü oluşması sağlanması amacı ile 2012 yılında yapımı başlatılmış lojistik köylerden biridir (Albez ve Akın, 2017). Köyün kuruluş sürecinde lojistik köy ile ambar kullanımı, lojistik zinciri optimizasyonu, insan gücü organizasyonu, ile toplam ulaştırma ve personel maliyetlerinde azalma sağlanarak, lojistik akışının yüksek kalite düzeyine ulaşması hedeflenmiştir (UTİKAD,2018).

Lojistik faaliyet maliyetleri kapsamında önemli bir avantaja sahip demiryolu altyapısına sahip olması nedeniyle hayata geçirilen Palandöken lojistik köyü yılda yaklaşık 200.000.000 kg olan taşıma miktarının 437.000.000 kg’a çıkarılmasını sağlamıştır (TCDD, 2019).

Lojistik köyden ağırlıklı olarak demir, kömür, kiremit, tuğla, seramik, otomobil, konteyner, un, su, içecek maddeleri, gıda maddesi, gübre ve yem gibi ürünlerin taşınmasının yapılması yapılırken, 400 vagonun aynı anda yükleme ve boşaltma işlem hacmine sahiptir (Şahin ve Irmak, 2024).

#### **4.1.8. Konya (Kayacık) Lojistik Köyü**

2020 yılında hizmete açılan, toplam 1.000.000 m<sup>2</sup> ve 450.000 m<sup>2</sup> konteyner alanına sahip Kayacık lojistik köyünün bölünmüş karayolu ile birlikte demiryoluna da doğrudan bağlantısı bulunmaktadır. Lojistik köye en yakın olan Alanya Limanına 280 km, Konya Havalimanı’na 3 km ve OSB’ye 2 km mesafededir (TCDD, 2019).

Kayacık lojistik köyü’nün faaliyete geçmesi ile yılda yaklaşık 634.000.000 kg olan yük taşıma miktarının 1.679.000.000 kg’a çıkarılması hedeflenmiştir. UTİKAD (2022) tarafından en son yayımlanan lojistik sektör raporuna göre Konya (Kayacık) lojistik köyünde 2021 yılında 105.084 ton taşıma yapılmıştır (UTİKAD, 2022). Köyün işleme tabi olan ürün gamları incelendiğinde kömür, çimento, mermer, askeri malzemeler, tarım ürünleri ve makinelerinin köyün lojistik akışında öne çıkan ürünler olduğu görülmektedir (Şahin ve Toromanlı, 2016).

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

Türkiye’nin en büyük şehri konumunda olan İstanbul, üretim, tüketim ve dağıtım gibi lojistik faaliyetlerini bir arada tutan şehirlerden biridir. Nüfus artış oranı gittikçe artan İstanbul GSYİH’ye yıllar bazında %22-26 artış sağlayarak ülkeye oldukça önemli bir katkı sağlamaktadır (Bayraktutan vd., 2012). Nüfus yoğunluğu, artan trafik ile beraberinde gelen sorunların önüne

geçilmek amacıyla 2013 yılında işletmeye açılan Halkalı lojistik köyünde işlenmiş deri, tekstil ürünleri, temizlik maddesi, küçük ev aletleri, kum, kâğıt, gıda maddesi, ihraç ve ithal eşyalar sürdürülen taşımacılığının temel kalemlerini oluşturmaktadır (Şahin ve Toromanlı, 2016).

Spesifik olarak, Türkiye’de uluslararası lojistiğin %70’i Trakya Bölgesi’nden gerçekleştirilirken, bunun büyük bir bölümünü Halkalı/İstanbul lojistik köyü karşılamaktadır (Ayhan, 2021). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından her 4 yılda bir hazırlanan ve en son 2018-2022 yıllarını kapsayarak yayımlanan İstatistik Yıllığına göre İstanbul (Halkalı) lojistik köyünde açıldığı tarihten itibaren 3.947 ton yük taşındığı görülmektedir (TCDD,2022).

#### **4.1.10. Denizli (Kaklık) Lojistik Köyü**

Kaklık (Denizli) lojistik köyü 2014 yılında bölgedeki geniş mermer rezervinin dayalı lojistik aktiviteleri güçlendirmek ve taşımacılık süreçlerini bir üst düzeye çıkarmak amacıyla kurulmuştur (Aksoy, 2012). Bununla birlikte bölgede gerçekleşen ticaret hacminin arttırılması ve farklı sektörlerdeki ihracat eylemlerinin desteklenmesi de ilgili lojistik köyün hedefleri arasında yer almaktadır. Bu kapsamda 120.000 m<sup>2</sup> alan üzerine kurulan Kaklık lojistik köyünün faaliyet süresince lojistik taşıma kapasitesini 500.000.000 kg’a çıkması hedeflenmektedir (Koroğlu, 2023).

Güncel veriler incelendiğinde kuruluşundan bu yana Kaklık lojistik köyünde toplam 1.108.359 ton yük taşınmıştır (UTİKAD, 2022). Denizli Ticaret Odası tarafından hazırlanan raporlara göre ise lojistik köy kurulmadan önce 2013 yılı ihracat göstergeleri 2.741.457 bin dolar iken, 2022 ihracat rakamı 4.450.407 bin dolara yükselmiştir. Öne çıkan bu veriler bahsi geçen lojistik köyün bölgedeki ticari hayatı gerek lojistik faaliyetleri gerekse sağladığı istihdam ve iş alanı neticesinde desteklediğine işaret etmektedir.

#### **4.1.11. Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Köyü**

2017 yılında 800.000 m<sup>2</sup> alana kurulan Türkoğlu lojistik köyü mevcut taşıma kapasitesi itibari ile Türkiye’nin en büyük lojistik köyü özelliğine sahiptir (UTİKAD, 2019). Köy içerisinde 45.000 m<sup>2</sup> konteyner alanı ve 30.000 m<sup>2</sup> dökme yük alanına sahiptir (Bayhan vd., 2017). Bölgede gerçekleşen lojistik faaliyetlerinin hedef noktaları dikkate alındığında köyün uluslararası taşımacılık alt yapısına desteği öne çıkarken, İtalya, Mısır, Almanya, İspanya başta olmak üzere 138 ülkeye ihracat yapılmaktadır (Köse, 2022).

Spesifik olarak köyün konumsal özellikleri demiryolu- kara – denizyolu (Mersin – İskenderun limanları) taşımacılığını odak olarak ele alırken, aynı zamanda Kahramanmaraş OSB’ye yakınlığı kısa süreli yük taşımacılığı ve bölge içi tedarik zinciri akışını destekler bir yapı sunmaktadır (Bayhan vd., 2017). Bu kapsamda Kahramanmaraş’ın 24 km güneyine kurulan lojistik köyün yıllık 1.852.000.000 kg taşıma kapasitesi ile hizmet vermesi ticari raporlarda öne çıkan bir vurgudur (TCDD, 2024).

#### **4.1.12. Kars Lojistik Köyü**

2021 yılında işletmeye açılan Kars Lojistik Köyü 300.000 m<sup>2</sup> alana kurulmuştur. 412.000.000 kg taşıma kapasitesine sahip köy konum itibarı ile Kars Havalimanı’na 12 km, Hopa Limanı’na ise 277 km mesafede uzaklıktadır (Dumlu, 2022).

Kars lojistik köyünü diğer lojistik yapılanmalardan ayıran en önemli unsur Trabzon-Kars Projesi, Sivas-Kars Hızlı Tren Hattı, KTB (Kars-Tiflis-Bakü) ve Kars-İğdir-Nahcivan-İran Demiryolu Projelerinin tamamlanması ile köyün bağlantı yollarına dayalı taşıma alanının hem kuzey- güney taşıma ağlarını, hem de doğu – batı taşıma ağlarını bünyesine alacak olmasıdır (Ayhan, 2021).

Mevcut hizmet sürecinde Kars Lojistik Köyü dış ticaret ve yatırım finansmanı imkânı, yeni üretim faaliyetleri, hizmet sektöründe gelişim, yurt içi ve yurt dışı pazarlara daha ucuz ve daha hızlı erişim, ekonomik hareketlilik ve yeni istihdam olanakları gibi avantajları bölgeye taşıdığı vurgulanmaktadır (Köse, 2022).

### **4.2. Yapımı Devam Eden Lojistik Köyler**

#### **4.2.1. İzmir (Kemalpaşa) Lojistik Köyü**

Kemalpaşa/İzmir lojistik köyü 2013 yılında toplam 3.000.000 m<sup>2</sup> alana kurulmaya başlanmıştır (Bayraktutan vd., 2012). Yapım aşaması tamamlandığında 4.000.000.000 kg yük kapasitesine sahip olacaktır. Konum olarak demiryoluna 27 km, Adnan Menderes Havalimanı’na 49 km ve İzmir Limanı’na 30,5 km uzaklıkta olup bölünmüş karayoluna doğrudan bağlantısı vardır (TCDD, 2019).

Köyün kurulum süreci incelendiğinde 2024 Şubat ayı itibarı ile ilk etapta 1,3 kilometrelik alanın altyapı çalışmasının tamamlandığı görülmektedir. Sektör raporlarına göre Kemalpaşa lojistik köyünün yer alması planlanan karayolu lokasyonun yılda yaklaşık 25 milyon ton taşıma kapasitesi sunma imkânı taşıyacaktır. İlgili raporun devamında karayolu taşımacılığının dışında

diğer taşıma modlarının dikkate alınması ile toplam 35 milyon ton taşıma potansiyeline sahip olduğu ön plana çıkarılmıştır. Uzun vadeli kamusal yatırım çıktısı olarak köye yönelik potansiyel etkiler incelendiğinde 2053 yılı için %72 olan karayolu yük taşımacılığı payını, %57'ye düşürülmesi ve %5 olan demiryolu taşımacılık payını %22'ye çıkarılması hedeflenmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024).

#### 4.2.2. Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü

Hinterland ve forkland yüklere yönelik lojistik süreci verimli bir şekilde arttırmayı amaçlayan Boğazköprü lojistik köyü 1.000.000 m<sup>2</sup> alanda altyapı çalışmalarına başlanan lojistik köylerden biridir. Köy kapasite itibari ile yıllık yaklaşık 700.000.000 kg olan taşıma kapasitesini 1.000.000.000 kg'a çıkarma hedefi taşımaktadır (Oran, 2015).

OSB ve Serbest bölgeye sahip olan Kayseri'de 12 ili lojistik akışa katması nedeniyle farklı birçok ürün hareketliliğine imkân sağlayacak köyde, öncelikli olarak askeri malzemeler, demir, sac levha, seramik ve yem gibi ürünlerin taşımacılık sürecine konu olması beklenmektedir (Göleç, 2019).

#### 4.2.3. Sivas Lojistik Köyü

500.000 m<sup>2</sup>'lik bir alana kurulması planlanan Sivas lojistik köyü gerek karayolu gerekse demiryolu taşımacılık süreçlerinin güçlendirilmesi amacıyla Sivas'ın Ulaş Kovalı bölgesinde hayata geçirilecektir. Köyün kuruluş sürecine ilişkin haber kaynakları incelendiğinde bölgede OSB bağlantısı kuran Bostankaya-Demirağ OSB tren hattının yapımının başladığı (Demirdağ OSB, 2021), 200 milyon TL'lik bir yatırım kapasitesine sahip olduğu (T.C. Sivas Valiliği, 2020), hayata geçmesiyle birlikte 30.000 bin kişiye istihdam olanağı sağlayacağı ve bu durumun bölgedeki iç göç problemini engellemeye de yardımcı olacağı hedeflenen çıktılar arasındadır (Büyük Sivas Gazetesi, 2022)

#### 4.2.4. Rize (İyidere) Lojistik Köyü

Yapım aşaması devam eden İyidere lojistik köyü bölünmüş karayoluna ve İyidere Limanı'na bağlantılı bir yapıda kurgulanmıştır. Spesifik olarak, lojistik köyün konumu demiryoluna 200 km, Rize-Artvin Havalimanı'na 52 km ve Trabzon Havalimanı'na 50 km mesafede olacaktır (Dumlu, 2022).

2025 yılında faaliyete geçmesi planlanan İyidere lojistik köyü için özellikle İran'ın kuzey eyaletlerinin Dubai limanlarının kullanılması ile gerçekleştirdikleri 25 milyar dolarlık ithalatını bir aydan 15 güne indiren bir alternatif olması ile ön plana çıkmaktadır (UTİKAD, 2023). Ayrıca



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından üzerinde durulan başka bir konu ise köyün GSYH’ye etkisinin 191 milyon 978 bin dolar, üretime etkisinin 427 milyon 425 bin dolar olacağı ve 34 sektörde doğrudan 1.000 kişiye, dolaylı olarak 8 bin kişiye de istihdam imkânı sağlayacak olmasıdır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021).

### **4.3. İhale Aşamasındaki Lojistik Köyler**

#### **4.3.1. Tekirdağ (Çerkezköy) Lojistik Köyü**

Çerkezköy ve Çorlu ilçeleri arasında yapılması planlanan Çerkezköy lojistik köyünün temel amacı Marmara bölgesinde belli alanlarda yoğunlaşan ve şehir içi kalan lojistik bölgelerin işlem ağırlığının azaltılması ve Avrupa hedefli taşımacılık süreçlerinin güçlendirilmesidir. İhaleleri devam eden köyün Kapıkule Sınır Kapısına 145 km ve İpsala Sınır Kapısına 175 km mesafede olması kurulum planları arasındadır (Dumlu, 2022). Bununla birlikte yapımı tamamlandığında Çerkezköy lojistik köyü otoyola 45 km, Çorlu Havalimanı’na 30 km ve Tekirdağ Limanı’na 65 km uzaklıkta bulunması beklenmektedir (Dumlu, 2022).

### **4.4. Projesi Tamamlanan Lojistik Köyler**

#### **4.4.1. Bilecik (Bozöyük) Lojistik Köyü**

Proje aşaması tamamlanarak, 2011 yılında kurulum süreçleri başlatılan Bozöyük lojistik köyünün 2026 yılında tam kapasite ile faaliyete geçmesi planlanmaktadır (Yarın, 2023). Mevcut lojistik altyapısının güçlendirilmesi, bölgedeki iş – istihdam koşullarının arttırılma gayelerini yansıtan köyün kuruluş işlemleri için 1.278.675.128 TL bütçe ayrılmıştır (Bozöyük TSO, 2023).

Bölgede etkin bir düzenleyici olan BEBKA (2017) raporları incelendiğinde 134.000 m<sup>2</sup> alanda faaliyet göstermesi planlanan Bozöyük lojistik köyünün Bilecik OSB ile bağlantılı faaliyet göstermesi, çevre illerdeki lojistik akışa destek olması beklenirken, merkezin yaklaşık 2.000.000.000 kg yük taşıma kapasitesi sağlaması öne çıkan hedefler arasındadır (BEBKA, 2017).

### **4.5. Planlama ve Projelendirme Aşamasındaki Lojistik Köyler**

#### **4.5.1. Mardin Lojistik Köyü**

Mardin Lojistik Köyünün 441.000 m<sup>2</sup> bir alana yapılması ve toplamda 1.500.000.000 kg yük kapasitesine sahip olacağı planlanmıştır. Yıllık

265.000.000 kg olan taşıma kapasitesinin lojistik köy işletmeye açıldıktan sonra yıllık 1.500.000.000 kg'a çıkarılması hedeflenmiştir (Pınar, 2019).

Konum itibari ile Mardin Havalimanı'na 13 km, İskenderun Havalimanı'na 500 km uzaklıkta ve demiryolu ile bölünmüş karayoluna doğrudan bağlantısı olacaktır. Başta konteynır olmak üzere, askeri inşaat malzemesi, demir-çelik ürünleri ve izolasyon malzemesi gibi ürünler lojistik merkezde taşınacaktır (TCDD, 2019).

#### **4.5.2. İzmir (Çandarlı) Lojistik Köyü**

Lojistik köy projesi tamamlandığında, yapımı henüz tamamlanmamış olan Yeni Çandarlı Limanı'na bağlantılı olacaktır. Çandarlı lojistik köyünün potansiyel konumu karayolu, denizyolu ve havayolu birleşimini esas alırken, çoklu taşımacılık modlarına dayalı imkanların artırılması öngörülmektedir. Bu kapsamda lokasyon açısından amaçlanan Ege bölgesinde ve İzmir özelinde belli alana toplanan lojistik akışın düzenlenmesi ve efektif bir konumlandırma stratejisi ile mevcut lojistik işlem yığılmasının dağıtılarak, işlem hacminin artırılması olarak öne çıkarılmaktadır (Dumlu, 2022).

#### **4.5.3. Zonguldak (Filyos) Lojistik Köyü**

Proje aşamasında olan Filyos lojistik köy süreci tamamlandığında, demiryoluna ve yapımı devam eden Filyos Limanı'na bağlantısı olacaktır. Filyos lojistik köyü'nün konumu Zonguldak Havalimanı'na da 12 km ve bölünmüş karayoluna 13 km uzaklıkta olacaktır (Dumlu, 2022).

Köyün aktif faaliyete geçmesi ile Filyos Limanı 3 bin metrelik iki rıhtım aracılığıyla 13 geminin elleçlemesinin yapılabilmesi, yıllık 25 milyon ton kapasiteye sahip ve büyük tonajlı gemilere hizmet etme imkanına erişmesi planlanmaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024).

#### **4.5.4. Şırnak (Habur) Lojistik Köyü**

Habur lojistik köyünün 500.000 m<sup>2</sup> alanda yapım aşaması tamamlandığında, 3.749.000.000 kg yük kapasitesine sahip olacağı öngörülmektedir. Planlanan konumu İskenderun Limanı'na 710 km, demiryoluna 145 km, Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı'na da 69 km ve uzaklıkta olacaktır (Baki, 2018).

Spesifik olarak, Şırnak ili 751,5 milyon dolar ihracat ile ülkeye katkı sağlamaktadır. İlgili katkının güçlendirilmesi hedefine sahip lojistik köyle ilişkili olarak T.C. Ulaştırma ve Altyapı bakanlığı tarafından hazırlanan 2020-2053 Türkiye Lojistik Master Planı'nda Şırnak (Habur) Lojistik köyü tamamlanmasına öncelik verilen yatırımlar arasında yer almaktadır (T.C.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020:7). Benzer şekilde, TCDD Genel Müdürlüğü tarafından 2024 yılı yatırım programının arasında da Habur lojistik altyapısının tamamlanma vurgusu öne çıkmaktadır.

#### **4.5.5. İstanbul (Yeşilbayır)Lojistik Köyü**

Türkiye genelinde 2024 yılı ihracat verileri incelendiğinde, 2023 yılına kıyasla %3,6 oranında artış yaşandığı görülmektedir (TUİK, 2024). 2024 yılı ocak ayında geçen yılın aynı ayına göre faaliyet illeri bazında ihracatta; İstanbul %0,3 azalış ve 4 milyar 330 milyon dolarla birinci sırada yer almaktadır (Kocaeli Ticaret Odası, 2024). Türkiye geneline bakıldığında ihracatta İstanbul’un çok önemli bir yeri vardır. Kurulacak olan yeni köy ile artacak olan ticari faaliyetler hem Türkiye hem de İstanbul için önemi açıktır. Ayrıca nüfus yoğunluğundan dolayı artan trafiğin azaltılması ve yeni istihdam olanakları için İstanbul’da yeni kurulacak lojistik köyün yapım aşaması devam etmektedir.

Lojistik köyün yapım aşaması tamamlandığında, 1.000.000 m<sup>2</sup> alana ve 6.000.000.000 kg yük kapasitesine sahip olacaktır. Yeşilbayır lojistik köyü İstanbul Havalimanı’na 30 km, karayolu ağına 1 km, en yakın limana 27 km uzaklıkta olmasının yanı sıra demiryolu taşımacılığına da bağlantısı olması planlanmaktadır. (TCDD, 2019).

## **5. SONUÇ**

Bu çalışmanın amacı Dünya’da süregelen lojistik köy gelişmelerinin genel bir çerçevesini sunmak ve Türkiye’nin 100. yılında lojistik köy ve merkezlerin gelişimi üzerine genel gödişatı değerlendirmektedir. Bu noktada gerek Asya gerek Avrupa gerek Amerika bağlamındaki lojistik köy gelişmeleri incelendiğinde genel eğilimin lojistik köylerin sayıca arttırılma politikasına sahip olduğu, özellikle çoklu taşımacılık modlarına imkân sağlayan merkezi alanların lojistik potansiyellerinin ön plana çıktığı görülmektedir (Akdoğan ve Durak, 2016).

Takip edilen küresel yaklaşım lojistik köyleri merkezi alanlardan uzaklaştırarak gerek ulaşım gerek çevresel zararları en aza indirmeye dayanırken, bir yandan da kurulan köylerin birer lojistik üst konumuna ulaştırılmaya çalışıldığı görülmektedir (Sekkelı vd., 2020). Benzer durum ülkemizde de kendini gösterir nitelikte olup, lojistik köylerin yapılanma süreci devlet politikalarıyla desteklenmeye çalışılmaktadır.

Ülkemizde kurulan ve kurulum aşaması devam eden lojistik köy sahaları bir arada değerlendirildiğinde kurulumu gerçekleştirilen ve öncü olarak değerlendirilen lojistik köylerin Amerika ve Asya bağlamındaki yapılanma

esasları ile paralellik gösterdiği dikkat çekmektedir. Bu noktada lojistik süreçler ve ticari hayat açısından öne çıkan, işlem hacmi yüksek şehirler ön plana çıkmaktadır (Dablanc, 2023; Haake, 2023).

Türkiye'nin lojistik yapılanma sürecinde etkili olan tek bakış açısı Amerikan ve Asya temelli bakış açılarını yansıtmamakta olup, özellikle Türkiye'nin Avrupa Birliği ile arasındaki politik ve ticari ilişkiler lojistik standartlarında üyelik sürecinde etkin bir politika olarak değerlendirilmesine imkân sağlamıştır (Aksoy, 2012). Bu noktada özellikle ortak tarım politikası ve kırsal alanlarda ticari hayatın güçlendirilmesine dayanan politik anlaşmalar lojistik köylerin aynı zamanda gelişme potansiyeli yüksek alanlarda da harekete geçmesine imkân sağlamıştır (Akdere, 2013; Yücel ve Yılmaz, 2018).

Spesifik olarak yapımı devam eden lojistik köyler merkez lojistik şehirlerinin, ticari işlem hacmi düşük ilçelerine yönlendirilirken, İzmir-İstanbul gibi ana ticaret üstlerinde çoklu lojistik köylerin yaygınlaştırılması ile var olan ekonomik katkının bir üst düzeye çıkartılması kalkınma planlarında öne çıkan bir vurgu olarak karşımıza çıkmaktadır (Ayhan, 2021).

2053 Ulaştırma ve Kalkınma Ana Planı detayları incelendiğinde, Türkiye'nin yüz yılında lojistik köylerin önemi ve buna dayalı girişimlerin altı çizildiği dikkat çeken bir diğer husustur. Bu kapsamda temel hedefin, lojistikte küresel ölçekte öncü, bölgesinde lider bir ülke olmak olduğu ve lojistik köylere büyük önem verdiği görülmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023). Yeni lojistik köyler kurulması, mevcut lojistik köylerin etkinliğinin, verimliliğinin, hizmet kalitesinin korunarak geliştirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Ayrıca ülkemizde genellikle denizyolu ya da demiryoluna yakınlığı ile ön plana çıkan lojistik köylerin haricinde Türkiye'nin küresel Hava Lojistiğinde de Merkez (Hub) olabilmeyi hedeflemiş havaalanları yakınında lojistik köyler kurulması ve bu köylerin havayolu, denizyolu, karayolu ve demiryolu ulaştırma modlarıyla desteklenmesi böylece intermodal taşımacılığın artması ile bu bölgelerin hava kargo taşımada bölgesel ve küresel merkez olmaları hedeflenmektedir. Yatırım programları içerisinde İyidere (Rize), Sivas, Çerkezköy (Tekirdağ) Bozüyük (Bilecik), Boğazköprü (Kayseri), Yeşilbayır (İstanbul), Mardin, Habur, Kemalpaşa (İzmir), Filyos (Zonguldak) ve Çandarlı (İzmir) lojistik köyleri yer almakla birlikte ayrıca yukarıda bahsi geçen 23 lojistik köy haricinde Karaman ve Tatvan (Bitlis) lojistik köyleri de yer almaktadır.

Tüm raporlar ve araştırmalar ışığında Türkiye'nin lojistik ve lojistik köy kavramına önem verdiği Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurucusu Ulu Önder Atatürk'ün 'Ekonomik hayatın faaliyet ve canlılığı; ancak ulaştırma

vasıtalarının, yolların, trenlerin, limanların durumu ve derecesiyle orantılıdır’ sözünün önderliğinde hareket ederek yatırım planları arasında büyük bir paya sahip olduğu görülmektedir.

Uygulama dışında lojistik köylerin bilimsel bağlamda şekillenişine baktığımızda ise lojistik köylere yönelik akademik ilginin uygulamaya kıyasla oldukça düşük olduğu görülmektedir (Ballis ve Mavrotas, 2007). Bu noktada öne çıkan araştırma birikiminin lojistik köylerin mevcut durumunu değerlendirmeye yönelik olduğu görülmektedir (Bamyacı, 2008; Bayraktutan ve Özbilgin, 2012; Bayraktutan vd., 2012; Ayhan, 2021; Çelik, 2021).

Her bir çalışma literatüre önemli katkı sağlamakla birlikte mevcut gelişmeler ışığında lojistik köylerin insan kaynakları, örgütsel değişim ve yapılanma süreçlerine etkisi, pazarlama süreçlerinde yarattığı etkileşim, ekonomik ve ticari çıktılarının doğrudan araştırma pratiklerinin eksikliği literatürde vurgulanan bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada gelecekteki araştırmalarda lojistik köylerin disiplinler arası bir bakış ile ele alınması, saha temelli araştırma pratiklerinin yaygınlaşması lojistik köylerin ekonomik yaşantısına etkilerinin daha derinlemesine ele alınmasına imkân tanıyacaktır.

## **YAZAR BEYANI**

**Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı:** Bu çalışma bilimsel araştırma ve yayın etiği kurallarına uygun olarak hazırlanmıştır.

**Etik Kurul Onayı:** Bu araştırma etik kurul izni gerektiren analizleri kapsamadığından etik kurul onayı gerektirmemektedir.

**Yazar Katkıları:** Yazarların çalışmaya katkısı eşittir.

**Çıkar Çatışması:** Yazar açısından ya da üçüncü taraflar açısından çalışmadan kaynaklı çıkar çatışması bulunmamaktadır.

## Kaynakça

- Akandere, G.. (2013). Lojistik Köylerin Etkin Yönetimi: Konya İline Yönelik Bir Model Önerisi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi: Konya.
- Akdoğan, M. Ş., & Durak, A. (2016). Logistic and marketing performances of logistics companies: A comparison between Germany and Turkey. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 235, 576-586.
- Aksoy, O. (2012). Gazi Üniversitesi. Lojistik Köy Yerlerinin Belirlenmesi İçin Bir Tam Sayılı Programlama Modeli: Tcdd İçin Bir Uygulama. Ankara.
- Albez, A., & Akın, M. (2017). Palandöken Lojistik Köyü'nün Erzurum'un sosyo-ekonomik yapısına katkısı. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(1), 137-158.
- Aydın, G. ve Ögüt, K. S., (2008). Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyler, 2.Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, TCDD, İstanbul, C.2, S1478.
- Ayhan, M. (2021). Dünya'da ve Türkiye'de Lojistik Köylerin Karşılaştırmalı Analizi: Abd, Çin ve Türkiye Örneği, Ufuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Ve Finansman Anabilim Dalı, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi: Ankara.
- Baki, R. (2018). Avrupa Birliği ülkeleri ile Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları ve uygun kuruluş yeri seçimi. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 148-162.
- Ballis, A., & Mavrotas, G. (2007). Freight Village Design Using The Multicriteria Method Promethee. *Operational Research*, 17(2), 213-231.
- Bamyacı, M. (2008). Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.
- Bayraktutan, Y. & Özbilgin, M. (2012). Lojistik Sektöründe Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye. *Türkiye Hava Kurumu Üniversitesi*, 80-89.
- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2014). Türkiye'de İllerin Lojistik Merkez Yatırım Düzeylerinin Bulanık Mantık Yöntemiyle Belirlenmesi", *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1-36.
- Bayraktutan, Y., Tüylüoğlu, Ş., & Özbilgin, M. (2012). Lojistik Sektöründe Yoğunlaşma Analizi ve Lojistik Gelişmişlik Endeksi: Kocaeli Örneği. *Journal Of Alanya Faculty Of Business Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 4(3). 61-71.
- BEBKA (2012). Bursa İli Lojistik Merkez Ön Fizibilite Raporu. Erişim Adresi: <https://bebka.org.tr/dokuman/bursa-ili-lojistik-merkez-on-fizibilite-raporu>.
- Bozöyük TSO (2023). Bozöyük lojistik köy projesi'nde gelişme. Erişim adresi: <http://www.bozuyuktso.org.tr/Odam%C4%B1z/Haberler/tabid/9888/articleType/ArticleView/articleId/55797/BOZUYUK-LOJISTIK-KOY-PROJESINDE-GELISME.aspx>.

- Büyük Sivas Gazetesi (2022). Sivas’daki 30bin işsiz umut kapısı olan lojistik köy de güzel gelişme. Erişim adresi: <https://www.buyuksivas.com/lojistik-koy-2/>.
- Çelik, F. B. (2021). Marmara Bölgesindeki Lojistik Köylerin Swot-Ahs Bütünlük Analizi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi: İstanbul.
- Dablanc, L. (2023). Land-use planning for a more sustainable urban freight. In Handbook on city logistics and urban freight (pp. 246-266). Edward Elgar Publishing.
- Demirdağ OSB (2021). Sivas lojistik köy çalışmaları devam ediyor. Erişim adresi: <https://www.demiragosb.org.tr/sivas-lojistik-koy-calismalari-devam- ediyor>.
- Demiroğlu, Ş. (2013). Küresel Lojistik Köyleri Ve Bu Kapsamda Türkiye’de Lojistik Köyleri Üzerine Bölgesel Bir İnceleme, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Yayınlanmış Doktora Tezi ; Kütahya.
- Dumlu, H., & Wolff, A. (2021). Türkiye’deki lojistik köylerin potansiyel etkinliklerine göre değerlendirilmesi: MOORA yöntemi ile bir uygulama. Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 12(24), 1000-1026.
- Dumlu, H.. (2022). Lojistik Köylerin Türkiye İçin Stratejik Önemi ve Türkiye’deki Lojistik Köyler Üzerine Dematel Ve Moora Yöntemleri İle Uygulamalı Bir Araştırma. Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi: Giresun.
- Ellinger, A. E., Daugherty, P. J., Ve Keller, S. B. (2000). “The Relationship Between Marketing/Logistics Interdepartmental Integration And Performance In Us Manufacturing Firms: An Empirical Study.” Journal Of Business Logistics 21(1): 1.
- Erturgut, R. (2016). Lojistik Ve Tedarik Zinciri Yönetimi (Isbn : 978-605-320-376-6 B.). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Fichtinger, J., Ries, J. M., Grosse, E. H., & Baker, P. (2015). Assessing The Environmental Impact Of Integrated Inventory And Warehouse Management. International Journal Of Production Economics, 170, 717-729.
- Gümüş, Y. (2009). Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Kârı ile Olan İlişkisi. Muhasebe ve Finansman Dergisi, 41, 97-113.
- Haake, D. (2023). Planning for the future: urban freight transportation. In Handbook on City Logistics and Urban Freight (pp. 287-309). Edward Elgar Publishing.
- Hai, D., Xu, J., Duan, Z., & Chen, C. (2020). Effects of underground logistics system on urban freight traffic: A case study in Shanghai, China. Journal of cleaner production, 260, 121019.



- Higgins, C., & Ferguson, M. (2011). An exploration of the freight village concept and its applicability to Ontario. McMaster Institute for Transportation and Logistics.
- Irmak, E. (2024). Dünya ve Türkiye'deki lojistik köylerin uluslararası ticarete potansiyel etkileri. Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Alanında Uluslararası Araştırmalar XXV, 117.
- Karadeniz, V. & Akpınar, E. "Türkiye'de Lojistik Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi", Erzincan Üniversitesi Marmara Coğrafya Dergisi. Sayı:23, Issn:1303-2429, 2011.
- Keleş, A. E., & Güngör, G. (2021). Overview of Environmental Problems Caused by Logistics Transportation: Example of European Union Countries. Tehnički glasnik, 15(4), 569-573.
- Küçük, S. (2019). Uluslararası Ticarete Lojistik Köyler ve Türkiye İçin Lojistik Köy Önerisi. Yüksek Lisans Tezi, Konya Ticaret Odası (Kto) Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Lipinska-Słota, A., & Mindur, M. (2018). The future of the European logistics centres as nodal objects of intermodal transport infrastructure. Logistics and Transport, 38(2), 41-52.
- Liu, X., Guo, X., & Zhao, X. (2012). Study on Logistics Center Site Selection of Jilin Province. J. Softw., 7(8), 1799-1806.
- Ngai, E. W. T., Lai, K. H., & Cheng, T. C. E. (2008). Logistics information systems: the Hong Kong experience. International Journal of production economics, 113(1), 223-234.
- Onyemechi, C. (2013). Logistics Centres Assessed as a Port City Decongesting Strategy: Case Study of a Nigerian Port City. Journal of Maritime Research, 10(1), 39-42.
- Postiguillo, J. R., Yagüe, J. M. D. C., & Sánchez, J. A. S. (2017). Evolution, trends and design parameters for the management of Areas of Logistic Activities in Spain. Revista de la Construcción. Journal of Construction, 16(2), 274-283.
- Rail Turkey Tr (2015). Köseköy lojistik merkezi. Erişim adresi: <https://tr.railturkey.org/2015/05/02/kosekoy-lojistik-merkezi/>.
- Rimiene, K., & Grundey, D. (2007). Logistics centre concept through evolution and definition. Engineering economics, 54(4).
- Rodrigue, J. P., & Notteboom, T. (2010). Comparative North American and European gateway logistics: the regionalism of freight distribution. Journal of Transport Geography, 18(4), 497-507.
- Sarrazin, F., LeBel, L., & Lehoux, N. (2018). Identifying key factors for the success of a regional logistic center. Forest science, 64(3), 233-245.

- Shen, J., Kee, G., Shen, J., & Kee, G. (2017). Hong Kong: Challenges and Responses of Logistics Industry. *Development and Planning in Seven Major Coastal Cities in Southern and Eastern China*, 211-238.
- SLC Türkiye (2010). Samsun Türkiye’nin lojistik üssü oluyor. Erişim Adresi: <https://www.slcturkiye.com/samsun-turkiyenin-lojistik-ussu-oluyor/>.
- Şirin, B. (2019). Lojistik Köylerin Gelişimi ve Türkiye’deki Lojistik Köylerin Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- T.C. Sivas Valiliği (2020). Lojistik köy ile sivas bir cazibe merkezi haline gelecek. Erişim adresi: <http://www.sivas.gov.tr/lojistik-koy-ile-sivas-bir-cazibe-merkezi-haline-gelecek>.
- Tao, Y., Wang, S., Wu, J., Zhao, M., & Yang, Z. (2022). Logistic network construction and economic linkage development in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area: An analysis based on spatial perspective. *Sustainability*, 14(23), 15652.
- TCDD (2019). Faliyet Raporu 2022. Erişim Adresi: <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2022faaliyetraporu.pdf>.
- TCDD (2024): Lojistik merkezler. Erişim Adresi: <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler>
- Tsamboulas, D. A., & Kapros, S. (2003). Freight Village Evaluation Under Uncertainty With Public And Private Financing. *Transport Policy*, 10(2), 141-156.
- TÜİK (2024). Dış Ticaret İstatistikleri, Mart 2024. Erişim adresi: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Mart-2024-53535>.
- Turğut, M. (2017). Uluslararası Ticarete Lojistik Köylerin İhracat. Yüksek Lisans Tezi. Konya. Ocak 17, 2021 Tarihinde [https://www.researchgate.net/publication/346632540\\_Uluslararası\\_Ticarete\\_Lojistik\\_Koylerin\\_Ihracat\\_Surecine\\_Etkileri\\_Konya\\_Ili\\_Ornegi/Link/5fca7c9b299bf188d4f3dc09/Download](https://www.researchgate.net/publication/346632540_Uluslararası_Ticarete_Lojistik_Koylerin_Ihracat_Surecine_Etkileri_Konya_Ili_Ornegi/Link/5fca7c9b299bf188d4f3dc09/Download) Adresinden Alındı.
- Turğut, M. (2021). Uluslararası Ticarete Lojistik Köylerin İhracat Sürecine Etkileri: Konya İli Örneği, Kto Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi: Konya.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2023). 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı. Erişim Adresi: <https://tobb.org.tr/TurkiyeSektorMeclisleri/Documents/2053-Lojistik-plan.pdf>.
- UTİKAD (2021). Eskişehir Hasanebey lojistik merkezi değerlendirme çalışması. Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/hasanebeylojistikmerkezraporu-4663.pdf>.
- UTİKAD (2021). Türkiye’de lojistik köyler ve önemi. Erişim Adresi: <http://www.Utikad.Org.Tr/Haberler/?Id=10633> Erişim: 24.03.2024.

- Wagener, N. (2017). Intermodal logistics centres and freight corridors-concepts and trends. *LogForum*, 13(3).
- World Shipping Council (2019). Top 50 world container ports. Erişim Adresi: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>.
- Xiao, R., Liu, Y., Huang, X., Shi, R., Yu, W., & Zhang, T. (2018). Exploring the driving forces of farmland loss under rapidurbanization using binary logistic regression and spatial regression: A case study of Shanghai and Hangzhou Bay. *Ecological Indicators*, 95, 455-467.
- Yang, Y. C., & Chen, S. L. (2016). Determinants of global logistics hub ports: Comparison of the port development policies of Taiwan, Korea, and Japan. *Transport Policy*, 45, 179-189.
- Yarın (2023). Lojistik köy 2026'ya hazırlanıyor. Erişim adresi: <https://www.yarin11.com/bozuyuk-lojistik-koy-2026ya-hazirlaniyor>.