

**Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri ile İlişkisinin Araştırılması**

Murat Yiğithan Artuğ\*

**Özet**

Kentsel lojistik, şehirlerin yükleme, boşaltma ve depolama kapasitesi ile ulaşım imkanları gibi lojistik performans faktörleri bakımından öne çıkan güçlü yönleri ve fırsatları ile zayıf yönlerini ve tehditlerini ortaya koyan, o şehir yerinin alt yapı ve diğer olanaklarını lojistik açıdan değerlendirmek üzere geliştirilmiş bir kavramdır.

Lojistik köy; taşıma, dağıtım, yükleme-boşaltma, depolama, elleçleme ve ilgili lojistik faaliyetlerin yerine getirildiği, lojistik modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip organize alanlardır. Kentsel Lojistik, şehir taşıma hareketleri üzerindeki sosyal, çevresel, ekonomik, mali ve enerji etkilerini dikkate alarak kentsel lojistik faaliyetlerinin optimizasyonu sürecidir.

Araştırmanın amacı kentsel lojistik performans faktörlerinin lojistik köy performans faktörleri ile ilişkisinin ortaya konulmasıdır.

Araştırma Kastamonu il merkezinde ticaret sektöründe faaliyet gösteren

---

\* Kastamonu Üniversitesi SBE İşletme Anabilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi, ygthn.artg@hotmail.com (orcid: 0000-0002-3798-3149)

*Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri  
İle İlişkisinin Araştırılması  
(ss. 287-304) Murat Yiğithan Artuğ*

işletmeler üzerinde yapılmış olup veriler yüz yüze anket yöntemiyle elde edilmiştir. Elde edilen bulguların SPSS 23 programında güvenilirlik ve geçerliği test edilmiş, performans ifadelerinin önem düzeyleri ve değişkenler arasındaki ilişki belirlenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel lojistik, lojistik köy, performans faktörleri

**Jel Code:** R41

**Investigation of The Relationship Between Urban Logistics Performance Factors and Logistics Village Performance Factors**

**Abstract**

Urban logistics is a concept developed to assess the infrastructure and other possibilities of a city in terms of logistics, which reveal strengths and opportunities, weaknesses and threats that stand out in terms of logistical performance factors such as loading, unloading and storage capacity of cities and transportation facilities the purpose of this study is to determine the relationship between urban logistic performance factors and logistic village performance factors.

Lojistics village; fast, secure, transfer area and equipped with logistics modes between transportation, distribution, loading-unloading, storage, handling and related logistics activities. Urban Logistics is the process of optimizing urban logistics activities taking into account the social, environmental, economic, financial and energy implications of urban transport movements.

The study was conducted on commercial enterprises located in the city center of Kastamonu and data were obtained by face to face survey method. The reliability and validity of the findings were tested in the SPSS 23 program, and the relationship between the importance levels of performance expressions and the variables was determined.

**KeyWords:** Urban logistics, logistics village, performance factors

**Jel Kodu:** R41



## 1. Giriş

Lojistik kavramının tarihi oldukça eskilere dayanmaktadır. Tarihi gelişim çerçevesinin başına gidilecek olursa lojistiğin aslında askeri bir kavram olduğuyla karşılaşılmaktadır. Askeri uygulamalara donanım ve malzeme sağlamak savaş ve barış anında etkinliğin devam ettirilmesini baz alarak tanımlanmıştır. 1980-1990 yıllarında ise lojistiğin teknolojik alanlarda ilerlediğini görülmektedir (Aydın ve Öğüt, 2008a).

Lojistik, talep sahiplerinin arzlarını karşılamak üzere, malın hammaddesinin bulunduğu noktadan başlayarak ürünün kullanıldığı noktaya kadar temin edilen malzemelerin, dağıtım işlemlerinin ve bilgi iletimi işlemlerinin verimli olarak, hammaddeden tüketime ve karşılıklı olarak taşınmasını ve muhafaza edilmesinin planlı aynı zamanda kontrol altında tutulmasıdır (Erdumlu, 2006).

Şehirler, modern uygarlığın kalıcı ve ayrılmaz bir ögesidir. Piyasa katılımcıları olarak, sadece kaynakları, insanların, sermayenin, bilginin, teknolojinin, ürünlerin, hammaddelerin, uygun bir veri akışı alanı olan heterojen bağlantılar ağı oluşturmaktadır. Malların taşınması, kentsel alanlarda gerçekleşen çoğu ekonomik ve sosyal faaliyet için önemli bir faktör teşkil etmektedir. Şehir, sınırları içinde kurulan firmalar için tedarikçiler ve müşteriler ile hayati bir bağlantı oluşturur. Şehir sınırları içinde hareket eden yük taşıtlarının sayısı artmakta ve istikrarlı bir oranda büyümeye devam etmektedir. Bunun başlıca nedeni, düşük stoklara ve zamanında teslimata dayanan mevcut üretim ve dağıtım uygulamaları ile önemli hacimlerde kişisel teslimatlar üreten müşteri- arası elektronik ticaretin patlayıcı büyümesidir (İnan, 2019).

Aynı zamanda kentsel lojistik stratejilerini uygulamak, faaliyetlerini düzenlemek ve kontrol etmek zordur. Çünkü kentin coğrafi özellikleri, ekonomik faaliyetleri, paydaşları, nüfus yoğunlukları, gelir düzeyleri, tüketici tercihleri gibi her kente özgü özellikler kentsel lojistik eğilimlerinde farklılıklara sebep olmakta ve planlamada bütünleşik bir yaklaşım gerektirmektedir (Erdir, 2013).

Bu nedenle bu çalışmada Kastamonu İlinin kendine has ticareti, nüfus özellikleri, tarihi, kültürel ve sosyal özellikleri ve ekonomisi, göz önünde bulundurularak kentsel lojistik performans faktörlerinin lojistik köy performans faktörlerinin arasındaki ilişkinin analizi ve çözüm önerilerin belirlenmesi hedeflenmiştir.



## 2. Teorik Çerçeve

İşletmelere ve ekonomiye önemli bir katkısı bulunan lojistik köy kavramı ise yükleme yapılan malzemelerin yani yük dağıtım öbeklerinin ana plan çerçevesinde belirlenmiş olan, bir iş için kurulan bir ortamda bir araya gelmesidir. Lojistik köyler ulusal ve uluslararası taşıma, dağıtım ve ilgili lojistik faaliyetlerin yerine getirildiği, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme (yeniden ambalajlama), paketleme gibi faaliyetleri gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip organize alanlardır (Erdumlu, 2006).

Diğer bir ifadeyle lojistik köy hem yerel hem de ulus dışı geçişlerde taşımacılık, istifleme, tahkim, gümrükleme, ithalat ve ihracat, transfer, alt yapı oluşturma gibi birçok faaliyetin ekonomik bir öze dayandırılarak çeşitli girişimciler ve işletmeler tarafından belirli bir alanda oluşturulduğu özel merkezlerdir (<http://freight-village.com>).

Lojistik köyler işletmelere daha esnek, entegre ve katma değerli hizmetler sunmaktadır. Lojistik faaliyetlerin çeşitli lojistik modlar yardımıyla yapılması işletmelere malların daha verimli ve düşük maliyetle taşıma avantajı sağlamaktadır. Lojistiğin oluşması için alt yapı çok önemlidir. Lojistik köylerle alt yapıların uyuşması halinde daha etkili bir işleyiş hali alması kaçınılmazdır (Taniguchi, vd., 1999).

Lojistik köy seçilirken uygun standart koşullar gözlemlenmelidir. Bu koşullar arasında pazarlama merkezine yakınlık, ulaşılabilirlik, iş maliyetlerinin ve sürelerinin azaltılması ve açılacağı şehre verebileceği zararlar ve faydalar gözetilmelidir. Bununla birlikte bu yere yatırım yapan firmaların geri dönüş zamanı ve daha çok pazara ulaşabilme olanağı çok önemlidir (Aydın ve Ögüt, 2008b). Lojistik köylerin kararlaştırılması için o bölgedeki planlamaların ve taşıma, ulaştırma planlarının şimdiki ve gelecek zaman içindeki devinimleri de incelenmelidir (Owen, vd., 1998).

Türkiye’de 2005 yılında telaffuz edilmeye başlanan lojistik köyler, 2006 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde bulunan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından yatırım programı kapsamına alınmıştır. Devlet, özel sektör, üniversiteler ve ticaret-sanayi-taşımacılık ile ilgili odalar tarafından da önemi 79 anlaşılan lojistik köylerin kurulma çalışmalarına TCDD tarafından başlanılmıştır. Türkiye’de kurulmasına yeni başlanılan lojistik köylere karşın günümüzde Avrupa’da 100’ün üstünde lojistik köy bulunmaktadır. Yaklaşık

*Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri  
İle İlişkisinin Araştırılması*  
(ss. 287-304) Murat Yiğithan Artuğ

2400 adet taşıma işletmecisi bu köylerden yararlanmaktadır. (TCDD, 2009).

Kaynağın verimli tüketimiyle mevcut potansiyelin kinetiğe geçirilmesiyle bölge çapında gelişim ivmesini artırmak hem yerel hem de merkezi yönetimlerin hedefi olmuştur. Lojistik köy taşıma, dağıtım, yükleme-boşaltma, depolama, elleçleme ve ilgili lojistik faaliyetlerin yerine getirildiği, lojistik modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip organize alanlardır (Küçük, 2017b, Küçük, Yeşilyurt ve Kartal, 2017).

Lojistik köyler özellikle lojistiğin tüm faaliyetlerinin bir arada yapılabildiği yerler olması açısından önem arz etmektedir. Tüm yüklerin aynı noktada birleşmesi lojistik sürdürülebilirliğin en önemli faktörlerinden olan verimliliği ve optimizasyonu sağlamak açısından önemlidir. Avrupa Birliği de sürdürülebilir lojistik ile ilgili yayınladığı Beyaz Kitap'ta şehir merkezleri dışında lojistik faaliyetlerin sürdürüldüğü ve yük konsolidasyonlarının yapıldığı merkezlerin öneminden bahsederek, özellikle ücra noktalara sevkiyatlarda yük birleştirmenin öneminden bahsetmektedir (Müsiad, 2015)

Kentsel lojistik trafik sıkışıklığı, çevresel duyarlılık, enerji tüketimi, görsellik ve kent ekonomisi gibi etmenleri dikkate alarak kentsel lojistik faaliyetlerin yeniden düzenlenmesine yönelik olarak lojistik yönetiminde yeni bir alan olarak ortaya çıkmıştır. Sosyal, kültürel, endüstriyel ve ticari faaliyetlerin bir arada gerçekleştiği kentlerde; yaşam kalitesinin artırılması, sürdürülebilir ekonomik büyüme, kent içi üretilen ve tüketilen malların lojistik maliyetleri üzerindeki olumsuz etkilerin azaltılması, kentsel rekabetçiliğin artırılması ve enerji tüketimi, görsel kirlilik, gürültü kirliliği gibi çevresel etkilerin kontrol altına alınabilmesi, trafik sorunlarının azaltılması gibi nedenler kentsel lojistiği önemli kılmaktadır (Erdir, 2013).

Kentsel lojistik faaliyetleri, insanların yaşam kalitelerinin artmasına, rekabet ortamında avantajlı konumda yer almalarına ve tedarik zincirlerinin etkili biçimde sürdürülmesine katkıda bulunur. Kentlerde bulunan çevresel, ekonomik ve sosyal faaliyetler için kentsel lojistik, göz ardı edilmemesi gereken bir husustur (Yeşilyurt, 2019).

Kastamonu ili bulunduğu konum ve olanakları itibarıyla önemli bir lojistik merkezdir. Bu yüzden lojistik köy performans faktörlerini olumlu yönde etkileyecek iyileştirmeler araştırılmalı ve desteklenmelidir (Küçük, Yeşilyurt ve Kartal, 2017).



### **3. Amaç**

Araştırmanın amacı, kentsel lojistik performans faktörlerinin, lojistik köy performans faktörleri ile ilişkisini belirlemektir.

Bu temel amaç çerçevesinde inceleme konusu işletmelerin çalışma alanları ve personel sayıları gibi kontrol değişkenleri de incelenecektir.

### **4. Kapsam ve Yöntem**

Araştırma Kastamonu il merkezinde ticaret sektöründe faaliyet gösteren yaklaşık 250 işletme evreninde yapılmıştır. Araştırmada tesadüfi olmayan örnekleme türlerinden yargısal örnekleme yöntemi (Küçük, 2016: 97) kullanılmış olup veriler yüz yüze anket yöntemiyle elde edilmiştir. Araştırmaya geri dönüş sağlanan 30 veri toplama aracı değerlendirmeye alınmıştır.

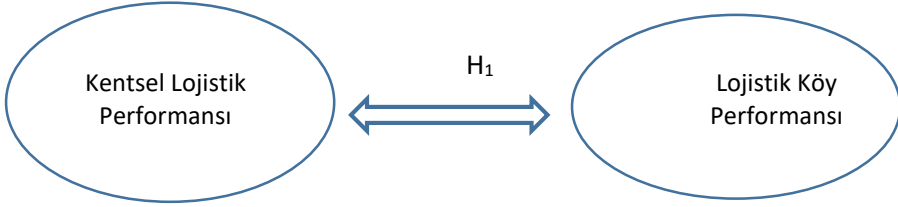
Araştırmanın veri toplama aracı iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, katılımcıların sektör, personel sayısı, eğitim düzeyleri gibi kontrol değişkenleri hakkında bilgi toplanmıştır. İkinci bölümde kentsel lojistik performans faktörleri ölçeği olarak Küçük (2017b) çalışmasından yararlanılmıştır. Lojistik köy performans faktörlerini incelemek üzere ise Küçük vd. (2017) çalışmasındaki ölçekten yararlanılmıştır. Araştırma ölçekleri; 1 Tamamen Katılıyorum, 2 Katılıyorum, 3 Kararsızım, 4 Katılmıyorum, 5 Tamamen Katılmıyorum olmak üzere beşli likert ölçeği biçimindedir (Küçük, 2016: 81-83).

Elde edilen veriler, SPSS 23.0 programında analiz edilmiş güvenilirlik ve geçerliliği test edilerek korelasyon analiziyle değişkenler arasındaki ilişki belirlenmiştir. Ayrıca kontrol değişkenleri bakımından istatistiki olarak anlamlı farklılık olup olmadığı incelenmiştir.

### **5. Araştırmanın Modeli**

Literatürde yer alan kentsel lojistik ve lojistik köy performans faktörlerine ilişkin çalışmaların (Küçük, 2017b, Küçük, Yeşilyurt ve Kartal, 2017, Küçük, 2020) incelenmesi sonucunda bu iki değişkenin performansının karşılaştırılmasına yönelik çalışma yapılmış ve bu doğrultuda araştırma modeli oluşturulmuştur.

Araştırma modeli Şekil 1' de gösterilmiştir.



Şekil 1. Araştırma Modeli

Şekil 1.'den görüleceği üzere model de iki değişken yer almaktadır. Bunlar; kentsel lojistik performans faktörleri ve lojistik köy performans faktörleridir. Bu değişkenler arasındaki ilişki incelenmektedir.

## 6. Araştırmanın Hipotezleri

Kastamonu iş piyasasında faaliyet gösteren sektörlerin kentsel lojistik performansı konusunda değerlendirme yapan Küçük (2017b), Lojistik performansın genel olarak esneklik, çeviklik, hız ve maliyet faktörleri ile ifade edildiği belirtmiştir. Konumu gereği önemli bir lojistik altyapısına sahip olan kentin, hem firmaların hem de kent sakinlerinin istek ve ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde kentsel lojistik performans faktörlerinin belirlenmesi ve düzeltici önlemlerin alınması gerektiği sonucuna ulaşmıştır. Aynı zamanda literatürde yapılan kentsel lojistik ve lojistik köy performanslarının ilişkisinin incelendiği çalışmalarda lojistik köy ile kentsel lojistik arasında istatistiki olarak anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki olduğu tespit edilmiştir (Yeşilyurt, 2017; Küçük, Yeşilyurt ve Kartal, 2017).

Bu doğrultuda araştırmanın hipotezi şu şekilde belirlenmiştir:

H1: Kentsel lojistik performans faktörleri ile lojistik köy performans faktörleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

## 7. Bulgular ve Analiz



*Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri  
İle İlişkisinin Araştırılması  
(ss. 287-304) Murat Yiğithan Artuğ*

Araştırmaya katılan firmaların sektör frekansları Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1. Sektör Frekansları

	Frekans	Yüzde
Gıda	7	23,3
Konfeksiyon - Ayakkabı	5	16,7
İnşaat - Hırdavat	6	20,0
İletişim – Bilgisayar - Optik	6	20,0
Basın Yayın – Dağıtım, Kargo	6	20,0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Tablo 1.’e göre; araştırmaya katılan firmaların en yüksek oranla (%23,3) gıda, en düşük oranla (%16,7) konfeksiyon ve ayakkabı sektörü olduğu tespit edilmiştir. Diğer sektörler araştırmaya %20 ile eşit oranda katılım sağlamışlardır.

Firmaların personel sayısı frekansları Tablo 2’ de verilmiştir.

Tablo 2. Personel Sayısı Frekansları

	Frekans	Yüzde
5'e kadar	6	20,0
5 - 9 arası	9	30,0
10 - 14 arası	4	13,3
15 - 19 arası	8	26,7
20 +	3	10,0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>





*Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri  
İle İlişkisinin Araştırılması  
(ss. 287-304) Murat Yiğithan Artuğ*

Araştırma bulgularına göre (Tablo 2); 20 ve üzeri personele sahip firmaların oranı %10, 5 ve daha az personele sahip firmaların %20 oranında olduğu tespit edilmiştir. Firmaların %60'ının 5 den fazla 20'den az çalışını olduğu bulunmuştur.

Katılımcıların eğitim düzeyleri frekansları Tablo 3' de verilmiştir.

Tablo 3. Eğitim Düzeyleri Frekansları

	Frekans	Yüzde
Ortaöğretim	17	56,7
Önlisans - lisans	13	43,3
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Tablo 3.' e göre; katılımcıların %56,7'sinin ortaöğretim, %43,3'ünün önlisans veya lisans eğitime sahip olduğu tespit edilmiştir.

295

Araştırma kapsamında kentsel lojistik performans faktörleri ile lojistik köy performans faktörleri ölçeğinden elde edilen verilerin geçerlik ve güvenilirlik analizleri yapılmıştır. Kentsel lojistik performans faktörlerine ait bulgular Tablo 4' de gösterilmiştir.



*Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri İle İlişkisinin Araştırılması*  
(ss. 287-304) Murat Yiğithan Artuğ

Tablo 4. Kentsel Lojistik Performans Faktörleri

Lojistik İşlemleri Faktörleri	Faktör Yüğü	Öz Değer	Varyans Açıklama Oranı (%)	Cronbach Alfa	Ortalama	KMO Değeri
1.Sigorta hizmetleri yeterlidir.	,695	4,385	27,409	0,80	1,90	0,575
2.Havayolu altyapısı yeterlidir.	,677				3,70	
3.Denizyolu altyapısı yeterlidir.	,628				1,73	
4.Lojistik maliyetler uygundur.	,615				3,50	
5.Karayolu altyapısı yeterlidir.	,613				2,93	
6.Nüfus yoğunluğu yeterlidir.	,606				4,20	
7.Depolama alanları yeterlidir.	,549				2,30	
8.Lojistik yetkinlik yeterlidir.	,540				2,26	
9.Elleçleme kapasitesi yeterlidir.	,598				3,03	
10.Demiryolu altyapısı yeterlidir.	,520				2,50	
11.İhracat ithalat rakamları yeterlidir.	,520				1,96	
12.Ekonomik büyüklük yeterlidir.	,392				1,619	

*Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri İle İlişkisinin Araştırılması*  
(ss. 287-304) Murat Yiğithan Artuğ

Tablo 4. Kentsel Lojistik Performans Faktörleri (Devam)

Lojistik İşlemleri Faktörleri	Faktör Yüğü	Öz Değer	Varyans Açıklama Oranı (%)	Cronbach Alfa	Ortalama	KMO Değeri
13.Yükleme kapasitesi yeterlidir.	,353	1,165	27,409	0,80	3,00	0,575
14.Trafik yoğunluğu uygundur.	,436				3,63	
15.Kalifiye işgücü yeterlidir.	,524				2,66	
16.Çoklu lojistik altyapısı yeterlidir.	,486				2,60	

297

Tablo 4' de görüldüğü gibi Kaiser-MayerOlkin (KMO) değeri 0,575 olarak bulunmuştur. Bu değer 0,50' nin üzerinde olduğu için örneklemin yeterli olduğunu ve araştırma verilerinden anlamlı faktörler elde edilebileceğini göstermektedir. "Ekonomik büyüklük yeterlidir." ve "Yükleme kapasitesi yeterlidir." ifadeleri dışında diğer ifadelerin faktör yükleri 0,5' in üzerinde ve öz değerleri 1' den büyüktür. Bu sonuçlar ölçeğin geçerli ve ifadelerin analizde kullanılmak için uygun olduğunu göstermektedir. Cronbach alfa katsayısı 0,80 olarak bulunmuştur. Bu değer 0,80' e eşit olduğu için ölçeğin oldukça güvenilir olduğunu göstermektedir (Küçük, 2016: 226-232). Toplam varyans açıklama oranı ise %71,733 düzeyindedir.

Lojistik köy performans faktörlerine ait bulgular Tablo 5' de gösterilmiştir.



*Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri İle İlişkisinin Araştırılması*  
(ss. 287-304) Murat Yiğithan Artuğ

Tablo 5. Lojistik Köy Performans Faktörleri

Lojistik Köy Performans Faktörleri	Faktör Yüğü	Öz Değer	Varyans Açıklama Oranı (%)	Cronbach Alfa	Ortalama	KMO Değeri
1. Havayolu altyapısı yeterlidir.	,670	3,577	18,827	,773	4,10	,40
2. Denizyolu altyapısı yeterlidir.	,653				4,30	
3. Kalifiye iş gücü yeterlidir.	,572				3,73	
4. Depolama alanları yeterlidir.	,537				2,56	
5. Demiryolu altyapısı yeterlidir.	,423				2,402	
6. Ekonomik büyüklük uygundur.	,418				2,306	
7. Şehirleşme planı yeterlidir.	,318				2,185	
8. Yükleme kapasitesi yeterlidir.	,403				1,840	
9. Elleçleme kapasitesi yeterlidir.	,363				3,16	
10. Kent merkezine erişim uygundur.	,436				2,83	
11. İhracat ithalat rakamları yeterlidir.	,361					

*Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri İle İlişkisinin Araştırılması*  
(ss. 287-304) Murat Yiğithan Artuğ

12. Karayolu altyapısı yeterlidir.	,502			1,70
------------------------------------	------	--	--	------

Tablo 5. Lojistik Köy Performans Faktörleri (Devam)

Lojistik Köy Performans Faktörleri	Faktör Yüğü	Öz Değer	Varyans Açıklama Oranı (%)	Cronbach Alfa	Ortalama	KMO Değeri
13. Hinterland genişliğı yeterlidir.	,434	1,243	18,827	,773	1,80	,40
14. İşletmelerin ekonomik yapısı yeterlidir.	,407				2,90	
15. Çoklu lojistik altyapısı yeterlidir.	,441				2,63	
16. Lojistik maliyetler uygundur.	,672				2,20	
17. Lojistik yetkinlik yeterlidir.	,533				2,26	
18. Sigorta hizmetleri yeterlidir.	,605				1,96	
19. Teknolojik altyapı yeterlidir.	,511				2,56	

Tablo 5' de görüldüğü gibi Kaiser-MeyerOlkin (KMO) değeri 0,40 olarak bulunmuştur. Bu değer 0,40-0.50 aralığında bulunduğu için örneklemin yeterli olduğunu ve araştırma verilerinden anlamlı faktörler elde edebileceğini göstermektedir. "Şehirleşme planı yeterlidir." ve "İhracat ithalat rakamları yeterlidir." İfadeleri dışında diğer ifadelerin faktör yükleri 0,5' in üzerinde ve öz değerleri 1'den büyüktür. Bu sonuçlar ölçeğin geçerli ve ifadelerin analizde kullanmak için uygun olduğunu göstermektedir. Cronbach alfa katsayısı 0,773 olarak bulunmuştur. Bu değer  $0.80 \geq \alpha > 0.60$  aralığında olduğu için ölçeğin



*Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri İle İlişkisinin Araştırılması*  
(ss. 287-304) Murat Yiğithan Artuğ

oldukça güvenilir olduğunu göstermektedir (Küçük,2016:226-232). Toplam varyans açıklama oranı ise % 71,332 düzeyindedir.

Korelasyon analizi Tablo 6' da gösterilmiştir.

Tablo 6. Lojistik Köy Performansı Faktörleri ile Kentsel Lojistik Performans Faktörleri İlişkisi

	Lojistik Köy Performans Faktörleri	Kentsel Lojistik Performans Faktörleri
Lojistik Köy Performans Faktörleri	1	,577**
		,001
	30	30
Kentsel Lojistik Performans Faktörleri	,577**	1
	,001	
	30	30

300

Tablo 6.'da ise lojistik köy performansı faktörleri ile kentsel lojistik performans faktörlerinin korelasyon sonuçları verilmektedir.

Korelasyon katsayılarına bakıldığında, iki değişken arasında  $p < 0,05$  anlamlılık düzeyinde ve korelasyon değeri  $0,57$  bulunmuş ve  $0,60 > r > 0,40$  olduğundan iki değişken arasında bir ilişki olduğu belirlenmiş (Küçük: 2016: 249 - 250) ve hipotez kabul edilmiştir.

## 8. Sonuç

Çalışmada lojistik köy performans ölçeği geliştirilmiş ve kentin lojistik köy performansı değerlendirilmiştir. Araştırma kapsamında yararlanılan ölçeğin güvenilirliği test edilmiş ve yüksek derecede güvenilir olduğu görülmüştür.

Çalışmada kentsel lojistik performans faktörleri incelendiğinde denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu alt yapısı ve nüfus yoğunluğu yeterli bulunmuştur. Lojistik köy performansı faktörleri incelendiğinde, karayolu,



denizyolu, hava yolu alt yapısı yeterli bulunurken, demiryolu alt yapısı yetersiz bulunmuştur.

## 9. Tartışma

Dünya ürün ticaretindeki büyüme, üretimin küreselleşmesi, malların kullanıcıya zamanında ulaştırılması, taşıma, depolama ve dağıtım merkezlerinin yönetimi konuları, lojistik sektörüne ve merkezlerine olan ilgiyi artırmıştır (Elgün, 2011).

Lojistik sektöründeki faaliyetlerin çeşitlendiği ve kapsamının genişlediği günümüzde, yük akışlarının profesyonel bir şekilde organizasyonu ve çoklu ulaşım sistemleriyle entegrasyonunun sağlanması lojistik köylerin varlığıyla yakından ilişkilidir (Karadeniz ve Akpınar, 2011).

Bu durumda lojistik köyler bu tür işletmeler için birer çözüm yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Lojistik köyler sadece şehir trafiğini azaltmakla kalmaz aynı zamanda işletmelerde de maliyet düşüşü gerçekleştirirler. Bu uygun durumlardan tüketicilerde daha düşük fiyatlı ürünler aracılığıyla fayda sağlayacaklardır. Sürecin iyi organize edilmesi, müşteri memnuniyeti de sağlayacak şekilde maliyetlerin azalmasına, aşamaların düzgün bir şekilde yönetilmesi ve kaynakların verimli kullanılmasına katkıda bulunacaktır (Küçük, 2018).

Lojistik köyler, taşıma türlerinin bir araya gelmesini sağlayarak taşımacılığa verimliliği arttırmakta, tedarik zincirindeki kopukluklar giderilmekte, sonuç olarak da bürokratik, sosyal ve ekonomik birçok soruna çözüm getirilmektedir (Elgün, 2011).

Literatürde Kastamonu ili için yapılan bir çalışmada sigorta ve karayolu alt yapısı faktörleri yüksek çıkmış, bunu lojistik maliyetleri ile yükleme ve elleçleme kapasiteleri izlemiştir. Demir yolu alt yapısı ve denizyolu alt yapısı düşük çıkmıştır (Küçük, 2017a).

Ceran (2010) ise çalışmasında özellikle lojistik köylerin sosyal maliyetleri üzerine durmuş ve bu problemin kentsel lojistik performanslarının artırılması ile eş güdümlü olarak çözülebileceğini belirtmiştir. Bu doğrultuda lojistik köylerin avantajlarından yeteri kadar faydalanıla bilmesi için oluşturulacakları konumların iyi bir analiz ile belirlenmesi gerektiği üzerine vurgu yapmıştır.

Küçük ve Kocaman (2016) turizm hizmet sektöründe faaliyet gösteren



konaklama işletmeleri üzerinde lojistik hizmet performansı ile işletme performansı arasındaki ilişkiyi belirlemeye yönelik yaptıkları çalışmada lojistik hizmet performansı ile işletme performansı arasında yüksek düzeyde ilişki olduğunu belirlemişlerdir.

Kastamonu ili için, kent merkezine erişimin uygun ve karayolu alt yapısının yeterli olduğu, demiryolu alt yapısının ise yetersiz olduğu sonuçlarına varılmıştır (Küçük ve Diğ., 2017).

## **10. Öneriler**

Kastamonu ili bulunduğu konum ve olanakları itibariyle önemli bir lojistik merkezdir. Bu yüzden lojistik köy performans faktörlerini olumlu yönde etkileyecek iyileştirmeler araştırılmalı ve desteklenmelidir. Bu bağlamda şu önerilerde bulunulabilir;

- Firmaların lojistik, kentsel lojistik ve lojistik köy hakkındaki eksik bilgileri giderilebilir.
- Lojistik köy ve kentsel lojistik imkânlarından faydalanmaya yönlendirilebilir.
- Kastamonu ilinin demiryolu alt yapısı ve dağıtım depolarının oluşturulması ile lojistik faktörlerine katkısı arttırılabilir.
- İlde lojistik yöntemleri arasında (karayolu, hava yolu, liman vb. ) farklı ve güçlü bağlantılar oluşturulabilir.
- Firmalarda ve lojistik yöntemlerde JIT (Just in Time- Tam Zamanında) felsefesi uygulanabilir ve yaygınlaştırılabilir.
- Lojistik firmalarında ve dağıtımda kalifiye işgücü ihtiyacı arttırılabilir.
- Bu konularda yaşanan problemlerde üniversite – sanayi iş birliği ile alanında yetkin kişiler ile Kastamonu ili için farklı çözümler getirilebilir.





## **Kaynakça**

- Aydın, G.T., Öğüt, K.S., (2008a), “Lojistik Köy Nedir?” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, s.1439-1448, İstanbul.
- Aydın, G.T., Öğüt, K.S., (2008b), “Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyleri” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, s.1471- 1481, İstanbul.
- Ceran, M. B. (2010). Küresel Rekabet Ortamında Rekabetçi Üstünlük Sağlamada Lojistik Köyler: Konya Lojistik Köyü Önerisi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Elgün, M., N., (2011). Uluslararası Taşıma Ve Ticarete Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajları: Bir Model Önerisi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Doktora Tezi.
- Erdir, A. (2013). Kentsel Lojistik: İzmir İli İçin Bir Uygulama, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.
- Erdurumlu, R. M. (2006). Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İnan, İ. E. (2019), Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performansları Arasındaki İlişkinin Araştırılması: Elazığ İli Örneği, TINI-SOS, 7(2), ss. 33-56.
- Karadeniz, V., Akpınar, E., (2011), Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları Ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi, Marmara Coğrafya Dergisi Sayı: 23, ss. 49-71.
- Küçük, O. (2016), Bilimsel Araştırma Yöntemleri, Ekin Yayınevi, Bursa
- Küçük, O. (2018). Depo İş Süreçleri. Orhan Küçük (Ed.) İçinde Depolama Yönetimi (ss. 58-72). Ankara: SeçkinYayıncılık.
- Küçük, O. (2017a), İşletme Bilgisi ve Yönetimi, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Küçük, Orhan (2020) İşletmecilik, Lojistik ve Toplam Kalite Yönetimi Alanında Teoriler ve Bilimsel Araştırma Ölçekleri, (O. Küçük, İçinde: 3. Kısım 1. Bölüm, Lojistikte Temel Kavramlar ve Kentsel Lojistik Performans Ölçeği, ss. 143-156.), Sonçağ Yayıncılık, Ankara.

*Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Lojistik Köy Performans Faktörleri  
İle İlişkisinin Araştırılması*  
(ss. 287-304) Murat Yiğithan Artuğ

- Küçük, Orhan (2020) İşletmecilik, Lojistik ve Toplam Kalite Yönetimi Alanında Teoriler ve Bilimsel Araştırma Ölçekleri, (O. Küçük, İçinde: 3. Kısım 2. Bölüm, Lojistik İlkeleri, Lojistik Karması ve Lojistik Köy Performans Ölçeği, ss. 157-165.), Sonçağ Yayıncılık, Ankara.
- Küçük, O., Kocaman, G. (2016). Lojistik Hizmet Performansının İşletme Performansı Üzerine Etkisi: Konaklama İşletmelerinde Bir Uygulama, Uluslararası Katılımlı 16. Üretim Araştırmaları Sempozyumu, ss. 824-828.
- Küçük, O. (2017b). Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Kastamonu Örneği, 6. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi: Antalya.
- Küçük, O., vd. (2017). Lojistik Köy Performans Faktörlerinin Önem Düzeyinin Belirlenmesi: Kastamonu Örneği, TINI-SOS, 4, S.37-42.
- Taniguchi, E., R.G. Thompson and T. Yamada, 1999. Modelling City Logistics. City Logistics I. Institute of Systems Science Research, Kyoto.
- TCDD, (2009), "2. Demiryolu Sempozyumu Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi", <http://www.tcdd.gov.tr/yuk/yukindex.htm> Erişim Tarihi: 25.12.2009
- Yeşilyurt, E. (2019). Kentsel Lojistik, Dağıtım Lojistiği ve Firma Performansı İlişkisi: Kastamonu İlinde Bir Çalışma, TINI-SOS, 7(1), S. 31-58.

