

**Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği**

Türkân Serin\*

**Özet**

Ülke genelindeki ulaştırma ve lojistik faaliyetlerindeki gelişmeler kentsel yapının düzenlenmesi ile üretim ve tüketim ağının güçlenmesini sağlayan önemli bir kavram haline gelmiştir. Bu hususta lojistik faaliyetler sosyo-ekonomik kalkınmada önemli bir rol oynamaktadır. Lojistik faaliyetler, üretimin başlangıç noktasından hareketle tüketim noktalarına ulaştırılması amacıyla malzeme ve bilgi alışverişinin koordine edilmesi ve planlanmasını kapsamaktadır.

Bu çalışmanın amacı kentsel lojistik ve lojistik köy performanslarının önem düzeyinin belirlenmesi ve aralarında ilişki olup olmadığının incelenmesidir.

Araştırma Bolu il merkezinde Organize Sanayi Bölgesinde bulunan işletmeler üzerinde yapılmış olup veriler yüz yüze anket yöntemiyle elde edilmiştir. Elde edilen bulgular SPSS 23.0 programında güvenilirlik ve geçerliği test edilmiş, performans ifadelerinin önem düzeyleri belirlenmiş ve kentsel lojistik performansı ile lojistik köy performansı arasında ilişki olup olmadığı incelenmiştir. Kentsel lojistik performans bulgularına göre karayolu alt yapısının yeterli, demiryolu alt yapısının ise yetersiz olduğu; lojistik köy performans bulgularına göre kent merkezine erişimin uygun ve karayolu alt yapısının yeterli olduğu sonuçlarına varılmıştır. Yapılan korelasyon analizi sonucunda kentsel lojistik performansı ile lojistik köy performansı arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki

---

\* Kastamonu Üniversitesi SBE İşletme Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi,  
turkan\_serin@hotmail.com (orcid: 0000-0002-9540-3739)

*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

(ss. 329-346) *Türkân Serin*

olduğu belirlenmiştir.

**Anahtar kelimeler:** Lojistik, Kentsel Lojistik, Lojistik Köy

**JEL Kodu:** R40

**Determine to The Importance Scale of Performances of Urban Logistics and Logistics Village: In Example Bolu Region**

**Abstract**

Improvements on transportation and logistics activities around the country has become an important thought that support to power of production and consumption network with arrangement of urban structure. In this respect logistics activities play substantial roll on socio-economic growth. Logistics activities has been eclosed plannig and coordinating of material and information fraffic to accomplish supplying to the all consumption places to start by the beginnig point of the production.

The purpose of this study to determine the importance scale of performances of urban logistics and logistics village and to research a relationship between them.

This research was conducted on the organized industrial zone in the city of Bolu and the data were obtained by face to face survey method. Reliability and validity of the findings has been tested on the SPSS 23.0 program, determined to importance scale of performance conclusions and explored a meaningfull relationship between urban logistics performances and logistics village performances. According to urban logistics performances' findings while highway infrastructure was resulted sufficiently on the other hand subcase was resulted insufficiently. According to logistics village performances' findings highway infrastructure was resulted sufficiently and accesibility of the city center had been found properly. In conclusion of correlation analysis, determined a meaningfull and pozitively relationship between urban logistics performances and logistics village.

**JEL Code:** R40

**Key words:** Logistics, Urban Logistics, Logistics Village

**1. Giriş**

Son zamanlarda endüstriyel ve ticari faaliyetlerin yanı sıra sosyal ve ekonomik yaşamın getirdiği gereklilikler kentsel lojistik faaliyetlerin önemini giderek artırmaktadır.

Lojistik, merkezi A.B.D. olan, Council of Supply Chain Management



*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

*(ss. 329-346) Türkân Serin*

Professionals (CSCMP) tarafından tanımlanmıştır ve bütün dünyada aynı tanım kullanılmaktadır: “lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir” (Tanyaş, 2005).

Kentsel lojistik; şehirlerin yükleme, boşaltma ve depolama kapasitesi ile ulaşım imkânları gibi lojistik performans faktörleri bakımından öne çıkan güçlü yönleri ve fırsatları ile zayıf yönlerini ve tehditlerini ortaya koyan, o yerleşim yerinin altyapı ve diğer olanaklarını lojistik açıdan değerlendirmek üzere geliştirilmiş bir kavramdır (Küçük, 2016: 31).

Kentsel lojistik, şehre giren çıkan ve şehir içindeki mal ve yolcu hareketlerinin planlanması, organize edilmesi, uygulanması, denetimi/kontrolü ve değerlendirilmesini kapsamaktadır (Erdir, Kalkan (2013). Bu bakımdan kentlerde yürütülen ekonomik faaliyetlerin stratejik değerlendirilmesi yapılarak sosyal yaşam alanları, enerji tüketimi, trafik sorunları gibi göz ardı edilmemesi gereken unsurlar lojistik faaliyetlerin koordine edilmesinde göz önünde bulundurulmalıdır. Bu noktada ekonomik faaliyetlerin doğurduğu yük ve yolcu taşıma hareketlerinden kaynaklı dağıtım ve ulaşım çabaları kentin ulaşım ağına uygun planlanmalıdır.

Kent nüfusunda görülen artışın etkisiyle ortak kullanım alanlarının azalması, öngörülemeyen kentsel planlamalar, trafik akışındaki yoğunluk gibi faktörlerin etkisi, kullanılacak alternatif güzergâhların daralması lojistik faaliyetlerin aksamasına neden olmaktadır. Dolayısıyla üretim noktası ile tüketim noktası arasındaki farkın oluşturacağı maliyetler kent ekonomisine değer katacak hareketlenmelerin önüne geçmektedir. Kent içerisinde ticari faaliyetlerin yürütülmesinde sektörel ihtiyaçlar değerlendirilmeli, ulaşım ağındaki eksiklikler ve aksaklıklar tespit edilmelidir.

Kentlerdeki yaşam kalitesinin artırılması, kent içinde faaliyet gösteren sektörlerin ve kentin rekabet gücünü artırmak, lojistik teslimatların daha iyi ve verimli yapılabilmesini sağlamak, kaynakların kullanımını optimize etmek, gecikmeleri ve maliyetleri en aza indirmek, trafik sorunlarını azaltmak, çevre kirliliğini önlemek, mevcut yollar ve iş gücü kullanımını en üst düzeye çıkarmak gibi amaçlar ile kentsel lojistik kavramının önemi daha iyi anlaşılmaktadır.



## *Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

*(ss. 329-346) Türkân Serin*

Bu çalışmanın konusu Bolu ilindeki kentsel lojistik ve lojistik köy performanslarının önem düzeylerinin belirlenmesi ve lojistik faaliyetlerin kent ekonomisi açısından önemini ortaya koymaktır. Bolu İli son yıllarda kentsel gelişimi hızlanmış bir il olarak göze çarpmaktadır. Dolayısıyla kente yapılan yatırımların lojistik alanda katkısının olabileceği düşünülmektedir.

### **2. Teorik Çerçeve**

Kavramsal olarak bakıldığında kentsel lojistik; şehirlerin yükleme, boşaltma ve depolama kapasitesi ile ulaşım imkânları gibi lojistik performans faktörleri bakımından öne çıkan güçlü yönleri ve fırsatları ile zayıf yönlerini ve tehditlerini ortaya koyan, o yerleşim yerinin altyapı ve diğer olanaklarını lojistik açıdan değerlendirmek üzere geliştirilmiş bir kavramdır (Küçük, 2016: 31).

Kentsel lojistik bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanarak geleceğe yönelik yenilikçi çözümler sunmayı amaçlar. Kentlerde karşılaşılan çeşitli problemler sebebiyle dağıtım ve ulaşım faaliyetlerinin etkin olarak yapılamaması lojistik darboğazlara neden olmaktadır (Philippe, vd., 2013).

Taniguchi (1999)'nin belirttiği üzere, kentsel lojistik, şehirleşmiş alanlarda trafik çevresini, trafik sıkışıklığını ve enerji tüketimini dikkate alarak özel şirketler tarafından yürütülen lojistik ve taşıma eylemlerinin pazar ekonomisi çerçevesinde gerçekleşen optimizasyondur.

Kentsel lojistik performans faktörlerinin ve önem düzeylerinin belirlenmesi kentin ulaşım ağındaki ihtiyaçların tespit edilmesi ve maliyetlerin en aza indirilmesi açısından önem taşımaktadır. Kentsel lojistik performanslarının belirlenmesi ve sorunların giderilmesiyle uzun vadede şoförsüz araçlar, otomatik sipariş sistemleri gibi teknolojiler uygulanabilir hale getirilebilir. Bu sistemler iş gücünü azaltmak ve teslimat sürelerini kısaltmak için kullanılabilir (Ministry of Communications and Information Singapore Government).

Sektörel farklılıklar göz önünde bulundurulduğunda kentin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine katkıda bulunacak ve sürdürülebilir rekabet avantajı sağlayacak bir diğer kavram ise lojistik köylerdir.

Küçük (2017a) çalışmasında Lojistik Köy kavramını; lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili Resmi Kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme v.b. faaliyetlerini



## *Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

*(ss. 329-346) Türkân Serin*

gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölgeler olarak ifade etmektedir.

Lojistik Köy, ulusal ya da uluslar arası geçişlerdeki birleştirilmiş tüm lojistik faaliyetlerin yani taşımacılık, depolama, elleçleme, konsolidasyon ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat, transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretimin ticari temele dayandırılarak sanayinin herhangi bir alanında çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği özel merkezlerdir (Aydın ve Öğüt, 2009). Lojistik köylerde farklı taşıma türlerini kullanarak malı bir noktadan diğer bir noktaya taşıyacak olan tüm taşıma türlerini kullanarak malı bir noktadan diğer bir noktaya taşıyacak olan tüm taşıma operatörleri için lojistik köyün konumu anahtar bir etmendir (Kılıç vd., 2009).

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).

Lojistik köyler buldukları bölgede istihdama katkıda bulunarak taşımacılık faaliyetlerinin hızlanmasına ve pazarlara ulaşılabilirlik açısından ekonomik kalkınmaya destek vermektedir.

Benzer şekilde taşıma, yükleme ve depolama kapasitelerinin işletme performansına etki edeceği (Küçük, 2017b), ilin ve bölgenin kalkınması bakımından önemli olacağı değerlendirilmektedir.

### **3. Amaç**

Araştırmanın amacı kentsel lojistik ve lojistik köy performanslarının önem düzeyinin belirlenmesi ve kentsel lojistik performansı ile lojistik köy performansı arasında ilişki olup olmadığının incelenmesidir.

Kentsel lojistik ve lojistik köy performanslarının önem düzeylerini belirleyerek Bolu ilinin bu ölçütler açısından üstün ve zayıf yönlerini ortaya koymak, çözüme yönelik hem hizmet hem de üretim işletmelerinin faaliyetlerini artıracak öneriler getirmek araştırmanın önemini oluşturmaktadır. Sektör ve genel olarak kent açısından yararlı olacağı değerlendirilmektedir.

### **4. Kapsam ve Yöntem**



*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

(ss. 329-346) *Türkân Serin*

Araştırma Bolu il merkezinde bulunan Organize Sanayi Bölgesinde faaliyet gösteren 36 adet işletme üzerinde yapılmıştır. Araştırmada tesadüfi olmayan örnekleme yöntemlerinden yargısal örnekleme tekniği (Küçük, 2016: 98) kullanılmış olup veriler yüz yüze anket yöntemi ile elde edilmiştir. Araştırmada geri dönüş sağlanan 30 anket formu değerlendirmeye alınmıştır.

Araştırma kapsamında Küçük (2017) ve Küçük (2020) tarafından geliştirilen Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performans ölçeklerinden yararlanılmıştır. Ölçek; 1 Tamamen Katılıyorum, 2 Katılıyorum, 3 Ne Katılıyorum Ne Katılmıyorum, 4 Katılmıyorum ve 5 Tamamen Katılmıyorum olmak üzere beşli likert ölçeğine göre hazırlanmıştır (Küçük, 2016: 81-83). Kentsel lojistik performans ölçeği 16 ifadeden, lojistik köy performans ölçeği ise 19 ifadeden oluşmaktadır.

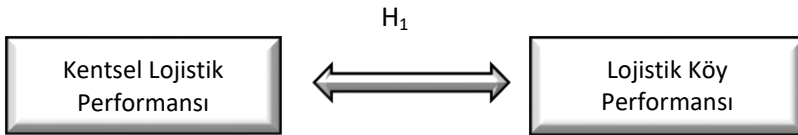
Ölçek yardımıyla toplanan veriler, SPSS 23.0 programıyla analiz edilmiş, ölçekte yer alan ifadelerin güvenilirlik (Cronbach alpha güvenilirlik katsayısı) ve geçerliği test edilerek performans ifadelerine ilişkin ağırlıklı ortalamalar bulunmuştur. Yapılan faktör analizi ile değişkenlerde yer alan ifadelerin faktör yükleri ve öz değerleri belirlenmiş, KMO skoru ile örneklemin temsil kapasitesi ortaya konmuştur. Nihayet kentsel lojistik ile lojistik köy performansı arasında ilişki olup olmadığını incelemek amacıyla korelasyon analizi yapılmıştır.

334

### 5. Araştırmanın Modeli

Teorik çerçeve başlığında ele alınan literatür incelendiğinde kentsel lojistik ile lojistik köy performansları arasında bir ilişkinin varlığı değerlendirilmiş ve bu iki değişkenin birlikte incelenmesine karar verilmiştir.

Kentsel lojistik performansı ile lojistik köy performansı arasındaki ilişkinin değerlendirilmesi üzere ele alınan araştırma modeli Şekil 1'deki gibidir.



Şekil 1. Araştırma Modeli

Kentsel lojistik performansı ölçülürken kent içi ulaşım alternatifleri, raylı sistem, deniz ulaşımı gibi lojistik modları ile trafik akışı, park olanakları gibi

*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

*(ss. 329-346) Türkân Serin*

faktörler dikkate alınmıştır.

Lojistik köy performans faktörleri olarak daha çok yükleme kapasitesi, depolama olanakları, hava, deniz ve demir yolu lojistik modlarının varlığı gibi ölçüler değerlendirilmiştir.

### **6. Araştırmanın Hipotezi**

Küçük (2017) tarafından yapılan kentsel lojistik performans faktörlerinin ve lojistik köy performans faktörlerinin önem düzeylerinin belirlenmesi çalışmaları incelenmiş, literatürde yer alan ve özellikle teorik çerçeve başlığında paylaşılan çalışmalar doğrultusunda  $H_1$  hipotezi aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

$H_1$ : Kentsel lojistik performansı ile lojistik köy performansı arasında istatistiki olarak anlamlı bir ilişki vardır.

### **7. Bulgular**

Araştırma kapsamında Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performans ölçeklerinden elde edilen verilerin geçerlik ve güvenilirlik analizleri yapılmıştır. Elde edilen Kentsel Lojistik Performansına ait bulgular Tablo 1’de ve Lojistik Köy Performansına ait bulgular ise Tablo 2’de gösterilmiştir.



*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

(ss. 329-346) Türkân Serin

Tablo 1. Kentsel Lojistik Performans Bulguları

Kentsel Lojistik Performans Faktörleri	Faktör Yüğü	Varyans Açıklama Oranı(%)	Cronbach Alfa	Ortalama	KMO değeri
1. Çoklu lojistik altyapısı yeterlidir.	,782	73,316	0,835	2,90	,599
2. Demiryolu altyapısı yeterlidir.	,862			3,70	
3. Denizyolu altyapısı yeterlidir.	,813			3,66	
4. Depolama alanları yeterlidir.	,675			2,86	
5. Ekonomik büyüklük uygundur.	,839			2,70	
6.Elleçleme (yeniden ambalajlama) kapasitesi yeterlidir.	,756			3,13	
7. Havayolu altyapısı yeterlidir.	,954			3,40	
8. İhracat ithalat rakamları yeterlidir.	,722			3,00	
9. Kalifiye işgücü yeterlidir.	,841			2,40	
10. Karayolu altyapısı yeterlidir.	,751			2,33	



*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

(ss. 329-346) *Türkân Serin*

11.Lojistik maliyetler uygundur.	,697			3,23	
----------------------------------	------	--	--	------	--

Tablo 1. Kentsel Lojistik Performans Bulguları (Devam)

Kentsel Lojistik Performans Faktörleri	Faktör Yüğü	Varyans Açıklama Oranı(%)	Cronbach Alfa	Ortalama	KMO değeri
12. Lojistik yetkinlik yeterlidir.	,907	73,316	0,835	3,10	,599
13. Nüfus miktarı uygun büyüklüktedir.	,782			2,40	
14. Sigorta hizmetleri yeterlidir.	,557			2,56	
15. Trafik yoğunluğu uygundur.	,655			2,73	
16. Yükleme kapasitesi yeterlidir.	,718			3,03	

337

Tablo 1’de görüldüğü gibi Kaiser-Meyer Olkin (KMO) değeri 0,599 olarak bulunmuştur. Bu değer 0,4’e oldukça yakın olduğu için örnekleminin yeterli olduğu ve araştırma verilerinden anlamlı faktörler elde edilebileceğini göstermektedir. Tüm ifadelerin faktör yüklerinin 0,5’in üzerinde olması ifadelerin analizde kullanılmak için uygun olduğunu göstermektedir. Cronbach alfa katsayısı 0,835 olarak bulunmuştur. Bu değer 0,80’dan büyük olduğu için ölçeğin yüksek derecede güvenilir olduğunu göstermektedir (Küçük, 2016: 226-232). Varyans açıklama oranı ise %73,316 düzeyindedir.

Tablo 2. ise lojistik köy performans bulgularını göstermektedir.



*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

*(ss. 329-346) Türkân Serin*

Tablo 2. Lojistik Köy Performans Bulguları

Lojistik Köy Performans Faktörleri	Faktör Yüğü	Varyans Açıklama Oranı(%)	Cronbach Alfa	Ortama	KMO değeri
1. Çoklu lojistik altyapısı yeterlidir.	,773	118,585	0,860	3,33	,547
2. Demiryolu altyapısı yeterlidir.	,861			3,83	
3. Denizyolu altyapısı yeterlidir.	,837			3,80	
4. Depolama alanları yeterlidir.	,893			3,03	
5. Ekonomik büyüklük uygundur.	,719			3,26	
6. Elleçleme (yeniden ambalajlama) kapasitesi yeterlidir.	,699			3,86	
7. Havayolu altyapısı yeterlidir.	,792			3,50	
8. Hinterland(Ard bölge-limanın gerisindeki kara sahası) genişliğı yeterlidir.	,888			4,20	
9. İhracat ithalat rakamları yeterlidir.	,730			3,33	
10. İşletmelerin ekonomik yapısı	,742			3,36	

*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

(ss. 329-346) *Türkân Serin*

yeterlidir.					
-------------	--	--	--	--	--

Tablo 2. Lojistik Köy Performans Bulguları (Devam)

Lojistik Köy Performans Faktörleri	Faktör Yüğü	Varyans Açıklama Oranı(%)	Cronbach Alfa	Ortama	KMO değeri
11. Kalifiye işgücü yeterlidir.	,845	118,585	0,860	2,66	,547
12. Karayolu altyapısı yeterlidir.	,803			2,36	
13. Kent merkezine erişim uygundur.	,790			2,00	
14. Lojistik maliyetler uygundur.	,852			2,96	
15. Lojistik yetkinlik yeterlidir.	,677			3,00	
16. Sigorta hizmetleri yeterlidir.	,746			2,86	
17. Şehirleşme planı yeterlidir.	,665			2,83	
18. Teknolojik altyapı yeterlidir.	,679			3,13	
19. Yükleme kapasitesi yeterlidir.	,570			2,66	

339

Tablo 2’de görüldüğü gibi Kaiser-Meyer Olkin (KMO) değeri 0,547 olarak bulunmuştur Bu değer 0,4’e oldukça yakın olduğu için örneklemin yeterli olduğu ve araştırma verilerinden anlamlı faktörler elde edilebileceğini



*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

(ss. 329-346) *Türkân Serin*

göstermektedir. Ölçekte yer alan ifadelerin faktör yükleri 0,5'in üzerinde ve özdeğerin 1'den büyük olması ifadelerin analizde kullanılmak için uygun olduğunu göstermektedir. Cronbach alfa katsayısı 0,860 olarak bulunmuştur. Bu değer 0,80'den büyük olduğu için ölçeğin yüksek derecede güvenilir olduğunu göstermektedir (Küçük, 2016: 226-232). Varyans açıklama oranı ise %118,585 düzeyindedir.

Araştırma sonuçlarına göre 2,00 ile önem düzeyi en yüksek olan "kent merkezine erişim uygundur" ifadesidir. Bolu il merkezi dışına kurulabilecek bir lojistik köy projesinin kent merkezine erişiminin uygun olması işletmelerin projeye destek vermeleri ve tercih etmeleri bakımından önem taşımaktadır. Karayolu altyapısı ifadesinin önem düzeyinin de yüksek çıkması lojistik köy projesinin uygulanabilmesi için yeterli olduğunu göstermektedir.

Kentsel lojistik performansı ile lojistik köy performansı arasında ilişki olup olmadığı korelasyon analizi ile incelenmiştir. Analiz sonuçları Tablo 3'de verilmiştir.

Tablo 3. Kentsel Lojistik Performansı ile Lojistik Köy Performansı Arasındaki İlişki

Değişkenler	Kentsel Lojistik Performansı	Lojistik Köy Performansı
Kentsel Lojistik Performansı	1	
Lojistik Köy Performansı	,772*	1

Analiz sonucunda kentsel lojistik performansı ile lojistik köy performansı arasındaki Pearson korelasyon katsayısı 0,772 olarak bulunmuştur. Kentsel lojistik performansı ile lojistik köy performansı arasında anlamlı ve güçlü bir pozitif ilişki vardır (Küçük, 2016: 249-252).  $H_1$  hipotezi kabul edilmiştir.



## 8. Sonuç

Araştırma kapsamında yararlanılan ölçeğin güvenilirliği test edilmiş Kaiser-Meyer Olkin (KMO) değeri 0,547 olarak bulunmuştur. Ölçekte yer alan ifadelerin faktör yüklerinin 0,5'in üzerinde ve özdeğerin 1'den büyük olması ifadelerin analizde kullanılmak için uygun olduğunu göstermektedir. Cronbach alfa katsayısı 0,860 olarak bulunmuştur. Bu değer 0,80'den büyük olduğu için ölçeğin yüksek derecede güvenilir olduğunu göstermektedir. Araştırma verilerinden elde edilen bulgulara göre aşağıdaki çıkarımlarda bulunulmuştur.

Araştırma bulgularından; deniz ve hava yolu lojistiklerinin, sınırlı kapasiteleriyle kentsel lojistik performanslarının orta düzeyde olduğu, demiryolu alt yapısının çevre illerde bulunmasına rağmen yetersiz olduğu görülmektedir.

Lojistik köy performans bulgularına göre kent merkezine erişimin uygun ve karayolu alt yapısının yeterli olduğu sonuçlarına varılmıştır.

Kentsel lojistik performansı ile lojistik köy performansı arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki olduğu belirlenmiştir. Kentsel lojistik performans faktörlerinde yapılacak olan iyileştirmeler lojistik köy performans faktörlerini olumlu yönde etkileyecektir.

Bu çalışmada Bolu İli ele alınmış olup yapılacak diğer çalışmalarda ülkenin stratejik konumu göz önünde bulundurularak farklı iller ele alınmalı ve lojistik faaliyetleri kolaylaştıracağı düşünülen faktörler incelenmelidir.

## 9. Tartışma

Lojistik ve taşımacılık sektörü doğası gereği küreseldir ve toplumun ekonomik, çevresel ve sosyal boyutlarını hem olumlu hem de olumsuz yönde etkileyebilecek çok çeşitli etkileri vardır. Küresel düzeyde gittikçe önem kazanan bir sektör olarak lojistik, geniş bir paydaş yelpazesi, bu şirketlerin şu anda yaptıklarına ve sürdürülebilirlikle ilgili gelecek planlarına giderek daha fazla ilgi duymaktadır (León ve Juan, 2014:92).



*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

*(ss. 329-346) Türkân Serin*

Lojistik Köy kavramı ülkemizde ilk defa 2005 yılında kullanılmaya başlanmış ve 2006 yılında TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları oluşturulmaya başlanmış ve daha sonra özel sektör tarafından kabul görmeye başlanmıştır (Kılıç vd., 2009). Bunun yanı sıra Türkiye'nin ilk Lojistik Köyü Gelemen'de (Samsun) inşa edilerek 2007 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Ülkemizde son zamanlarda lojistik faaliyetlerin dikkat çekmesinin nedeni ticari ilişkilerin, ekonomik kalkınma ve büyümenin hızlanması ve mevcut kentsel yapıların yeni ulaşım ağlarına olan ihtiyacıdır. Dolayısıyla lojistik faaliyetlerin koordinesi ve planlanması hem kent ekonomisi hem de ülke ekonomisi açısından değer kazanmaktadır. Bayraktutan vd. (2012) çalışmalarında belirttikleri üzere dünya genelinde ürünlere yönelik taşıma ihtiyacının artmasıyla öne çıkan lojistik faaliyetler işletmelerin rekabet gücünü doğrudan etkilemektedir. Bu durum sürdürülebilir kalkınma açısından önem taşımaktadır. Akben ve Bahçeci'nin çalışmalarında bahsettiği üzere; sosyo-ekonomik, kültürel ve coğrafi özelliklerin kentsel lojistikte farklı amaçlara ve projelere yöneltebileceğinin en belirgin örnekleri dünya kentlerinde görülmektedir. Bu kentler; Paris, Meksika, Şikago, Los Angeles, Shanghai ve İstanbul (Rodrigue, Comtois ve Slack, 2009).

Erdumlu (2006)'ya göre kentleşme yönündeki eğilim giderek artmaktadır. Kentler iş sağlama eğitim, kültür ve spor faaliyetlerinde daha cazip fırsatlar sunmaktadır. Endüstrileşmiş ve gelişmekte olan ülkelerde nüfusun büyük şehirlerde toplandığı görülmektedir. Bu da yeterli kentsel lojistik politikalarının olmaması, dolayısıyla h-kent alanlarının genişlemesine ve yük taşıma sorunlarına neden olmaktadır. Kentsel lojistik teknik altyapı yatırım projeleri teknik değerlendirmelerin dışında ayrıca finansal ve ekonomik değerlendirmeleri de gerektirir (Raicu, Raicu, Popa ve Costescu, 2012).

Kentsel lojistik performansı ve lojistik köy performansına ilişkin yapılan araştırmalar konunun önemini ve değerini vurgularken ülke ekonomisinin iyileştirilmesine yönelik bir takım çıkarımlar da elde etmemizi sağlamaktadır.

Kentsel lojistik ve ojistik köy alt yapısına önem veren, o bölgedeki ekonomik faaliyetlerin desteklenmesi ve güçlendirilmesi adına yapılan çalışmaların reel sektör ve yaşayan insanlar açısından değerinin göz önünde bulundurulması gerekir. Kamu ve özel sektör karar alıcılarının kentsel yük taşımacılığının olabildiğince verimli ve sürdürülebilir olmasını sağlamada son derece önemlidir (Mancini, Feliu ve Crainic, 2014: 2- 16).



*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

*(ss. 329-346) Türkân Serin*

Tanyaş (2015)'e göre, ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişiminin sürdürülebilir kalkınma düzeyinde devam edebilmesi için desteklenecek sektörler içinde lojistik sektörü de yer almaktadır. Lojistik sektörü ülkemizde son yıllarda hızlı büyüme ve gelişme gösteren, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin 2023 yılına ilişkilendirdiği birçok ekonomik hedefe ulaşılmasında oynayacağı temel roller itibari ile şüphesizdir ki büyük önem taşımaktadır.

Yeşilyurt (2017) çalışmasında, gelir kaynaklarının ve iş imkânlarının sınırlı olması, istihdam oluşturucu yatırımların bulunmayışı, eğitim ve sağlık imkânlarındaki yetersizliklerden dolayı hava ve deniz yolu lojistik alt yapılarının güçlendirilmesi, demir yolu lojistik alt yapısının kente ulaştırılması, elleçleme ve depolama alanlarının oluşturulması, kent içi trafik düzenlemelerinin yapılması, kalifiye işgücünün artırılması, sigorta hizmetlerini iyileştirici tedbirlerin alınması, ihracat -ithalat rakamlarının yeterli hale getirilebilmesi için gerekli bağlantıların kurulması gibi önerilerde bulunmaktadır.

Yapılan araştırmalardan lojistik faaliyetlerin gözden geçirilmesi ve kent ulaşımının ticari akışa uygun olması gerektiği anlaşılmaktadır. Bu durumun hem kentin gelişimine hem de ülke ekonomisine katkısı olacağı anlaşılmaktadır.

343

## **10. Öneriler**

D-100 ve TEM otoyol bağlantılarına sahip olan Bolu Batı Karadeniz bölgesinin batısında yer almaktadır. Bolu'ya en yakın liman 115 km. mesafede bulunan Kdz. Ereğli Limanıdır. Zonguldak limanı 159, Derince Limanı ise 170 km. uzaklıktadır.

Bolu Ankara Esenboğa Havalimanı 200 km. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı ise 230 km. uzaklıkta yer almaktadır. Bolu'nun tek havaalanı 2. Komando Tugayına ait olan askeri hava alanıdır. Ulaşım altyapısı alanında diğer bir husus, herhangi bir demiryolu bağlantısının mevcut olmamasıdır. Karayolları ağında; 366 km. Devlet Yolu 269 km. ve il Yolu 114 km. olmak üzere otoyol bulunmaktadır. Bolu İlinin ulaşım ağları lojistik faaliyetler bakımından oldukça elverişli olduğu gözlemlenmektedir. Ancak demiryolu ulaşımının olmayışı ve havayolu ulaşımının ise sadece askeri hava alanı oluşu kentin lojistik kapasitesini daralttığı düşünülmektedir.

Yatırım ortamının iyileştirilmesi, hem üretim aşamasında hammadde tedarik sürecinde hem de pazarlama-satış sürecinde etkin lojistik altyapının sağlanması



*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

*(ss. 329-346) Türkân Serin*

ile gerçekleştirilecektir. Bu çalışmada elde edilen bilgiler ışığında aşağıda sıralanan öneriler kentsel lojistik ve lojistik köy faaliyetlerinin etkinliğinin sağlanması açısından bizlere fikir verecektir.

- Kentsel lojistiğe önem verilmeli, global lojistik gelişmeler yakından izlenmeli ve gerekli önlemler zamanında alınmalıdır.
- Çağdaş lojistik köyler (Organize Lojistik İhtisas Bölgeleri) oluşturulmalıdır.
- Demiryolu ve hava yolu bağlantıları lojistik kapasiteye eklenerek firmaların pazarlama ve lojistik maliyetleri düşürülmelidir.
- Araç, yük, taşıma kabı ve doküman izlenebilirliği (uydu haberleşmesi, akıllı ulaştırma sistemleri, vd.) artırılmalıdır.
- Depo ve dağıtım merkezlerine yönelik standardizasyon sağlanmalıdır.
- Lojistik Merkezler arasında iletişim, planlama, koordinasyon ve izlenebilirliğin sağlanmasına yönelik bir yapılanma gerçekleştirilmelidir.
- Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılık dengesi oluşturulmalı, tüm taşımacılık alt yapısındaki kapasite ve kalite yetersizlikleri giderilmeli, tüm taşımacılık araçlarının modernizasyonu sağlanmalıdır.
- Uygun yerlerde liman ve sanayi bölgeleri uluslararası demiryolu ulaşım ağı ile bağlanmalıdır.





*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

(ss. 329-346) *Türkân Serin*

**Kaynaklar**

Akben, İ., ve Bahçeci P. (2018). Kentsel Lojistik: Gaziantep Örneği. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (Asead)*.

Bolu Yatırım Destek ve Tanıtım Stratejisi  
<http://www.dogumarmarabolgeplani.gov.tr>

Erdumlu, R. M. (2006) Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.

Kılıç, Y., Karaatlı, M. A., Demirel, M. F., Pala, Y. (2009) "Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği.

Küçük, O. (2016) *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*, Ekin Yayınevi: Bursa.

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.

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, Orhan (2017a). İşletme Bilgisi ve Yönetimi, 4. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Küçük, O. (2016) *Lojistik İlkeleri ve Yönetimi*, Seçkin Yayınevi: Ankara.

Küçük, O. (2017b) Kentsel Lojistik Performans Faktörlerinin Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Kastamonu Örneği, 6. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi: Antalya.

Küçük, O. Yeşilyurt, E., Kartal, Ö. (2017) "Lojistik Köy Performans Faktörlerinin Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Kastamonu Örneği", *The International New Issues In Social Sciences*, Volume: 4, Number: 4, ss. 37-42.

Küçük, O., E. Yeşilyurt, Ö. Kartal (2017). Lojistik Köy Performans Faktörlerinin Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Kastamonu Örneği, *The International*



*Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Bolu İli Örneği*

(ss. 329-346) *Türkân Serin*

*New Issues In Social Sciences, Vol: 4, Number: 4, ss. 37-42.*

- León, R. And Juan, A.A., 2014, Promoting Corporate Social Responsibility in Logistics Throughout Horizontal Cooperation. *Managing Global Transitions*, 12 (1): 79–93
- Mancini, S., Feliu, J. G. And Crainic, T. G. (2014). “Planning and Optimization Methods For Advanced Urban Logistics Systems At Tactical Level”, *Sustainable Urban Logistics: Concepts, Methods And Information Systems*. Pp. 145-164.
- Ministry of Communications and Information Singapore Government.  
<https://www.mci.gov.sg/~media/.../urban%20logistics.pdf?...>
- Philippe, R. Roc’h, E.L., Zouzout A. (2013). *Urban Logistics*,  
<https://www.slideshare.net/remiphilippe/urban-logistics>.
- Raicu, R., Raicu, S., Popa, M. And Costescu, D. (2012). “On The Evaluation of Urban Logistics Intermodal Terminal”. *Procedia –Social and Behavioral Sciences*, 39, pp. 726-738.
- Taniguchi, E., R.G. Thompson and T. Yamada, 1999. *Modelling City Logistics. City Logistics I*. Institute of Systems Science Research, Kyoto.
- Tanyaş, M. (2010) *Türkiye Lojistik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri, Ya/Em 2010, Sabancı Üniversitesi Sunum Planı*,  
[http://www.depokur.com/\\_uploads/2014111715200678.pdf](http://www.depokur.com/_uploads/2014111715200678.pdf).
- Tanyaş, M. (2015) “İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu”, *Müsiad (Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği) Araştırma Raporları* 95.
- Yeşilyurt, E. (2019) *Kentsel Lojistik, Dağıtım Lojistiği ve Firma Performansı İlişkisi: Kastamonu İlinde Bir Çalışma*, *The International New Issues in Social Sciences* Volume: 1, Number: 7, pp: 31-58.

