

TINI- SOS

The International New Issues In Social Sciences



Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy İlişkisi: Bir Alan Araştırması

Giesiddin Nurov

PhD Student

Tajikistan

giyosiddin.nurov@gmail.com

Orcid: 0000-0002-4413-1702

Year: 2024 Summer

Number: 12

Volume: 1

pp: 51-72

Makalenin Geliş Tarihi: 11/03/2019

Kabul Tarihi: 17/07/2024

Makalenin Türü: Araştırma makalesi

<https://zenodo.org/records/12752444>

İntihal /Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş, telif devir belgesi ve intihal içermediğine ilişkin rapor ve gerekliyse Etik Kurulu Raporu sisteme yüklenmiştir. / This article was reviewed by at least two referees, a copyright transfer document and a report indicating that it does not contain plagiarism and, if necessary, the Ethics Committee Report were uploaded to the system.





Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy İlişkisi: Bir Alan Araştırması

Gıyesiddin Nurov

Öz

Kentsel lojistik; şehirlerin altyapı ve diğer olanaklarını lojistik açıdan değerlendirmek üzere geliştirilmiş bir kavram olup, lojistik köy ise 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 performansı, kentlerdeki yaşam kalitesinin artırılması, kent içinde faaliyet gösteren sektörlerin ve kentin rekabet gücünün artması, lojistik teslimatların daha iyi ve verimli yapılabilmesini etkilemektedir. Yine kaynakların kullanımının optimize edilmesi, gecikmeleri ve maliyetleri en aza indirilmesi, trafik sorunlarını azalıp çevre kirliliğinin önlenmesi, mevcut yollar, araçlar ve işgücü kullanımı en üst düzeye çıkarılmasında, lojistik performansı etkili olmaktadır.

Kentsel lojistik ve lojistik köy aralarındaki ilişkiyi belirleyerek Kastamonu ilinin bu ölçütler açısından üstün ve zayıf yönlerini ortaya koymak, çözüme yönelik hem hizmet hem de üretim işletmelerinin faaliyetlerini artıracak öneriler getirilmesi önem arz etmektedir.

Araştırmanın amacı kentsel lojistik ve lojistik köy aralarında ilişki olup olmadığının belirlenmesidir.

Çalışmanın hem zaman, hem de maliyet açısından sadece Kastamonu ili Merkez ilçesinde faaliyet gösteren sanayi sitesi ve toptan ticaret yapan işletmelerde uygulanması çalışmanın sınırlılıklarını oluşturmaktadır.

Araştırma Kastamonu il merkezinde bulunan toptan ticaret yapan işletmeler üzerinde yapılmış olup veriler yüz yüze anket yöntemiyle elde edilmiştir. Çalışmada yer alan veriler Kastamonu ili Merkez ilçesinde bulunan yaklaşık 250 işletme içerisinde araştırmamıza katılan 59 işletmeden elde edilen verilere göre değerlendirilmiştir. Elde edilen bulgular SPSS 23.0 programında güvenilirlik ve





geçerliği test edilerek analiz edilmiştir. Analiz kapsamında, performans ifadelerinin önem düzeyleri belirlenmiş ve kentsel lojistik ile lojistik köy arasında ilişki olup olmadığı incelenmiştir.

Kentsel lojistik performans bulgularına göre denizyolu altyapısının yeterli, elleçleme (yeniden ambalajlama) kapasite düzeyinin yetersiz olduğu; lojistik köy performans bulgularına göre işletmelerin ekonomik yapısının yeterli olduğu sonuçlarına varılmıştır. Yapılan korelasyon analizi sonucunda kentsel lojistik ile lojistik köy arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki olduğu belirlenmiştir.

Anahtar kelimeler: Lojistik, Kentsel Lojistik, Lojistik Köy

Jel Kodu: R40

Urban Logistics and Logistics Village Relation: A Field Research

Abstract

Urban logistics; A concept developed to assess the infrastructure and other facilities of cities in terms of logistics, Logistics village is a low cost, fast, secure, transfer area and equipped organisation area among the logistic modes in which transportation, distribution, loading-unloading, storage, handling and related logistics activities are performed.

The aim of the research is to determine the relationship between urban logistics and logistic village and to examine whether there is a relation between them.

The problem statement of the study is, to what extent the urban logistics is effective when the quality of life in the cities is increased, the ways to make logistics deliveries better and more efficiently, the use of resources is optimized, the delays and costs are minimized, the traffic problems are reduced, and the environmental pollution is prevented. By determining the relationship between urban logistics and logistics villages, it is important to reveal the advantages and weaknesses of Kastamonu province in terms of these criteria and to bring suggestions that will increase the activities of both service and production enterprises for solution. This study constitutes the limitations of the study both in terms of time and cost only in the industrial area and wholesale trade enterprises maintaining in the central district of Kastamonu province. The data included in the study were evaluated according to the data obtained from 59 enterprises in the central district of Kastamonu province.

The research was carried out on wholesale trade enterprises located in Kastamonu city center and the data were obtained by face to face survey method. The findings were tested for reliability and validity in SPSS 23 program, the relationship between urban logistics and logistic village was examined. According to urban logistics





findings, the maritime infrastructure is adequate and the repacking capacity is inadequate; According to the findings of logistic village, it is concluded that economic structure of enterprises and qualified labor power are adequate. As a result of the correlation analysis, it was determined that there is a significant and positive relationship between urban logistics and logistic village.

Key words: Logistics, Urban Logistics, Logistics Village

JEL Code: R40

1. Giriş

Kentsel alanlarda yaşayan nüfusun sürekli artması, şehirlerdeki kirlilik ve güvenlik endişeleri, trafik ve trafik sıkışıklığı sorunları ve mevcut yeni teknolojik imkânlar, kentsel ulaşım araştırmacıları ve politikacıların dikkatini çekmiştir.

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, araçlar ve iş gücü kullanımını en üst düzeye çıkarmak gibi amaçlar ile kentsel lojistik kavramının önemi daha iyi anlaşılmaktadır.

Günümüzde kent nüfusunun artmasıyla mevcut kent planları yetersiz kalmakta ve sosyal, ekonomik, çevresel, trafik, enerji tüketimi gibi çeşitli sorunlarla karşılaşmaktadır.

Farklı sektörlerde faaliyet gösteren işletmelerin işlemlerini hızlı, kaliteli ve en az maliyetle gerçekleştirme amaçlarına ulaşmayı sağlayacak bir diğer kavram ise lojistik köylerdir.

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.

Günümüzde kent nüfusunun artmasıyla mevcut kent planları yetersiz kalmakta ve sosyal, ekonomik, çevresel, trafik, enerji tüketimi gibi çeşitli sorunlarla karşılaşmaktadır. Çalışmanın problem durumu kentlerdeki yaşam kalitesinin artırıldığında, kent içinde faaliyet gösteren sektörlerin ve kentin rekabet gücünü artığında, lojistik teslimatların daha iyi ve verimli





yapılabilmesinde, kaynakların kullanımını optimize edildiğinde, gecikmeleri ve maliyetleri en aza indirdiğinde, trafik sorunlarını azaldığında, çevre kirliliğini önlediğinde, mevcut yollar, araçlar ve iş gücü kullanımını en üst düzeye çıkarıldığında kentsel lojistik etkisi ne düzeyde etkili olmalıdır.

Bu araştırma aşağıdaki varsayımlar çerçevesinde ele alınmıştır.

- * Kentsel lojistik ve lojistik köy performansı arasında önemli ölçüde ilişki bulunan değişkenlerdir.
- * Kentsel lojistik ve lojistik köy performansı herhangi birisinde akademik, teorik ya da uygulamalı çalışmalar yapmak isteyen akademisyen ve uzmanlar için problem çözme yaklaşımı olur.
- * Bu çalışmada kullanılan veri toplama araçlarının ölçülmek istenilen özellikleri doğru olarak ölçtüğü varsayılmıştır.
- * Bu çalışmada ele alınan değişkenler ve ilişkiler dışında kalan değişkenlerin ilişkisi söz konusudur.

Çalışmanın sonucunda elde edilecek veriler çeşitli kamu ve özel kuruluşlarda katkıda bulunacaktır. Özellikle kentsel lojistik faaliyeti sürdürmek isteyen girişimciler için yol gösterici olacaktır. Akademik anlamda bu alanda çalışmak isteyen akademisyen ve uzmanlar için de katkıda bulunacaktır.

2. Teorik Çerçeve

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, belirlenen yerleşim yerinin altyapı ve diğer olanaklarını lojistik bakımından değerlendirmek üzere geliştirilmiş bir kavramdır (Küçük, 2016a: 31).

Her gün, hem işletmeler hem de özel haneler, genel itibari ile yaşam alanları dışında üretilen malları kullanır ve tüketir. Bunun yanın sıra, yaşam alanlarından uzaklaştırmaları gereken ürünleri ve atıkları da üretirler. Kentsel bölgelerdeki tüm nakliye veya mal hareketleri “kentsel” veya “şehir lojistiği” terimleri adı altında yer almaktadır. Sürdürülebilir kentsel veya şehir lojistiği ile ilgili meseleler, yani, malların şehirler içindeki hareketi yeni bir uygulama değildir. Zaten eski Roma`da da, araç trafiğini önlemek, düzenlemek için önlemler alınıyordu (Quak, 2008).

Kentsel lojistik bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanarak geleceğe yönelik yenilikçi çözümler sunmayı hedefler. Kentlerde karşılaşılan çeşitli





problemler sebebiyle dağıtım ve ulaşım faaliyetlerinin etkin olarak yapılamaması lojistik darboğazlara neden olmaktadır (Küçük, Yeşilyurt ve Nurov, 2017: 16).

Kentsel lojistik yıllar boyunca araştırılmış olmasına rağmen, e-ticaret ve çevre sorunlarına daha fazla duyarlılık, vatandaşların alışkanlıklarındaki sürekli değişimler, yeni teslimat senaryoları, durmadan teknolojik gelişimi, sürekli gelişen gelişmeler, elektrikli araçlar, uçaklar ve sürücüsüz araçlar nedeniyle üzerinde çalışılması gereken konulardan birisidir. Bununla birlikte, önemi ve artan ilgisine rağmen, kentsel lojistik literatürü oldukça bölünmüştür, bu nedenle konuyla ilgili bütünsel bir anlayışı engeller ve ele alınması gereken boşlukları vurgulamayı zorlaştırır (Lagorio, Pinto ve Golini, 2016: 909).

Kentsel lojistik performanslarının belirlenmesi ve sorunların giderilmesiyle uzun vadede şoförsüz araçlar, otomatik sipariş sistemleri gibi teknolojilerin uygulanabilir hale getirilebilir. Bu sistemler iş gücünü azaltmak ve teslimat sürelerini kısaltmak için kullanılabilir (Ministry of Communications and Information Singapore Government).

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 köyü, taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, ayırıştırma, gümrükleme, ihracat ve ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirildiği alanlardır (Erdal, 2005: 14).

Lojistik Köy, özellikle lojistik açısından üs kabul edilebilecek, çok sayıda lojistik modunu bünyesinde barındıran çoğu büyük şehirlerin ulaşım alternatiflerinin tamamını birlikte sağlayan bölgelerinde kurulan, taşıma, yükleme, boşaltma, elleçleme, finanslama, sigorta ve transit işlemlerin gerçekleştirilebileceği, çoklu lojistik araçlarının bir arada çalışabileceği şekilde tasarlanmış ve yerleşim planı oluşturulmuş bölgelerdir (Küçük, 2023: 56).

Lojistik köyü ilk başta, endüstrinin gelişmesiyle birlikte ABD'nin New York/New Jersey kentinde ortaya çıkmıştır. Artan yük taşımacılığı





faaliyetlerinin, şehir içi trafiğini olumsuz etkilemesi üzerine lojistik köye benzer bir uygulamaya ihtiyaç duyulmuştur. Bu uygulama ardından, büyüme daha düşük olan sanayi alanlarının iyileştirilmesi ve yükler için planlanmış birim gelişimi merkezlerinin oluşturulması büyük önem arz etmiştir (Aydın ve Öğüt, 2008b: 3).

Avrupa kıtasına lojistik köyü 1960’lı yılların sonlarından itibaren, “yük köyü” (freight village) kavramı şeklinde gündeme gelmiştir (Kapros vd., 2005: 4).

Lojistik köyler kent merkezlerinden uzak fakat taşımacılık faaliyetleri açısından uygun yerlere kuruldukları için şehirlerdeki trafik tıkanıklığının çözümünde de önem arz etmekte, özellikle şehir içinde karayolu araçlarının daha az yol kat etmelerini sağlayarak hava kirliliğinin azalmasına da katkıda bulunmaktadır (Arıkan, 2012: 24).

Ek olarak bunlara, iyi planlanmış ve yük taşımacılığına ilgili bütün faaliyetlerin en iyi şekilde yürütüldüğü lojistik köyler başka avantajlar da sağlamaktadır. Bunlar (Bay ve Erol, 2016: 3):

- Yük taşımacılığına ilişkin tüm operasyonların bir araya toplanmasıyla birlikte lojistik zincirin en iyi hizmeti sunabilmesi,
- Araç (özellikle kamyon-tır), depo ve insan gücü kullanımının dengelenmesi,
- Tüm faaliyetlerin bir arada yürütülebileceği güvenli bir çevrenin yaratılabilmesi,
- Merkezi planlamanın yapılabilmesi,
- Lojistik maliyetler içerisinde önemli bir paya sahip olan nakliye, sınaî ve personel maliyetlerinde düşüş sağlanabilmesi,
- Taşıma cirolarının arttırılabilmesi,
- Kaliteli çalışma ortamı sağlanabilmesi ve
- Destekleyici hizmetler sunabilmesidir.

3. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı kentsel lojistik performansı ile lojistik köy arasında ilişki olup olmadığının incelenmesidir.

Kentsel lojistik ve lojistik köy aralarındaki ilişkiyi belirleyerek Kastamonu ilinin bu ölçütler açısından üstün ve zayıf yönlerini ortaya koymak, çözüme yönelik hem hizmet hem de üretim işletmelerinin faaliyetlerini arttıracak





öneriler getirmek araştırmanın önemini oluşturmaktadır.

4. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları

Araştırma Kastamonu il merkezinde bulunan toptan ticaret yapan işletmeler üzerinde yapılmıştır. Araştırmada tesadüfi olmayan örnekleme yöntemlerinden yargısal örnekleme tekniği (Küçük, 2016: 98 ve Küçük, 2021, Çağlayan, 2023) kullanılmış olup veriler yüz yüze anket yöntemi ile elde edilmiştir. Araştırmada geri dönüş sağlanan 59 anket formu değerlendirilmeye alınmıştır.

Kastamonu ili Merkez ilçesinde faaliyet gösteren 250 sanayi sitesi ve toptan ticaret yapan işletmeler araştırmanın ana kütlelerini teşkil eder. 250 işletme içerisinde araştırmamıza katılan 59 işletmeden elde edilen verilere göre değerlendirilmiştir.

Çalışmanın hem zaman, hem de maliyet açısından sadece Kastamonu ili Merkez ilçesinde faaliyet gösteren sanayi sitesi ve toptan ticaret yapan işletmelerde uygulanması çalışmanın sınırlılıklarını oluşturmaktadır. Çalışmada yer alan veriler Kastamonu ili Merkez ilçesinde bulunan 59 işletmeden elde edilen verilere göre değerlendirilmiştir.

Araştırma kapsamında Küçük (2017) tarafından geliştirilen Kentsel Lojistik ve Küçük (2020) 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. Kentsel lojistik performans ölçeği 18 ifadeden, lojistik köy performans ölçeği ise 19 ifadeden oluşmaktadır.

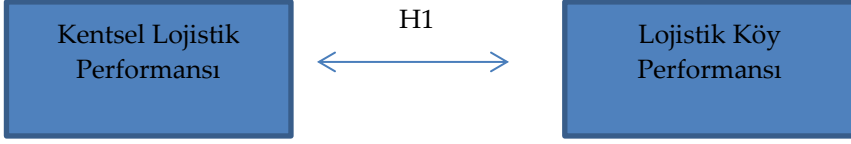
5. Araştırmanın Modeli

Ölçek yardımıyla toplanacak verilerin güvenilirlik ve geçerliği test edilecek, performans ifadelerine ilişkin ağırlıklı ortalamalar bulunup ve kentsel lojistik ile lojistik köy performansı arasında ilişki olup olmadığını incelemek amacıyla korelasyon analizi yapılacaktır. Bu doğrultuda iki değişken arasındaki ilişkinin analizi beklenmektedir. Böylece çalışmanın modeli ve hipotezi aşağıda verilmiştir.





Araştırma modeli Şekil 1’deki gibidir.



Şekil 1. Araştırma Modeli

Modeldeki kentsel lojistik performansı değişkeni 18 ifadeden oluşmakla beraber lojistik köy performansı değişkeni ise 19 ifadeden ibarettir. Denizyolu altyapısı, depolama alanları ve ekonomik büyüklüğün hem kentsel lojistik performansı hem lojistik köy performansında yeterli olduğu tespit edilmiştir. Tablo 1 ve 2’de kentsel lojistik performansı ve lojistik köy performansına bakıldığında, iki değişkenin birbiriyle ilişkili olduğundan ötürü çok sayıda benzer ifadeler yer almaktadır.

6. Araştırmanın Hipotezi

Küçük (2017) tarafından geliştirilen kentsel lojistik performans faktörlerinin ve Küçük (2020) lojistik köy performans faktörlerinin önem düzeylerinin belirlenmesi çalışmaları incelenmiş, şehirleşme planı ve yükleme kapasitesi, sınırlı kapasiteleriyle kentsel lojistik orta düzeyde olduğu, elleçleme (yeniden ambalajlama) kapasitesi yeterli olmasına rağmen yetersiz olduğu görülmektedir.

Lojistik köy performans bulgularına göre işletmelerin ekonomik yapısı kalifiye işgücü yeterli olduğu sonuçlarına varılmıştır. Kentsel lojistik ile lojistik köy arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki olduğu belirlenmiştir. Kentsel lojistik performans faktörlerinde yapılacak olan iyileştirmeler lojistik köy performans faktörlerini olumlu yönde etkileyecektir.

Kentselleşmenin büyümedeki rolünü ortaya koymak için Spence vd. (2009), kentleşmenin zorluklarıyla mücadele etmek maksadıyla bir model geliştirip detaylı bir biçimde incelemişlerdir. İncelenmiş olan bu detaylı çalışmada günlük ulaşım hatları ve lojistik de yer almaktadır.

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 (Küçük, Yeşilyurt ve Nurov, 2017: 20).

Lojistik köyü, karayolları ve demiryolları arasındaki etkileşime izin verir ve uzun mesafelerde demiryolları, kısa mesafelerde karayolları kullanarak, kalınlaştırılmış demiryolu trafiği gürültüyü ve çevre kirliliğini azaltmayı sağlar ve aynı zamanda karayolları yük trafiğini kolaylaştırmaya izin verir (Aksoy ve Özyörük, 2015: 6043).

Buna binaen H1 hipotezi aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

H1: Kentsel lojistik ile lojistik köy 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.

Tablo 1. Kentsel Lojistik Performans Bulguları

Kentsel Lojistik Performans Faktörleri	Faktör Yüğü	Öz değer	Varyans Açıklama Or (%)	Cronbach Alfa	Ortalama	KMO değeri
1. Çoklu lojistik altyapısı yeterlidir.	0.576	3.542	69.193	0,909	2.61	0,798
2. Demiryolu altyapısı yeterlidir.	0.640				2.78	
3. Denizyolu altyapısı yeterlidir.	0.510				2.59	
4. Depolama alanları yeterlidir.	0.540				3.41	
5. Ekonomik büyüklük uygundur.	0.830				3.10	





6.Elleçleme (yeniden ambalajlama) kapasitesi yeterlidir.	0.649			3.75
7. Havayolu altyapısı yeterlidir.	0.760			3.08
8.İhracatithalatrakamları yeterlidir.	0.587			3.02
9. Kalifiye işgücü yeterlidir.	0.693			3.17
10. Karayolu altyapısı yeterlidir.	0.812			3.07
11.Lojistik maliyetler uygundur.	0.677			2.73
12. Lojistik yetkinlik yeterlidir.	0.566			3.02
13. Nüfus miktarı uygun büyüklüktedir.	0.526			3.02
14. Sigorta hizmetleri yeterlidir.	0.624			3.39
15. Şehirleşme planı yeterlidir.	0.828			3.20
16. Teknolojik altyapı yeterlidir.	0.817			3.00
17. Trafik yoğunluğu uygundur.	0.787			3.08
18. Yükleme kapasitesi yeterlidir.	0.692			3.24





Tablo 1’de görüldüğü gibi KMO testi neticesinde örneklem yeterlilik değerinin 0,798 olduğu ve örneklem büyüklüğünün faktör analizi için yeterli olduğu bulgusu elde edilmiştir (Küçük, 2022a ve Küçük, 2022b). Tüm ifadelerin faktör yükleri 0,5’in üzerinde ve öz değerleri 1’den büyük olması ifadelerin analizde kullanılmak için uygun olduğunu göstermektedir. Cronbach alfa katsayısı 0,909 olarak bulunmuştur. Bu değer 0,80’den büyük olduğu için ölçeğin yüksek derecede güvenilir olduğunu göstermektedir (Küçük, 2016: 226-232, Kalaycı, 2014: 405). Varyans açıklama oranı ise %69,193 düzeyindedir.

Araştırma sonuçlarına göre elleçleme (yeniden ambalajlama) kapasite yeterliliğın önem düzeyi 3,75 olarak bulunmuştur. Bu değer 3,67- 5,00 düşük önem aralığında olduğundan göre elleçleme (yeniden ambalajlama) kapasite yeterliliğın yetersiz olduğuna varılmaktadır. En yüksek önem yüzeyine sahip denizyolu altyapısı yeterlidir olduğuna görülmektedir.

Tablo 2. Lojistik Köy Performans Bulguları

Lojistik Köy Performans Faktörleri	Faktör Yükü	Öz değer	Varyans Açıklama Oranı(%)	Cronbach Alfa	Ortalama	KMO değeri
1. Çoklu lojistik altyapısı yeterlidir.	0.792				2.93	62
2. Demiryolu altyapısı yeterlidir.	0.814				2.98	
3. Denizyolu altyapısı yeterlidir.	0.742				2.76	
4. Depolama alanları yeterlidir.	0.755				3.44	
5. Ekonomik büyüklük uygundur.	0.534				3.25	
6. Elleçleme (yeniden ambalajlama) kapasitesi yeterlidir.	0.788				3.75	





7. Havayolu altyapısı yeterlidir.	0.805				3.05	
8. Hinterland (Ard bölge- limanın gerisindeki kara sahası) genişliği yeterlidir.	0.829				3.12	
9.İhracatithalatrakamları yeterlidir.	0.693				3.02	
10.İşletmelerinekonomik yapısı yeterlidir.	0.719	2.993	80.629	0.894	2.46	
11. Kalifiye işgücü yeterlidir.	0.912				2.75	
12. Karayolu altyapısı yeterlidir.	0.601				3.10	0.703
13.Kent merkezine erişim uygundur.	0.602				3.25	
14. Lojistik maliyetler uygundur.	0.750				3.03	
15. Lojistik yetkinlik yeterlidir.	0.760				2.86	
16. Sigorta hizmetleri yeterlidir.	0.593				3.00	
17. Şehirleşme planı yeterlidir.	0.781				3.27	
18. Teknolojik altyapı yeterlidir.	0.872				3.02	
19. Yükleme kapasitesi yeterlidir.	0.851				2.88	





Tablo 2’de görüldüğü gibi Kaiser-Meyer Olkin (KMO) testi neticesinde örneklem yeterlilik değerinin 0,703 olduğu ve örneklem büyüklüğünün faktör analizi için yeterli olduğu bulgusu elde edilmiştir. “Elleçleme (yeniden ambalajlama) kapasite yeterliliğinin” ifadesi dışında diğer ifadelerin faktör yükleri 0,5’in üzerinde ve öz değerleri 1’den büyük olması ifadelerin analizde kullanılmak için uygun olduğunu göstermektedir. Cronbach alfa katsayısı 0,894 olarak bulunmuştur. Bu değer 0,80’den büyük olduğu için ölçeğin yüksek derecede güvenilir olduğunu göstermektedir (Küçük, 2016: 226-232, Kalaycı, 2014:405).

Varyans açıklama oranı ise %80,629 düzeyindedir. Araştırma sonuçlarına göre 2,46 ile önem düzeyi en yüksek olan “işletmelerin ekonomik yapısı yeterlidir” ifadesidir. Kastamonu il merkezi dışına kurulabilecek bir lojistik köy projesinin işletmelerin ekonomik yapısı yeterli olması işletmelerin projeye destek vermeleri ve tercih etmeleri bakımından önem taşımaktadır. Kalifiye işgücü ifadesinin önem düzeyinin de yüksek çıkması lojistik köy projesinin uygulanabilmesi için yeterli olduğunu göstermektedir.

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

Tablo 3. Kentsel Lojistik ile Lojistik Köy arasında ilişki

Değişkenler	Kentsel Lojistik	Lojistik Köy
Kentsel Lojistik	1	.642**
Lojistik Köy	.642**	1

** 0,01 anlamlılık düzeyinde anlamlı

Korelasyon analizi sonucunda kentsel lojistik ve lojistik köy arasındaki Pearson korelasyon katsayısı 0,642 olarak bulunmuştur. Ölçekler arasında olumlu yönde anlamlı bir ilişki olduğu bulguları elde edilmiştir (Küçük, 2016: 249-252). Bu yüzden H1 hipotezi kabul edilmiştir.

8. Sonuç

Kastamonu bulunduğu konum itibarıyla önemli bir doğal lojistik alt yapıya sahiptir. Araştırma kapsamında yararlanılan ölçeğin güvenilirliği test edilmiş ve yüksek derecede güvenilir olduğu görülmüştür. Araştırma verilerinden





elde edilen bulgulara göre aşağıdaki çıkarımlarda bulunulmuştur.

İnebolu-Kastamonu-Çankırı, Kastamonu Havaalanı Yolu, Karabük-Kastamonu ve Kastamonu ile ilçeleri arasında yapımı devam eden ve biten yol projelerinin ve 15 Temmuz İstiklal Tüneli'nin açılmasıyla karayolu alt yapısı açısından kentsel lojistik performansı yüksek olarak değerlendirilmiştir.

Araştırma bulgularından; şehirleşme planı ve yükleme kapasitesi, sınırlı kapasiteleriyle kentsel lojistiğin orta düzeyde olduğu, elleçleme (yeniden ambalajlama) kapasitesi yeterli olmasına rağmen yetersiz olduğu görülmektedir

Kastamonu, Samsun-Filyos arasında yaklaşık 500 km bir alanda bulunan İnebolu Limanı'na sahiptir. Batı Karadeniz ve İç Anadolu hinterlandına hitap eden bu limanın daha aktif olarak kullanılması Kastamonu ekonomisi açısından oldukça önemlidir.

Lojistik köy performans bulgularına göre işletmelerin ekonomik yapısı kalifiye işgücü yeterli olduğu sonuçlarına varılmıştır.

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

9. Tartışma

Lojistik altyapısının yetersizliği, uluslararası girişimlerin ve ajanların ana odağı olmuştur (Than, 1997).

Kentsel alanlar, ulusal ve uluslararası yük taşımacılığını hem lojistik performans hem de çevresel etki açısından bir zorluk ile karşılamaktadır (Fossheim ve Andersen, 2017:1).

1980'lerden önce, kentsel kaynaklara ilişkin yük akışlarının yönetiminin kentsel alanlarda trafik sıkışıklığı ve hava kirliliği üzerinde önemli bir etkisi olmamıştır. Ayrıca, kamu otoritelerinin lojistik ve yük taşımacılığı politikası ve kentsel bağlamlarda planlama ile ilgili eylemleri, acil durumlarla başa çıkmak için belirli tedbirlerle sınırlandırılmıştır (Morana, 2014:22).

Ulaşım karayolu taşımacılığına bağlıdır. Malların yaklaşık % 90'ı bu ulaşım modunda taşınır. Karayolu taşımacılığının bağımlılığı düşük lojistik akış





oranı, düşük müşteri memnuniyeti ve yüksek lojistik maliyetlerine neden olabilir. Genel olarak, mallar parça olarak taşınır. Bu nedenle toplam taşıma kapasitesi yeterince kullanılamamaktadır. Aynı zamanda, bu lojistik faaliyetleri gibi dış maliyet seviyesi de çok yüksek olmakla beraber gürültü ve çevre kirliliği çok yüksek düzeyde görülebilir. Bu sorunlar intermodal ulaştırma ve lojistik sistemi kullanılarak çözülebilir. (Görçün, 2016: 688).

Türkiye'de cumhuriyet döneminden önce, yabancı şirketler tarafından 3714 km'lik demiryolları inşa edilmiş ve 1923-1950 yılları arasında 3780 km'lik demiryolları inşa edilmiştir. Daha sonra 1955 yılında demiryolları 7671 km ulaştı, demiryolları yolcu taşımacılığında% 22, yük taşımacılığında% 61 pay ile tüm taşımacılık modları arasında yer aldı. Bu dönemde demiryolları, yük ve yolcu taşımacılığını gerçekleştirmek için eşsiz ulaşım moduydu. Fakat 1999 yılında yolcu taşımacılığında % 2'ye, yük taşımacılığında % 5'e düştü. Bu dönemden itibaren karayolu taşımacılığı hızlı bir şekilde gelişmeye başlamıştır. Bu denemle Türkiye'deki köy lojistiğin karayolu taşımacılığın önemi son yıllarda daha belirgin hale gelmiştir (DPT, 2001:42).

Lojistik maliyetleri hakkında bilgi eksikliği, lojistiği anlamada önemli bir engeldir. Akışı optimize ve kaynakları entegre etmek, lojistikte önemli hedeflerdir, bu nedenle yöneticilerin ürün akışının tüm aşamalarında lojistik maliyetleri hakkında şeffaf bilgilere ihtiyacı vardır. Bu bilgi olmadan, kararların maliyetler üzerindeki etkisini tedarik zinciri aracılığıyla ölçmek mümkün değildir (Themido ve ark. 2000).

Malların taşınması ekonomik büyümede önemli bir rol oynamaktadır (Allen, Browne, ve Cherrett, 2012), aynı zamanda CO2 emisyonları, gürültü, yol kazaları, tarihi binalara zarar verme, kentsel alanlarda tıkanıklığı gibi olumsuz dışsallıklar da üretir (Piecnyk veMcKinnon, 2010). Ortalama olarak, Avrupa şehirlerindeki kirliliğin% 40'ına kentsel alandaki toplam kilometrelerin sadece% 10-15'ini temsil etmesine rağmen taşıma neden olmaktadır (Lindohlm, 2013).

Kentsel yük ve mal taşımacılığı, lojistik, yük akışı veya lojistik tesislerin yerleri gibi temel veriler her zaman erişmek mümkün değildir. Veri eksikliği, genel verileri vekili bozan veya saha çalışmasından yeni veriler üretmek anlamına gelir. Son yıllarda bu verileri ABD ve Avrupa” da yapılan çalışmalardan ulaşmak mümkün olabilmıştır (Dablanc, 2014).

Lojistik köy sektöründe faaliyet göstermekte olan işletmeler önemli ve etkili





lojistik yöntemi kullanarak müşterilere mal ve hizmetin zamanında ve yerinde teslim edilebilmesi için etkin pazarlama çalışmaları sayesinde başarı elde edilebilir (Kayabaşı, 2010: 86).

Son birkaç yılda, akademik çalışmaları, çeşitli ölçeklerde yük dağılımının yeni coğrafyalara dikkat çekerek, yük akışları ve kentsel bölgeler arasındaki ilişkiyi vurgulamıştır (O'Connor, 2010). Aslında, makro-bölgeler lojistik faaliyetleri uygulamak için giderek daha fazla tercih edilmektedir (Idershot, 2008). Çoğu metropol alandaki lojistik tesislerin büyümesi, hem kentsel merkezden şehir merkezine hem de eski şehir alanlarına kadar ulaşım sağlamanın avantajlı olduğunu göstermektedir (Heitz ve Dablanc, 2015).

Kentsel lojistik ve lojistik köyü geliştirmek birkaç önemli metot uygulamak lazım. Bu metotlar arasında daha önce yapılmış çalışmalar ışığında, daha önce elde edilmiş verilerden istifade etmek. Diğer önemli yöntem ise lojistik merkezlerini şehir merkezine yakın tesis edilmesidir, bu yöntem maliyeti minimize karı maksimize etmekte önemli bir etkidir.

10. Öneriler

Gelir kaynaklarının ve iş imkânlarının sınırlı olması, istihdam oluşturuca yatırımların bulunmayışı, eğitim ve sağlık imkânlarındaki yetersizlikler sebebiyle dışa göç verme hızı bakımından ilk sıralarda yer alan kentin lojistik faaliyetlerinin iyileştirilmesi için araştırma sonuçları ışığında; hava ve deniz yolu lojistik alt yapılarının güçlendirilmesi, demir yolu lojistik alt yapısının kente ulaştırılması, elleçleme ve depolama alanlarının oluşturulması, işletmelerde ekonomi gücü oluşturulması, kalifiye işgücünün artırılması, sigorta hizmetlerini iyileştirici tedbirlerin alınması, ihracat-ithalat rakamlarının yeterli hale getirilebilmesi için gerekli bağlantıların kurulması gibi önerilerde bulunulabilir.

Ayrıca kent sakinlerine, hizmet ve diğer sektörlerde faaliyet gösteren işletmelere kentsel lojistik ve lojistik köy kavramlarının öneminin açıklanmasıyla maliyetlerde azalma, verimlilik ve rekabet gücünde artış gibi avantajlar elde edilebilir.

Vatandaşlar, tüketiciler, yerel kamu otoriteleri, hem motorlu taşıtların dolaşımını sınırlandırarak kentsel yaşam ortamını korumak hem de ticaretin avantajlarından yararlanmak ve çekici şehir merkezleri geliştirmek istemektedirler. Çelişkili beklentileriyle yüz yüze kalan son teslimat şirketleri, müşterilerine en iyi hizmeti sunmaya devam etmek için süreçlerini



“Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy İlişkisi: Bir Alan Araştırması”, Giyesiddin Nurov,

ss. 51- 72.



yeniden düşünüp yeni stratejiler geliştirebilirler.

İntermodal yük terminallerin oluşturulması, ağır kara yol taşıtlarının daha az kullanılması için bir fırsat sunmaktadır. Günlük yol trafiği 1820 ağır yol aracına kadar azaltıp bu yolla yaklaşık 30 ton CO2 emisyonu azaltılabilir. Buna ek olarak, azalan trafik hacmi, artan lojistik akış hızına neden olabilir. Ayrıca, artan lojistik akışları, düşük müşteri memnuniyeti düzeyi ile birlikte dış ve finansal sorunları çözebilir.





KAYNAKLAR

- Aksoy, O., Özyörük, B (2015). “The importance of freight villages: An implementation in TCDD”, Applied Mathematical Modelling, 6043–6049
- Allen, J., Browne, M., & Cherrett, T. (2012). “Investigating relationships between road freight transport, facility location, logistics management and urban form”. Journal of Transport Geography, 24, 45–57.
- Arıkan F. (2012). “Lojistik Köyler ve Bir Uygulama”. Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Aydın, G. T. ve Öğüt, K. S. (2008b). “Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyler”. 16.10.2014 tarihinde <http://www.itu.edu.tr/oguts/Avrupada%20ve%20T%FCrkiyede%20lojistik%20k%F6yler.PDF> adresinden alınmıştır.
- Bay, M. ve Erol, F. (2016). “Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi: Karaman İlinde Bir Uygulama”, Karamanoğlu Mehmetbey Üni. İİBF İşletme Bölümü, KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi18(30, 124-134.
- Çağlayan, Orhan (2022a), Bilimsel Araştırma Yöntemleri, Ankara: Sonçağ Yayıncılık.
- Çağlayan, Orhan, (2023), Lojistik İlkeleri, 8. Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık.
- Çağlayan, O. (2022b) (Editor and Author) Scientific Research and Writing Handbook, Sonçağ Yayıncılık, Ankara.
- Dablanc, L. (2014). “Logistics Sprawl and Urban Freight Planning Issues in a Major Gateway City - The Case of Los Angeles”. In J. Gonzalez-Feliu, F. Semet,& J. L. Routhier (Eds.), Sustainable Urban Logistics: Concepts, Methods and Information Systems, 49–69.
- DPT, (2001). “Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu: Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu





Raporu”, Ankara, 42.

Erdal, M. (2005). “Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi”. 21.08.2014 tarihinde <http://www.utikad.org.tr/>:
<http://www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf> adresinden alınmıştır.

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

Fossheim, K. ve Andersen, J. (2017). " Plan for sustainable urban logistics – comparing between Scandinavian and UK practices", European Transport Research Review 9, 52.

Görçün, Ö. F. (2016). “Analysis of the Effects of Intermodal Terminals for the Solutions of Urban Logistics Problems in Istanbul City”, Dynamics in Logistics,685-691.

Heitz, A., ve Dablanc, L. (2015). “Logistics spatial patterns in Paris: the Rise of the Paris Basin as a Logistics Megaregion”. In Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, Washington, D.C: Transportation Research Board of the National Academies, No 2477. 76–84.

ldershot, Hampshire, England: Ashgate Publishing Ltd, 2008.

Kalaycı, Ş. (2014). “Spss uygulamalı çok değişkenli istatistik teknikleri”. Ankara: Asil Yayınları.

Kapros, S., Panou, K. ve Tsamboulas D. (2005). “Multicriteria Approach to the Evaluation of Intermodal Freight Villages”. 84th Transportation Research, Washington D.C.

Kayabaşı, A. (2010). “Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme”, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.

Küçük, O. (2016b). “Bilimsel Araştırma Yöntemleri”, Ekin Yayınevi: Bursa.

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

Küçük, O. (2016a). “Lojistik İlkeleri ve Yönetimi, Seçkin Yayınevi”: Ankara.





- Küçük, O., Yeşilyurt, E., ve Nurov, G. (2017). "Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Kastamonu Örneği", *Kastamonu Üniversitesi Nazariyat Dergisi*, 2(2), 15-22.
- Küçük, O. (2020) (Editor ve Yazar) *İşletmecilik, Lojistik ve Toplam Kalite Yönetimi Alanında Teoriler ve Bilimsel Araştırma Ölçekleri*. Sonçağ Yayıncılık, Ankara.
- Küçük, O. (2021) (Editor ve Yazar) *Scientific Method Fundamental Informations*. Sonçağ Yayıncılık, Ankara.
- Lagorio, A., Pinto, R., ve Golini, R. (2016) "Research in urban logistics: a systematic literature review", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 46, Issue: 10, 908-931.
- Lindohlm, M. (2013). "Urban freight transport from a local authority perspective - a literature review". In *European Transport*, Issue 54, paper No:3.
- Ministry of Communications and Information Singapore Government.
<https://www.mci.gov.sg/~media/.../urban%20logistics.pdf?...> Erişim tarihi: 19.05.2017.
- Morana, J. (2014). "Sustainable Urban Logistics": Concepts, Methods and Information Systems, Springer-Verlag: Berlin Heidelberg, 21-35.
- O'Connor, K. (2010). "Global city regions and the location of logistics activity". *J Transp Geogr*, 18(3), 43–47.
- Piecyk, M. I., ve McKinnon, A. C. (2010). "Forecasting the carbon footprint of road freight transport in 2020". *International Journal of Production Economics*, 128, 31–42.
- Quak, H. (2008). "Sustainability of urban freight transport Retail distribution and local regulations in cities", ERIM Ph.D. Series Research in Management n124, TRAIL Thesis SeriesT2008/5, The Netherlands.
- Spence, M., Annez, P. C., Buckley, R. M. (2009). "Urbanization and growth: commission on growth and development". Retrieved from:
<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2582>.



“Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy İlişkisi: Bir Alan Araştırması”, Giyesiddin Nurov,

ss. 51- 72.



Than, M.(1997). “Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion:An Overview”, ISEAS, Singapore.

Themido I, Arantes A, Fernandes C, Guedes AP (2000). “Logistic costs case study and ABC approach”. J Oper Res Soc 51(10):1148–1157.

