



International
SOCIAL SCIENCES
STUDIES JOURNAL



SSSjournal (ISSN:2587-1587)

Economics and Administration, Tourism and Tourism Management, History, Culture, Religion, Psychology, Sociology, Fine Arts, Engineering, Architecture, Language, Literature, Educational Sciences, Pedagogy & Other Disciplines in Social Sciences

Vol:5, Issue:38
sssjournal.com

pp.3281-3306
ISSN:2587-1587

2019
sssjournal.info@gmail.com

Article Arrival Date (Makale Geliş Tarihi) 14/04/2019 | The Published Rel. Date (Makale Yayın Kabul Tarihi) 10/07/2019
Published Date (Makale Yayın Tarihi) 10.07.2019

LOJİSTİK HİZMETLERİNDEKİ GELİŞİMİN KENTSEL MEKÂNA ETKİSİ: İZMİR KEMALPAŞA ÖRNEĞİ¹

THE EFFECT OF LOGISTICS SERVICES DEVELOPMENT ON URBAN SPACE: THE CASE OF İZMİR KEMALPAŞA

Kübra ÖZTEKİN

Konya Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Entitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İzmir Kemalpaşa Organize Sanayi Bölge Müdürlüğü, İzmir/TÜRKİYE

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5964-233X>

Dr. Öğr. Üyesi Neslihan SERDAROĞLU SAĞ

Konya Teknik Üniversitesi, Mimarlık ve Tas. Fak., Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Konya/TÜRKİYE

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8002-4499>



Article Type : Research Article/ Araştırma Makalesi

Doi Number : <http://dx.doi.org/10.26449/sss.1572>

Reference : Öztekin, K. & Serdaroğlu Sağ, N. (2019). "Lojistik Hizmetlerindeki Gelişimin Kentsel Mekâna Etkisi: İzmir Kemalpaşa Örneği", *International Social Sciences Studies Journal*, 5(38): 3281-3306.

ÖZ

Kentsel lojistik sistemleri kent ekonomisinin yanı sıra kentlerin fiziksel, ekonomik ve sosyal çerçevesini de etkileyen önemli faktörler haline gelmiştir. Türkiye’de kavram olarak yeni yer edinmeye başlayan bu sistem üzerine yapılan çalışmalar kentsel sorunlara da çözüm niteliği taşımaktadır. Makalenin amacı, kentsel lojistik hareketliliğin kent-bölge planlaması açısından değerlendirilerek, lojistik hareketlilik ile oluşacak değişimler ve olası problemlerin çözümüne katkıda bulunacak politikaların tartışılmasıdır.

Makale, kentsel lojistik kavramının mekâna etkilerini ele alarak kentsel planlamadaki önemini, hükümet programına 2012 yılında giren ve tamamlanma sürecinde olan İzmir-Kemalpaşa Lojistik-Sanayi hizmetleri (İzmir-Kemalpaşa Lojistik Köy) kapsamında inceleyen ilk çalışma niteliğindedir.

Makale nicel ve nitel değerlendirmeleri içeren karma bir metodoloji ile kurgulanmıştır. Kentsel lojistik kavramına yönelik literatür çalışmasının ardından, İzmir-Kemalpaşa Lojistik köy kararının alınması ile oluşan değişime yönelik değerlendirmeler saha araştırmaları, belediye, OSB vb. kurumlar ile tez, makale ve kitap taramalarından elde edilen veriler, plan incelemeleri ve sanayi sektöründeki firmaların lojistik köy için taleplerini belirlemeye yönelik anket çalışması çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. 75 adet firma ile yüz yüze gerçekleştirilen anketler, SPSS 25 paket programı yardımı ile değerlendirilmiştir.

Bu makale ile İzmir-Kemalpaşa Lojistik Köy kararının alınmasının ardından oluşan değişimler aktararak, İzmir-Manisa 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı kapsamında değerlendirilmiştir. Sonuç olarak, kentsel lojistik kavramının sadece sektörel unsur olarak ele alınmaması gerekliliği, lojistik hareketliliğin mekâna etkilerinin doğru planlanması ve dögüsel yararlılık sağlaması için yapılması gerekenlere yönelik önerilerin tartışılması bakımından önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Lojistik, Lojistik Köy, Lojistik Ve Planlama, Sanayi Firmaları, Değişim.

¹ Bu çalışma Kübra ÖZTEKİN’in Konya Teknik Ün. Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında Dr. Öğr. Üyesi Neslihan SERDAROĞLU SAĞ danışmanlığında yürütülmekte olan "Lojistik Hizmetlerindeki Gelişimin Kentsel Mekâna Etkisi: İzmir Kemalpaşa Örneği" isimli tez çalışması kapsamında hazırlanmıştır.

ABSTRACT

Urban logistics systems have become important factors affecting the physical, economic and social framework of cities as well as the urban economy. The studies on this system as a concept began to gain new ground in Turkey is also quality solutions to urban problems. The aim of this article is to evaluate urban logistics mobility in terms of urban-regional planning and to discuss the changes that will occur with logistics mobility and the policies that will contribute to the solution of possible problems.

This article is the first study examining the importance of the concept of urban logistics in the field of multi-faced in urban planning within the scope of İzmir-Kemalpaşa Logistics-Industrial services (İzmir-Kemalpaşa Logistics Village), which entered the government program in 2012 and is in the process of completion.

The article is designed with a mixed methodology including quantitative and qualitative evaluations. After the literature study on the concept of urban logistics, assessments regarding the change that occurred with the decision of İzmir-Kemalpaşa Lojistik village were made by field research, municipality, OIZ and so on. Data obtained from the surveys of institutions, dissertations, articles and books were carried out within the framework of plan reviews and a survey to determine the demands of the companies in the industrial and logistics sectors for the logistics village. The face to face surveys conducted with 75 firms were evaluated with the help of SPSS 25 package program.

With this article, the changes that occurred after the decision of İzmir-Kemalpaşa Logistics Village were transferred and İzmir Manisa Environmental Management Planning was evaluated. As a result, the necessity to consider the concept of urban logistics not only as a sectoral element is important in terms of the proper planning of the effects of logistics mobility on space and discussing the suggestions for the actions to be done in order to provide cyclical usefulness.

Keywords: Urban Logistics, Logistics Village, Logistics And Planning, Industrial Firms, Change.

1. GİRİŞ

Kentlerde ticaretin, sanayinin gelişmesi ve nüfus artışı ile birlikte tüketim davranışları artmış buna bağlı olarak hizmet sektörü ve diğer sektörler gelişme göstermiş ve zincirleme etkilerle lojistik hizmetlerin gelişimi hızlanmıştır. Kentsel alanlarda lojistik hizmet alan ve üretkenler; kent giriş-çıkışlarında oluşan trafik baskısı ve kentsel alanlarda faaliyetlerini verimli olarak gerçekleştirememeleri gibi iki temel sorunla karşı karşıyadır.

Bu sorunların çözümüne yönelik; kent içindeki lojistik hareketliliğin ekonomik, sosyal, çevresel etkileri, sorunların çözümü ve risklerin önlenmesi üzerine 2013 yılı Avrupa Komisyonu'nda Kentsel Lojistik planlaması gündem konusu olmuştur. Kent içindeki lojistik hareketliliğin ekonomik, sosyal, çevresel etkileri, sorunların çözümü ve risklerin önlenmesi üzerinde durulmuştur. Kent ekonomisi açısından kentsel kalkınma ve ekonomik potansiyellerin belirlenmesi ve maliyetlerin azaltılması gerekliliği; sosyal yaşamı sağlıklı bir üst seviyeye çıkarmak için trafik sorunlarına çözüm, kaza risklerinin önlenmesi, yaşam kalitesinin artırılması gereklilikleri; çevresel tahribatı önleme ve kaynakların etkin kullanılması için hava, gürültü kirliliklerini önleme ve sürdürülebilirlik esaslılığı; çevre konusunda çevreyi koruyan politikaların üretilmesi ve kentsel yayılmanın önlenmesi belirtilmiştir.

Bu makalenin amacı; lojistik hizmetlerdeki gelişimin kentsel mekâna etkilerinin, kentsel alanlardaki lojistik hareketliliğin, kent-bölge planlaması açısından değerlendirilerek, lojistik gelişim ve hareketlilik ile oluşacak değişimleri ve olası problemleri İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü örneği üzerinden incelemektir.

Kentsel lojistik, lojistik köyler ve planlama ilişkisini ele alan çalışmalara yönelik genel bir değerlendirme yapıldığında *çevresel ve mekânsal etkiler* (Erdir, 2013, Taniguchi, 2011; Varlıer, 2014; Akben ve Bahçeci, 2018), *sosyal ve ekonomik etkiler* (Erdir ve Kalkan, 2013; Erdoğan, 2016; Akandere, 2013; Gozacan ve diğ., 2018) ve *siyasal ve yönetsel etkiler* (Comi ve Russo, 2010; Aracıoğlu ve diğ., 2014; Akbulut, 2016; Taniguchi ve diğ., 2012) olarak üç başlık altında toplamak mümkündür. Genel olarak çevresel ve mekânsal etkiler kentsel lojistik planlama açısından değerlendirildiğinde kentlerin sürdürülebilir rekabet ve kalkınma açısından ve ülkelerin gelişmesine katkı sağlaması açısından; sosyal ve çevresel etkiler istihdamdaki gelişimi, istihdamın çektiği yeni nüfus ile gelişen kentin mekânsal yayılımını kontrol altına alabilme açısından; siyasal ve yönetsel etkiler ise paydaşlarının ve aktörlerin ilişkileri ve çıkarları belirtilerek uygulanabilir önlem ve çözümler açısından sonuçları değerlendirilmiştir.

Makale, lojistik gelişim ve lojistik hareketliliğin mekâna etkilerinin doğru planlanması ve döngüsel yararlılık sağlamasına yönelik tartışmalar gerçekleştirmeyi hedeflemektedir. Kentsel lojistik planlama kavramının; sağlıklı gelişen mekanlar, yaşanabilir çevreler, duyarlı ekolojik çevre ve toplumsal gelişimi destekleyerek, kentin ve hatta bölgenin gelişmesinde düzenleyici rol üstlenmesine yönelik bir değerlendirme olması bakımından önem taşımaktadır.

2. KAVRAMSAL ARAŞTIRMALAR

Küreselleşen dünya ekonomisinde ekonomik göstergelerin iyileşmesi adına en önemli araçlardan biri olan lojistik, rekabetçi avantajı sağlarken, ülkelere sosyal, ekonomik, psikolojik, kültürel, askeri, stratejik ve politik alanlarda katma değer sağlamaktadır. Bu kapsamda lojistik, hizmet ve mal alıcılarının ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla hizmetlerin, ilgili bilgilerin, malların, üretim ve tüketim noktaları arasında ileriye-tersine doğru etkin-verimli akışını ve depolanmasını planlayan, yürüten ve kontrol eden tedarik zinciri sürecinin bir parçası olarak tanımlanmaktadır (Council of Supply Chain Professionals-CSCMP, 2013). Karmaşık bir sistem olan dış ticaret işlemleri lojistiğin önemini arttırmıştır. Ülkeler politika ve stratejilerini lojistik stratejileri ile geliştirmeye ve entegre etmesi ile ilgili çalışmalara hız vermiştir (Erkan, 2014:46).

Lojistik ile ilgili ulusal ve uluslararası tüm faaliyetlerin belirli bölgelerde gerçekleştirilmesi anlamına gelen lojistik merkez/köy (kümelenme) kavramı, kentsel planlamalarda yer alan en önemli stratejilerden biridir. Arazinin etkin kullanımı, kent trafiğinin azaltılması, bölgesel kalkınma ve istihdam sağlama gibi yüksek amaçlarla lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin belirli bölgelerde kümelenmesi beklenmektedir. Ülke ve bölge düzeyinde yapılan plan ve plan kararlarına uygun olarak sanayi, turizm, konut, tarım, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanım kararlarını belirleyen Çevre Düzeni Planlarında (ÇDP) lojistik merkezler/köyler yerel yönetimler tarafından belirlenmektedir. Bu merkezlerde etkin yönetim ve ortak altyapı kullanımı önceliklidir (Yılmaz, 2009:187).

Kentsel lojistik planlaması, kent içindeki lojistik hareketlerin sebebiyet verdiği sorunları çözmek, bu sorunları ekonomik, sosyal, çevresel, mali ve enerji etkileri ile ele alarak çözüm sürecine verimli ve az maliyeti düşünerek götürmektir (European Commission, 2013).

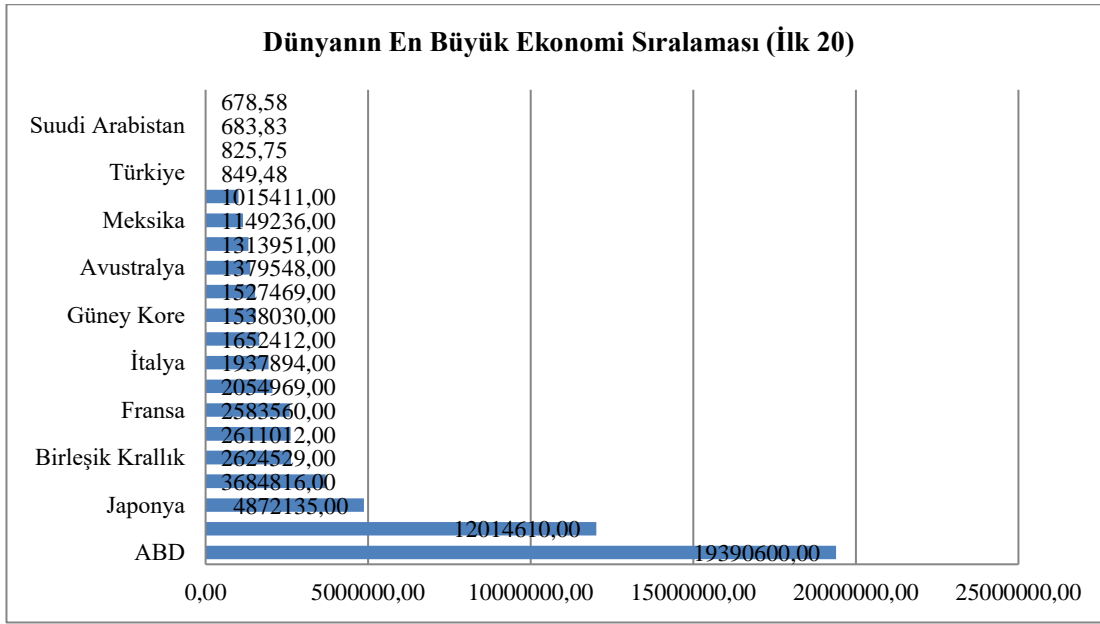
Kentsel lojistik planlamasının temel hedefleri; *“kentin ekonomisine katkıda bulunmak (kentsel kalkınma – ekonomik potansiyel, maliyetlerin azalması), sosyal yaşamı sağlıklı bir üst seviyeye çıkarmak (trafik sıkışıklıklarına çözüm, kaza riski önleme, yaşam kalitesinin artırılması), çevresel tahribatı önleme ve kaynakların etkin kullanılmasını (hava kirliliği önleme, gürültü kirliliği önleme, sürdürülebilirlik esası, çevre korunması, kentsel yayılmayı önlemek)”* (European Commission, 2013).

Kentsel lojistik tedarik zincirleri, farklı paydaşlar, lojistik tesisler, politikalar kamu öğelerini kapsayan karmaşık ilişkiler içindeki birçok kavramı organize etme işidir (Büyüközkan ve ark., 2012). Kentsel Lojistik paydaşları: Yöneticiler, Yük taşıyıcılar, İkamet edenler, Göndericiler olarak gruplandırılmaktadır (Taniguchi, 2011).

Kentsel lojistik stratejilerinin başarıya ulaşması sürdürülebilirlik, yaşanabilirlik ve hareket serbestliğine dayanmaktadır. Kentsel lojistik vizyonu için verimli ve çevre dostu kentsel lojistik sistemlerinin kurulmasına ihtiyaç vardır. Bu sistem ile küresel rekabette verimlilik, çevre dostu yapılanma ve uygulamalar, kentsel bölgede trafik sıkışıklığının azalması, enerji tasarrufları ve işgücünde artış görülmesi muhtemeldir (Taniguchi, 2011).

Küreselleşen dünyada büyük bir ekonomik potansiyel olarak görülen lojistik sektörü, ülkeler arası güç rekabetini de ortaya çıkarmaktadır (Aydın ve Öğüt, 2008). Örneğin; Çin ve Hindistan gibi ülkeler dünya ticaretinde büyük hareketlilik sağlamaları dünya ticaret yapısının bu ülkelere uyum sağlama zorunlulukları uluslararası ticaret ve dolaşımında artışa sebep olmuştur. Uluslararası ticaretin gelişmesini sağlayan ve rekabet ortamında önemli bir avantaj oluşturan lojistik sektörü ticaretin esas noktası olarak görülmektedir. Bu sebeple lojistik gelişim ulusal veya bölgesel kalkınma planlarında yer alan başlıca sektörler arasına girmiştir. Ülkelerin gelişmesi için lojistik altyapı yatırımlarını, dört ulaşım türünün birlikte kullanımı üzerine doğru zamanda, doğru ölçekte, doğru yatırım ile en etkili tasarım planları büyük önem taşımaktadır.

World Wealth Report (2018), verilerine dayanarak toplam küresel servet 317 trilyon ABD dolarıdır. 2023 yılında toplam küresel sermaye 399 trilyon dolar olarak ön görülmektedir. 2018 yılı Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (GSYH) verilerinde Birleşik Devletler, 17,39 trilyon dolar ile birinci sırada yer almaktadır. ABD’yi 12.01 trilyon dolar ile Çin izlemektedir. Bu sıralamada ilk 5 içinde Japonya, Almanya, Birleşik Krallık da yer almaktadır. Türkiye ise 17’inci sırayı 849,48 milyar dolar GSYH kapatmaktadır. IMF 2030 yılı projeksiyonuna göre küresel sermayede Çin ABD’nin bir adım önüne geçerek en güçlü devlet olarak görülmektedir. Türkiye 17’inci sırada yerinde kalacağı öngörülmüyor (Şekil 1.) (IMF, 2018).



Şekil 1. Dünya ülkeleri gayrisafi yurtiçi hasıla sıralaması, 2018 (IMF, 2018)

Dünya ekonomik verilerine paralel olarak Lojistik Performans İndeksleri incelendiğinde ilk beş sırayı Almanya, Lüksemburg, İsveç, Hollanda, Singapur alıyor. ABD lojistik performans sıralamasında 10'uncu sırada yer alırken Çin 27'inci sıradadır. Türkiye ise 34'üncü sırada yer almaktadır. Almanya'nın lojistik performansı %100, Türkiye'nin %75,1 ve lojistik performans göstergelerinde sonuncu sırada yer alan Suriye %18,5 olarak hesaplanmıştır (The World Bank, 2018).

Dünya lojistik performanslarına bakıldığında en yüksek performansa sahip ülkelerin yüksek gelirli olma eğilimleri anlaşılırken, en az performansa sahip ülkelerin düşük gelirli olma eğilimleri görülmektedir. Lojistik altyapısı yetersiz olan ülkeler, uluslararası ticarete ve küresel tedarik zincirinde zaman ve para açısından yüksek maliyetlerle karşı karşıya kalırlar. Bu durum o ülkenin küresel ekonomide rekabet edebilme kabiliyetini ciddi oranda engelleyebilir. Başka bir ifadeyle küresel ticaretin lojistik üzerine kurulu olduğu söylenebilir. Lojistik performans göstergeleri incelendiğinde en yüksek performans ile en düşük performans arasında %45 oranında bir açık görülmektedir (The World Bank, 2018). Sıralamanın en altında yer alan ülkelerin lojistik performanslarını etkileyen unsurlar; silahlı çatışmalar, siyasi kargaşalar, doğal afetler, coğrafi kısıtlamalar ve ekonomideki kırımlardan kaynaklandığı söylenebilir.

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). Lojistik ülkelerin büyüme, rekabet gücü, daha iyi yönetim ve genel sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmada temel bir rol oynayabilir. Güçlü ekonomi günümüzün gereklerini yerine getiren şirketlerin hareket kabiliyetleri, pazardaki konumu ve rekabetçi yapısı işgücünün ve ailelerinin yanı sıra yerel halk ve toplumun yaşam kalitesini de artırırken ekonomik kalkınmaya katkıda bulunur. Ekonomi gelişimi, ulus devletler ve bölgesel ekonomik bloklar, karmaşık küresel üretim ağlarının işleyişini sağlayan taşımacılık ve lojistik teknolojilerindeki dönüşüm ve gelişmelere dayanan, ikili ve çok taraflı ticaret ve yatırımları makro-bölgesel ve küresel bütünleşmeyi artırmayı hedeflerken sistemin içerisinde ya da dışında olan alanlara da etkileyerek bölgesel, ulusal ve uluslararası ekonomileri birbirine bağlar. Lojistikte artan önemi, ekonomik yapı içerisindeki işlevi ile ülke ekonomisine katkısının yanında sosyal, çevresel ve birçok yönden değer ve katkı sağlamaktadır. Dolayısı ile kattığı değer toplumun gelişmişlik seviyesi üzerinde önemli rol oynar. Lojistik hizmetlerin milli gelirin yükselmesine, alım gücünün artmasına, istihdam arttırıcı etkisiyle işsizliğin azalmasına, eğitim yönelimlerinin artmasına, moral motivasyonun artmasına, gelir dağılımı dengesine sosyal olarak kalkınmasına katkı sağlar (Erkan, 2014:48).

Küreselleşen dünya ve ekonomi ülkeleri sahip olduğu sınırların ötesine taşımıştır. Lojistik sektörü, malların hızlı dolaşımında ve ülkelerin kalkınmasında önemli bir faktör olarak gelişim süreci devam etmektedir. Lojistik sektörünün gelişimi ülkelerin ulaşım altyapı yatırımları ile bire bir ilintilidir. Ulaşım yatırımları, kentsel mekânın şekillenmesini doğrudan etkileyen dolayısı ile yer seçimi kararlarında yönlendirici etkisi ve makroform gelişimi yönünü belirleyici etkenlerdir. Günümüze değin yapılan ulaşım altyapı yatırımları

bugünün ve gelecekteki kentsel mekânların yakın ve çeper bölgelerini değiştirici yönünü dikkate alındığında kentsel yayılım hızını artırıcı etkisi gözlemlenmektedir. Bu bağlamda ulaşım altyapı yatırımları kentin ana dinamiklerinde değişim sürecini başlatmakta kentsel mekânın farklı boyutlarda yeniden biçimlenmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla ulaşım altyapıları çevresel etkisi yapılaşma baskısı olarak ortaya çıkmakta, özellikle gelişme, büyüme ve değişimler sağlıklı bir planlama sürecinde çevresel etkilerinde dikkatle ölçülmediği, bütünleştirilemediğinde plansız kentleşme ve kentsel mekânda çeşitli fiziksel sorunları ortaya çıkartmakta ve çevresel bozulmaları da beraberinde getirmektedir. Bu çevresel etkiler orta ve uzun dönemde ortaya çıkmaktadır (Özbay, 2018:374).

Lojistik merkezler gibi büyük projelerin özellikle daha az ulaşım altyapı yatırımı gerektiren yeşil alanlar ve tarımsal arazilerde seçilmesinde etken coğrafi özellikleri açısından erişilebilirliğinin kolaylığı, düzlüğü ve elverişliliği olarak sıralanabilir. Bu bölgeler ulaşım olanaklarının artırılması, yeni konut, ticaret ve sanayi alanlarının oluşumuna yol açmaktadır. Orta ve uzun dönemde yeni ulaşım projelerine ilave ulaşım ihtiyacı ortaya çıkabileceği üzerinde önemle durulması gerekmektedir. Dünya genelindeki gelişmeleri gözlemleyerek, izlemeyerek ve öngörerek lojistik merkezlerin çevre üzerindeki etkilerini azaltıcı kentsel planlamanın geliştirilmesi gerekmektedir. Bu bakış açısı her türlü yeni oluşabilecek altyapı ve üst yapının çevre üzerindeki yıkıcı etkinin minimize edilmesine yardımcı olacaktır. Lojistik sektörü fiziksel altyapı bileşenleri ile kentlerin fiziksel gelişimini etkilemektedir. Bu altyapı bileşenleri; lojistik köyler, antrepolar, ulaşım sistemleri (hava, kara, deniz, demir) olarak ortaya çıkmaktadır. Bu yapıların doğru yer seçimi ile sektörün gelişmesi sağlanırken aynı doğrultuda kentsel mekânın yaşanabilirliği de gelişme göstermiş olacaktır. Burada ön plana çıkan kriter, lojistik sağlayıcıların kentsel alanlarda fiziksel hareketliliği kısıtlayıcı, planlama ve yer seçimi sonucu oluşabilecek karışıklıklara (trafik sıkışıklığı, kazalar, kentsel yayılma, karbon emisyonlarındaki artış, çevre ve doğanın tahribatı, gürültü kirliliği, psikolojik rahatsızlıklar vs.) sebebiyet vermesidir.

3. YÖNTEM

Makale, nicel ve nitel değerlendirmeleri içeren karma bir metodoloji ile kurgulanmıştır. Kentsel lojistik kavramına yönelik literatür çalışmasının ardından, İzmir-Kemalpaşa Lojistik köy kararının alınması ile oluşan değişim plan incelemeleri, saha araştırmaları ve sanayi-lojistik firmalarının lojistik köy için taleplerini belirlemeye yönelik anket çalışması çerçevesinde gerçekleştirilmiştir.

Mekânsal değişimi değerlendirmek için İzmir Kemalpaşa Lojistik köy kararı ile plan kararlarında ulaşım, fonksiyon değişimi ve kent formunda meydana gelen değişimler ele alınmıştır.

Ayrıca, sanayi firmaları ile yapılan anket sonuçlarından ve kurumlardan elde edilen verilerden faydalanarak gerçekleştirilmiştir.

Anket, Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesindeki firmaların lojistik işlerinden sorumlu yöneticileri ile lojistik hareketliliğin içeriğini, meydana getirdiği değişim ve ihtiyaçlarını belirlemeye yönelik gerçekleştirilmiştir. Çalışmaya katılmayı kabul eden yöneticilere araştırmacı tarafından ilgili literatür dikkate alınarak hazırlanan; firma ve lojistik hizmetleri ile ilgili bilgiler ve lojistik köy kararının kentsel mekâna etkilerine yönelik değerlendirmeleri içeren üç grupta 21 soru yöneltilmiştir.

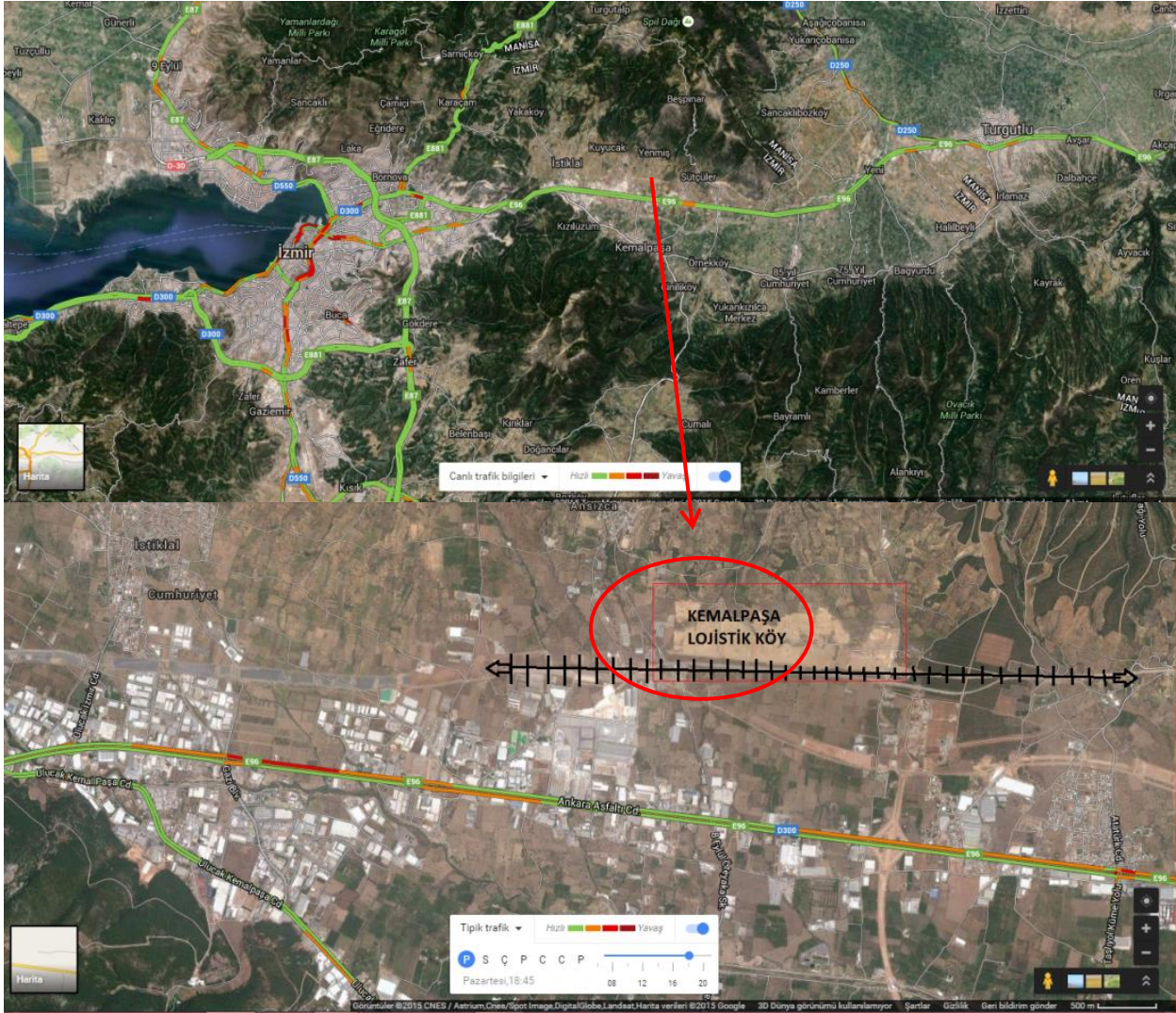
Anket formunda; *A-firmalar ile ilgili bilgiler bölümünde*; lojistik sektöründeki yeri, kuruluş yılı, mülkiyet durumu, araç sayısı, lojistik hizmet türü, çalışma günleri, *B- Firmanın Lojistik Hizmetleri ile İlgili Bilgiler bölümünde*; firmaların çoğunlukla iş yaptıkları bölgeler, lojistikte kullandıkları ulaştırma türü, hammadde ve ürün çıkışı için kullandıkları taşıma modu, lojistik hizmet sunumu, malların üretim ve tüketim noktaları, ithalat ve ihracat bölgeleri, taşımacılık altyapısı, lojistik hizmet alımında karşılaştıkları sorunlar *C- Lojistik Hizmetlerindeki Gelişimin Kentsel Mekâna Etkileri bölümünde*; Kemalpaşa Lojistik Köyünün ilişki içinde olacağı en önemli düğümler mevcut lokasyondaki sorunlar, Kemalpaşa lojistik köy kararının kentin fiziksel yapısında oluşturduğu değişimler, firmaların Kemalpaşa Lojistik Köy'ü ile ilgili eğilimler, firmaların mekân seçimini etkileyen kriterler ve lojistik hizmetlerin kalitesi için yapılması gerekenlere yönelik sorular yöneltilmiştir. Soruların cevaplanması için sunulan seçeneklere yönelik değerlendirmeler 5'li likert ölçeğine uygun olarak hazırlanmıştır.

Çalışmada gönüllü katılım esas kriter olarak alınmıştır. 75 adet firma yöneticisiyle Mayıs 2019 tarihinde yüz yüze anket gerçekleştirilmiş ve SPSS 25 paket programı yardımı ile değerlendirilmiştir.

4. BULGULAR

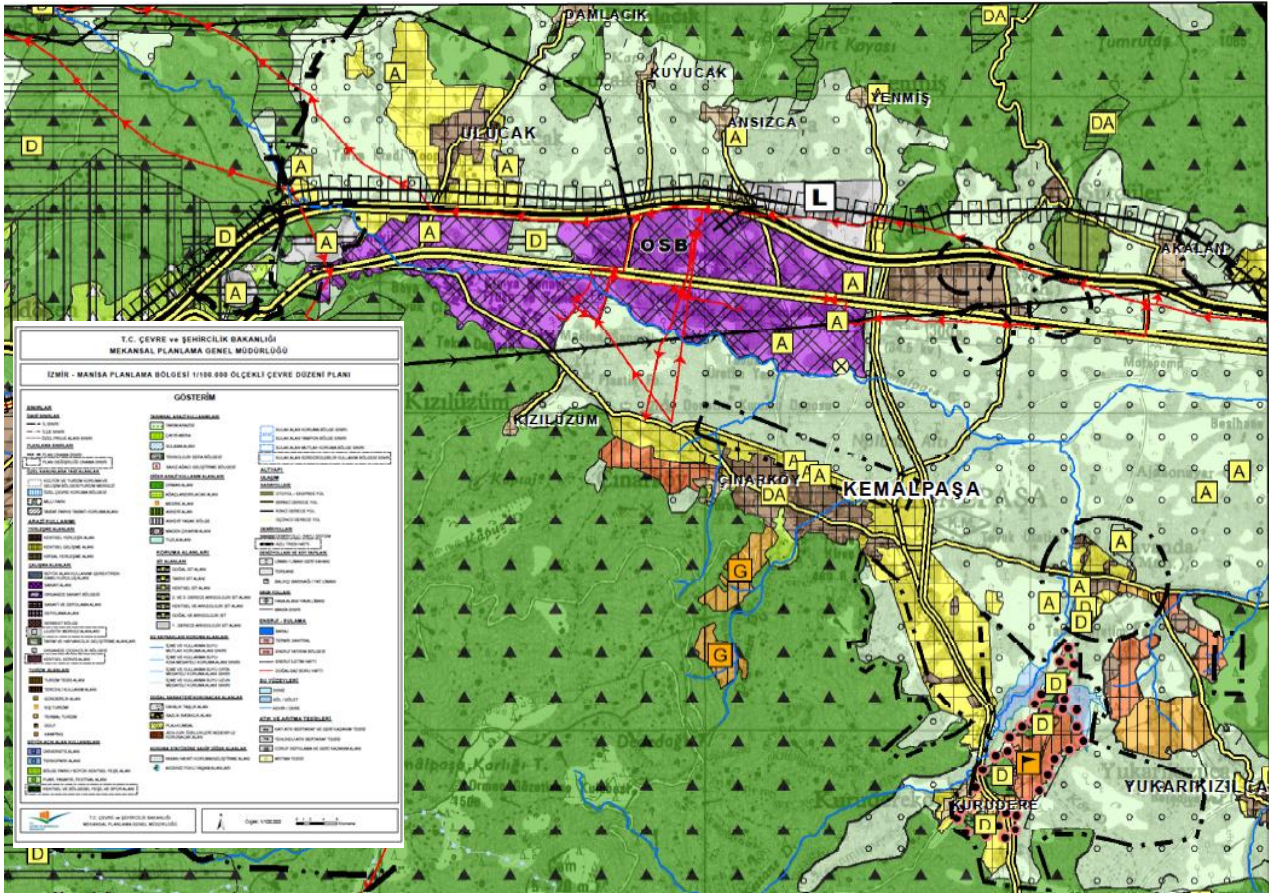
İzmir Kemalpaşa; 2018 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne göre 106.298 nüfusa (53.975 erkek ve 52.323 kadın) sahiptir. İzmir'in doğusunda yer alan Kemalpaşa, kuzeyinde Manisa, güneyinde Torbalı ve Bayındır, doğusunda Turgutlu, Batısında Bornova ve Buca ilçeleri bulunmaktadır (İzmir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019). Çalışma alanı olarak belirlenen İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü 2010 yılında "35 İzmir 35" adı altında yatırım programına alınmış olup yapımına 01.08.2011 tarihinde başlanmıştır.

Lojistik köy, İzmir Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi'nin kuzeydoğusunda, İzmir-Ankara Otoyolu'nun kuzeyinde konumlandırılmıştır. İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü önemli merkezlere ve intermodal ulaşım bağlantılarına; İzmir kent merkezine 29 km, Adnan Menderes Havalimanı'na 49 km, İzmir Limanı'na 26 km, Nemrut Liman'larına 75 km Çeşme Ro-Ro Limanı'na 115 km mesafededir. İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü OSB doğu sınırında (Şekil 2.) 300 hektar alanda kurulmaktadır. Proje Bedeli: 32.535.000 TL'dir.



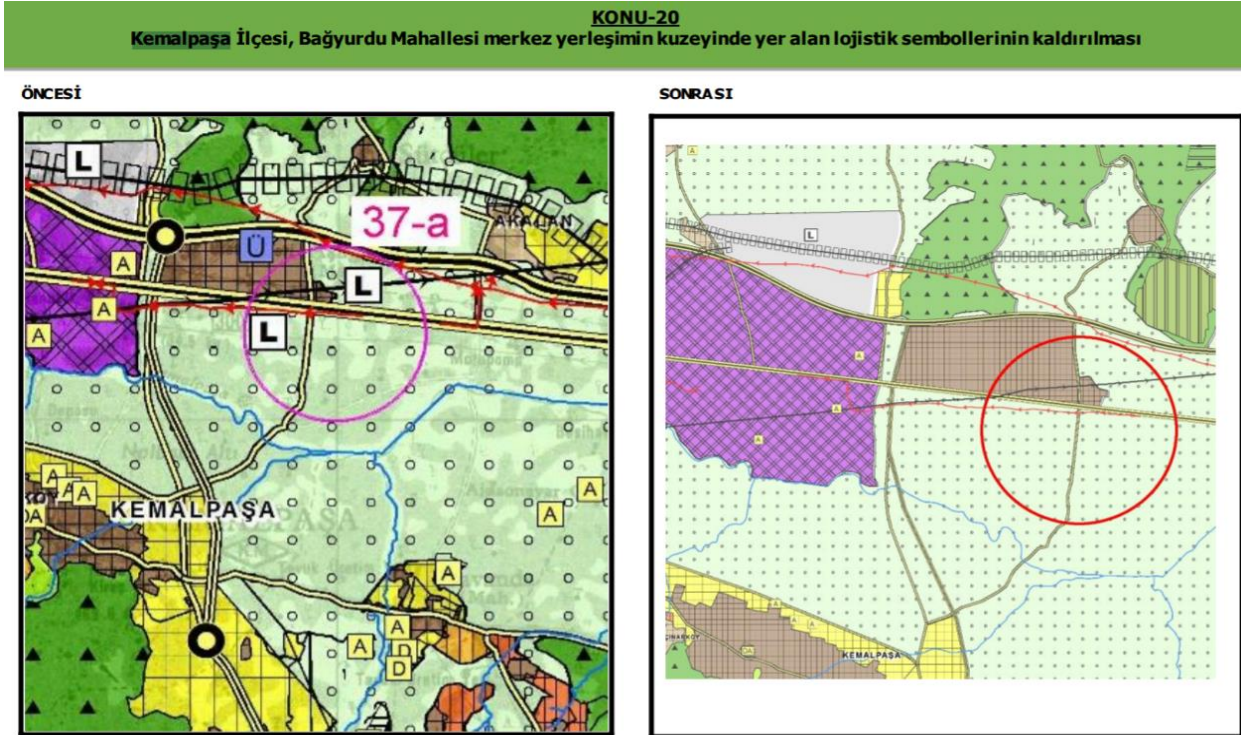
Şekil 2. İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü'nün konumunu gösteren uydu görüntüsü, 2019

İzmir'e tüm yönlerden gelecek yüklerin bir merkezde toplanarak şehre olumsuz bir etki yaratmadan dünya geneline dağıtılmasını sağlayacak ve aynı zamanda Kemalpaşa OSB'nin bitişiğinde Kemalpaşa Lojistik Köyü; otoyol, karayolu ve demiryolunun kesiştiği noktada bulunması, ulusal ve uluslararası taşımacılık ve lojistik eşyanın dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin işletmeler tarafından yapılacağı, karayolu, demiryolu (Torbalı Kemalpaşa), havayolu ve denizyolu (Alsancak Limanı ve Çandarlı Limanı demiryolu bağlantısı) ulaşım sistemlerine entegrasyonu ile öne çıkan lojistik sektörüne ve ülke ekonomisine katma değeri yüksek bir proje olması planlanmaktadır. 2014 yılında bitmesi planlanan lojistik köyün faaliyete geçme çalışmaları 2019 yılı itibari ile devam etmektedir.



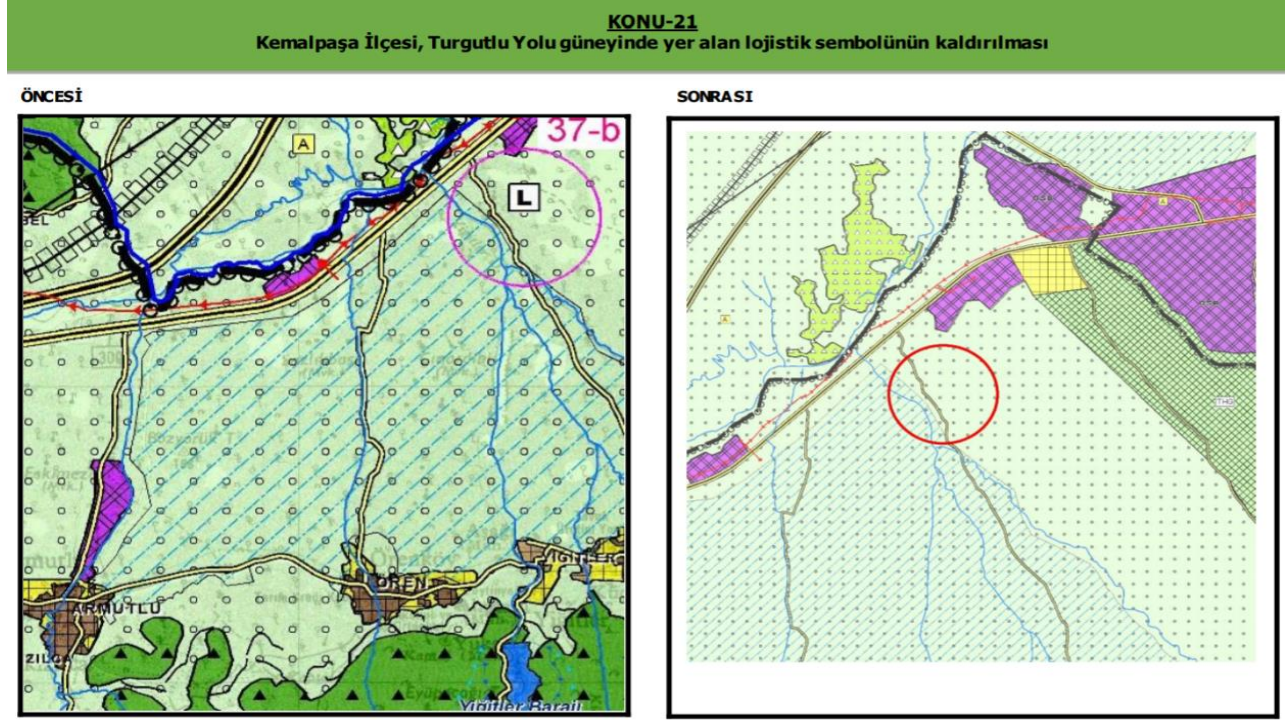
Şekil 4. 2012 İzmir Manisa Kütahya Planlama Bölgesi 1/100000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, 2015 (Çevre Şehircilik Bakanlığı,2012-2018)

Son olarak; lojistik köy ve çevresine ilişkin de kararları olan İzmir-Manisa Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği (Şekil 5, 6 ve 7) 1. No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 102. maddesi uyarınca 10.10.2018 tarihinde onaylanmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı,2016).

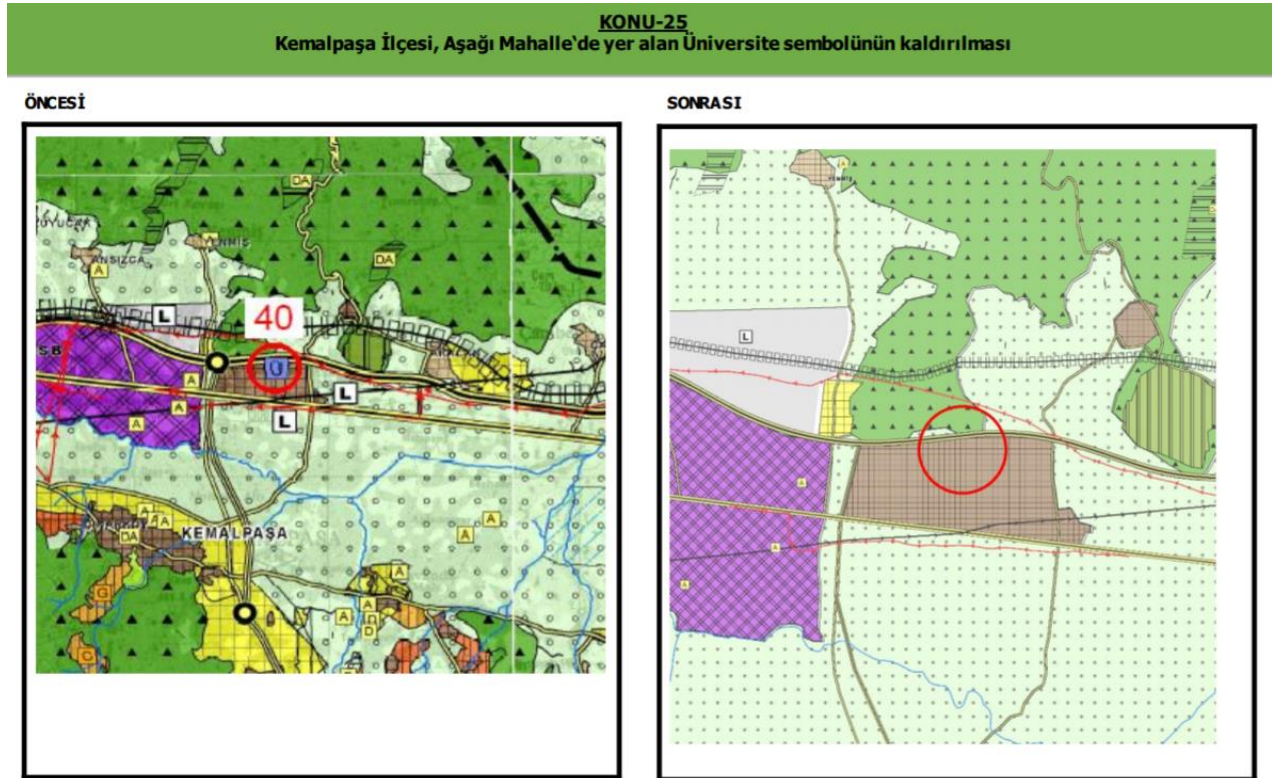


Şekil 5. 2018 İzmir Manisa Kütahya Planlama Bölgesi 1/100000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Rapor Eki-a (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2012-2018)

Yapılan değişiklikler; Lojistik ve üniversite sembollerinin kaldırılmasını içermektedir. Kemalpaşa, İzmir Merkez Kentten kopuk bir şekilde kendi sınırları içinde oluşmuş endüstriyel gelişmelerle, İzmir kentinden önemli oranlarda etkilenmekte ve kentleşen yerleşmelere dönüşmektedir. Endüstriyel gelişimin kentten uzak noktalara sıçraması adına alınmayan önlemler sonucu saçaklanmalar giderek hız kazanmış böylece kentsel kullanımlar kırsal alan içinde kalmıştır. Kemalpaşa örneğinde de bu etki gözlenmekte olup İzmir Kemalpaşa-Manisa Turgutlu aksı bu saçaklanma ile birleşme eğilimi göstermektedir.



Şekil 6. 2018 İzmir Manisa Kütahya Planlama Bölgesi 1/100000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Rapor Eki-b (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2012-2018)



Şekil 7. 2018 İzmir Manisa Kütahya Planlama Bölgesi 1/100000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Rapor Eki-c (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2012-2018)

İzmir Kemalpaşa endüstriyel amaçlı gelişmelerin büyük bir kısmını içinde barındırmaktadır. Tekil endüstriyelleşme ile birlikte kentin çevre ile ana ulaşım bağlantıları olan Aliğa, Kemalpaşa ve Torbalı akslarındaki gelişmeler de dikkat çekici boyutlara ulaşmıştır. Bu gelişmeler yerel yönetimler tarafından plan kararları ile desteklenerek genişlemiştir. İzmir-Kemalpaşa-Turgutlu bağlantısını sağlayan İzmir-Ankara Karayolu üzerinde Kemalpaşa OSB, sanayi ve lojistik birimleri Kemalpaşa'nın verimli tarım topraklarının ortadan kaldırılmasına neden olmuştur.



Şekil 83. Bölgenin Kentsel Genişleme Yönü (Google Earth 2019 Uydu Görüntüsü üzerinden yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Bölgenin en verimli tarım arazilerinin bulunduğu alanın seçimi ile başlayan lojistik köy projesi, bölgenin gelecekteki tarım potansiyelini etkin bir şekilde yerine getiremeyeceği, tarım potansiyeli etkin bir şekilde kullanılamayacağı ve katma değer yaratılamayacağını göstermektedir. Lojistik köy yer tercihinin ardından çevresindeki tarım arazilerinin değer kazanarak satışları başlamıştır. Dağınık yerleşim deseni sebebi ile, bu alanların teknik altyapının güçlendirilmesinde sorunlarla karşılaşılacaktır.

Bütün bu büyük projelerin Kemalpaşa'da konumlanması ve geçiş noktası olarak görülmesi bu bölgede kontrolsüz bir gelişimi yani çarpık kentleşmeyi doğurmaktadır. Kentsel merkez sanayi alanları ile bütünleşik bir yapı almış, tarım arazileri kent ve sanayi alanları arasında azalma eğilimi göstermektedir. Türkiye'nin en kaliteli ve dünyanın en erken yetişen kirazlarının üretildiği İzmir'in Kemalpaşa ilçesinde verimli tarımsal topraklar sanayileşme ve büyük ulaşım projeleri, konut projeleri ve bunun birlikte yağ gibi yayılan bir kent formu ile yok olma eğilimindedir (Şekil 8). Bölgeye has özelliklere sahip, marka ürünler kiraz, üzüm ve zeytin sanayi örtüsü ile kalitesini kaybetmektedir.

Bu değerlendirmelerin ardından anket değerlendirmeleri aktarılmıştır.

A- Firmalara ilişkin bilgiler bölümünün değerlendirmeler;

Araştırmanın bu bölümünde, evren ve örneklem, veri toplama araçları, veri toplama süreci, araştırma sorunsalı kapsamında yer alan hipotezlerin test edilmesi amacıyla verilere uygulanan işlem ve analizler ile ilgili bilgiler sunulmaktadır. Bu araştırma; yöntemsel açıdan nicel bir araştırma yönelimiyle ve sağladığı kolaylıklar bakımından tarama araştırması (survey research) yöntemi ile yapılmıştır (Gürbüz ve Şahin, 2018).

Örneklem, belli kurallara göre, belli bir evrenden seçilmiş ve seçildiği evreni temsil yeterliği kabul edilen küçük kümedir. Araştırmalar çoğunlukla örneklem kümeler üzerinde yapılır ve elde edilen sonuçlar ilgili evrenlere genellenir (Karasar, 2005, 110-111). Bu çalışmada lojistik hizmetlerdeki gelişimin kentsel mekâna etkisinin belirlenmesi için araştırmanın evrenini oluşturan İzmir Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi faaliyet gösteren 429 adet firmaya ulaşılmaya çalışılmıştır. Bölgenin aktif ve yoğun bir sanayi bölgesi olması, kimi firmaların yoğunluğundan ötürü randevu talebi ve çalışmaya katılımlarında sorunlar yaşanmıştır. Dolayısı ile çalışmaya katılmaya gönüllü olarak katılmayı kabul eden kabul eden ve

araştırmanın örneklemini oluşturan 75 adet firma ile çalışma gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın verileri 2019 Nisan ve Mayıs ayı içerisinde elde edilmiştir. Toplamda 429 adet anket formu ulaştırılmış olup 75 adet geri dönüş sağlanmıştır. Araştırmaya geri dönüş oranı %17'dir. Örneklem Yüzdesi= Ankete Katılanlar 75 / Toplam Üye Sayısı 429= %17'dir.

Tablo 1. Güvenirlilik Analiz Tablosu

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0,614	0,501	16

Güvenirlilik analizi, daha önceden belirlenmiş bir ölçek türüne göre hazırlanmış ankete verilen yanıtların tutarlılığını ölçer. Bu çalışmanın güvenirliliği 0,614 olarak 0,7 değerine yakın bulunmuştur. Daha sonraki yapılacak çalışmalarda örneklem sayısının artırılmasıyla bu değerin artacağı öngörülmektedir. Firmaların özelliklerine ilişkin tanımlayıcı bilgiler frekans ve yüzde dağılımlarından yararlanılarak açıklanmıştır. Çalışmada yer alan tüm istatistiksel analizlerde SPSS IBM version 25.0 paket programı kullanılmıştır.

Firmanın lojistik hizmetleri ile ilgili bilgiler ve lojistik hizmetlerindeki gelişimin kentsel mekâna etkilerine yönelik özelliklere ilişkin bilgiler, firmaların mekânsal bilgilerine dair veriler, firmaların yer seçim kriterleri, firmaların ticari faaliyetlerinde kullandıkları ulaşım yollarına ilişkin bilgiler, lojistik hizmet alma durumu ve hizmet alırken önem verdikleri karar kriterleri, işyeri için mekân seçimini etkileyen kriterler, mevcut lokasyondaki problemler, lojistik hizmet alırken ve verirken karşılaşılan problemler neler olduğuna dair görüşleri ile ilgili bilgilerinden oluşan birtakım sonuçlara ulaşılmıştır. Bu sonuçlardan oluşan bilgiler aşağıda detaylı bir biçimde açıklanmıştır.

Ankete toplam 13 sektör katılmış bunlardan 10 tanesinde çalışanlardan cevap alınmıştır. Anket çalışmasının yapıldığı firmaların sektörel olarak en çok kimyevi madde sektöründe % 18,7 ile faaliyet gösterdiği göze çarpmaktadır. Faaliyetteki diğer sektörler; kuru gıda sektöründen %16, soğuk zincirden %2,7, tekstilden %2,7, otomotiv ve yedek parçadan %13,3, elektronikten %4, akaryakıt ve yağdan %2,7, metal işlemeden 17,3, mermerden 13,3 ve diğer sektördür (Tablo 2).

Tablo 2. Katılımcı firmaların dağılımı

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
1	Kuru gıda	12	16,0	16,0	16,0
2	Soğuk zincir	2	2,7	2,7	18,7
3	Tekstil	2	2,7	2,7	21,3
4	Otomotiv ve yedek parça	10	13,3	13,3	34,7
5	Beyaz eşya	0	0	0	0
6	Elektronik	3	4,0	4,0	38,7
7	Sağlık sektörü	0	0	0	0
8	Kimyevi madde	14	18,7	18,7	57,3
9	Akaryakıt ve yağ	2	2,7	2,7	60,0
10	Metal işleme	13	17,3	17,3	77,3
11	Mobilya	0	0	0	0
12	Mermer	10	13,3	13,3	90,7
13	Diğerleri	7	9,3	9,3	100,0
	Toplam	75	100,0	100,0	

Kemalpaşa OSB firmaların kuruluş yılları; 1970 – 1995 yılları arasında kurulmuş olan firma 16 (%21,3), 1995-2016 yılları arasında 13 (%17,3), 1980-1990 yılları arasında 9 (%12), 1991-2000 yılları arasında 8 (%10,7), 2001-2016 yılları arasında 24 (%32), 2016-sonra yılları arasında 5 (%6,7)dir. Ankete katılan firmaların kuruluş tarihi en fazla 2001-2016 yılları arasında kurulanlardır (%32). En az firma ise 2016'dan sonra kurulmuş olanlardır (%6,7). Bu sonuçtan da anlaşılacağı üzere 1970 yılından başlayarak hem sanayi hem de lojistik hareketlilik bu bölgede kümelenme gerçekleştirdiği görülmektedir (Tablo 3).

Bölgede faaliyet gösteren firmaların 58 (%77,3)'ü işletme sahibi iken, 17 (%22,7) firma kiracı. Firmaların üçte ikilik kısmı işletme sahibidir. Bu sonuç bölgede bulunan firmaların üçte ikilik kısmı işletme sahibidir (Tablo 4).

Tablo 3. Katılımcı firmaların kuruluş tarihlerine göre durumu

Kuruluş tarihi	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
1970-1995	16	21,3	21,3	21,3
1995-2016	13	17,3	17,3	38,7
1980-1990	9	12,0	12,0	50,7
1991-2000	8	10,7	10,7	61,3
2001-2016	24	32,0	32,0	93,3
2016-sonra	5	6,7	6,7	100,0
Toplam	75	100,0	100,0	

Tablo 4. Katılımcı firmaların işletmelerinin sahiplik durumu

Sahiplik Durumu	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Kiracı	17	22,7	22,7	22,7
Kendi işletme	58	77,3	77,3	100,0
Toplam	75	100,0	100,0	

Katılımcı firmaların karayolu filosu ve yatırımları olanların 70 (%93,3) ünün kamyonları bulunmakta ve karayolu ile ilgili araç yatırımlarına olumlu bakmaktadır (Tablo 5).

Tablo 5. Katılımcı firmaların karayolu araç filosu ve yatırımlarının durumu

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Karayolu araç filonuz ve yatırımlarınız	Var	70	93,3	93,3	93,3
	Yok	5	6,7	6,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Anket yapılan firmaların %46,7'ü lojistik hizmet alan, %18,77'si lojistik hizmet veren %34,7 ise hem hizmet alıp hem de hizmet veren birimlerden oluşmaktadır. Bu sonuç göstermektedir ki lojistik faaliyetler üretim ile bire bir ilişkili olarak önemi giderek artmaktadır (Tablo 6).

Tablo 6. Katılımcı firmaların lojistik hizmetler açısından durumu

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Lojistik faaliyetler/hizmetler açısından	Lojistik Hizmet alıyor	35	46,7	46,7	46,7
	Lojistik Hizmet Veriyor	14	18,7	18,7	65,3
	Lojistik hizmet hem alıyor hem veriyor	26	34,7	34,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Firmaların hepsi (%100) hafta içi ve cumartesi çalışıyor musunuz sorusuna evet yanıtını vermiştir. Hafta sonu çalışma pazar günü çalışılmamakta, Türkiye genelinde günleri ekstrem, nöbet ve vardiyalı çalışmalar haricinde pazar günü çalışma yapılmadığından katılımcı firmalar tarafından tatil günü olarak pazar günü tercih edilmektedir.

B- Lojistik Hizmetleri ile İlgili Değerlendirmeler

Katılımcı firmaların en çok iş yaptığı bölgeler %46,7 Avrupa, %30,7 Asya, %17,3 Orta Doğu, %5,3 Amerika ile iş yapmaktadır. Araştırmaya katılan firmalar Avustralya ve Pasifik ile iş bağlantısı bulunmamaktadır (Tablo 7).

Tablo 7. Katılımcı firmaların en çok iş yaptığı bölgeler

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Coğrafi Bölgeler	Afrika	0	0	0	0
	Amerika	4	5,3	5,3	5,3
	Asya	23	30,7	30,7	36,0
	Avrupa	35	46,7	46,7	82,7
	Orta Doğu	13	17,3	17,3	100,0
	Avustralya ve Pasifik	0	0	0	0
	Total	75	100,0	100,0	

Katılımcı firmaların ticaret ve taşıma yönü olarak %10,7 İthalat, %14,7 ihracat, %60,0 ihracat ve ithalat, %5,3 yurtiçi taşımacılık, %1,3 uluslararası transit %8,0 hepsi olarak cevaplandırmıştır (Tablo 8).

Tablo 8. Firmaların ticaret ve taşıma yönleri

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Ticaret ve Taşıma Yönü	İhracat	11	14,7	14,7	14,7
	İthalat	8	10,7	10,7	25,3
	İhracat ve İthalat	45	60,0	60,0	85,3
	Yurtiçi Taşımacılık	4	5,3	5,3	90,7
	Uluslararası Transit	1	1,3	1,3	92,0
	Yukarıdakilerin Birçoğu	6	8,0	8,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Firmaların lojistik çalışmalarında en çok kara ulaşımı sağlandığı görülmektedir. Demir yolu ise firmalarca en az tercih edilen ulaşım türüdür. Demir yolunu en çok tercih eden ancak 3 firma bulunmaktadır. Bunun gibi deniz yolu da az kullanılan ulaşım türüdür. 2 firma deniz yolunu çok kullanmaktadır. Hava yolunu 10, kargo ile ulaşımı 5 firma sağlamaktadır. Multimodal ulaşım sadece 1 firma ile yapılmaktadır. Bu ulaşımın birçoğunu 26 firma sağlamaktadır. Aşağıdaki tabloda (Tablo 9) ulaşım türleri ile ilgili düşünceleri özetlenmektedir. Firmalardan taşıma türlerini önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok şeklinde puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların ulaşım türlerinin puanlamasında herbir seçenek için en çok puanının oranı; %82,7 karayolu, %4 demiryolu, %2,7 denizyolu, %13,3 havayolu, %6,7 kargo taşımacılığı, %4 multimodal taşımacılığı ve %34,7 birçok taşımacılık olarak belirtilmiştir. Sonuçlardan da anlaşılacağı üzere firmalar mal temini ve gönderilerinde ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığını tercih etmektedirler. Araştırmaya katılan firmalar ithalat/ihracat hammadde girişleri için kullandıkları taşıma modu türlerini önem derecesini puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre herbir seçenek için en çok puanının oranı; %73,3 karayolu, %2,7 demiryolu, %2,7 denizyolu, %16 havayolu, %1,3 kargo taşımacılığı, %4 multimodal taşımacılığı tercih etmektedirler (Tablo 10). Başka bir ifadeyle katılımcı firmalar en çok 55 ve çok 20 firma kara yolu, çok olarak 32 firma deniz yolunu kullanmaktadır.

Tablo 9. Firmaların ulaştırma türleri tercihi

Ulaştırma Türleri		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Karayolu	Çok	13	17,3	17,3	17,3
	En çok	62	82,7	82,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Demiryolu	En Az	38	50,7	50,7	50,7
	Az	21	28,0	28,0	78,7
	Çok	13	17,3	17,3	96,0
	En Çok	3	4,0	4,0	100,0
Denizyolu	En Az	31	41,3	41,3	41,3
	Az	16	21,3	21,3	62,7
	Çok	26	34,7	34,7	97,3
	En Çok	2	2,7	2,7	100,0
Havayolu	En Az	40	53,3	53,3	53,3
	Az	25	33,3	33,3	86,7
	Çok	10	13,3	13,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Kargo Taşımacılığı	En Az	31	41,3	41,3	41,3
	Az	23	30,7	30,7	72,0
	Çok	16	21,3	21,3	93,3
	En Çok	5	6,7	6,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Multimodal	En Az	36	48,0	48,0	48,0
	Az	16	21,3	21,3	69,3
	Çok	19	25,3	25,3	94,7
	En Çok	3	4,0	4,0	98,7
	Fikrim yok	1	1,3	1,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Birçok	En Az	32	42,7	42,7	42,7
	Az	17	22,7	22,7	65,3
	Çok	26	34,7	34,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Tablo 10. Firmaların hammadde girişinde kullandığı taşıma modu-türü

İthalat/ihracat taşımacılık Türleri	Hammadde girişinde	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Karayolu	Çok	20	26,7	26,7	26,7
	En Çok	55	73,3	73,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Dekmiryolu	En Az	36	48,0	48,0	48,0
	Az	22	29,3	29,3	77,3
	Çok	15	20,0	20,0	97,3
	En Çok	2	2,7	2,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Denizyolu	En Az	23	30,7	30,7	30,7
	Az	18	24,0	24,0	54,7
	Çok	32	42,7	42,7	97,3
	En Çok	2	2,7	2,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Havayolu	En Az	41	54,7	54,7	54,7
	Az	22	29,3	29,3	84,0
	Çok	12	16,0	16,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Kargo Taşımacılığı	En Az	48	64,0	64,0	64,0
	Az	7	9,3	9,3	73,3
	Çok	19	25,3	25,3	98,7
	En Çok	1	1,3	1,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Multimodal	En Az	45	60,0	60,0	60,0
	Az	9	12,0	12,0	72,0
	Çok	17	22,7	22,7	94,7
	En Çok	3	4,0	4,0	98,7
	Fikrim yok	1	1,3	1,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Tablo 11. Firmaların ithalat/ihracat ürün çıkışında kullandığı taşıma modu-türü

Taşıma Türü		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Karayolu	Çok	1	1,3	1,3	1,3
	En Çok	74	98,7	98,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Demiryolu	En Az	32	42,7	42,7	42,7
	Az	25	33,3	33,3	76,0
	Çok	10	13,3	13,3	89,3
	Fikrim yok	8	10,7	10,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Denizyolu	En Az	27	36,0	36,0	36,0
	Az	33	44,0	44,0	80,0
	Çok	15	20,0	20,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Havayolu	En Az	27	36,0	36,0	36,0
	Az	33	44,0	44,0	80,0
	Çok	15	20,0	20,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Kargo Taşımacılığı	En Az	14	18,7	18,7	18,7
	Az	18	24,0	24,0	42,7
	Çok	38	50,7	50,7	93,3
	En Çok	5	6,7	6,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Multimodal	En Az	24	32,0	32,0	32,0
	Az	21	28,0	28,0	60,0
	Çok	15	20,0	20,0	80,0
	En Çok	3	4,0	4,0	84,0
	Fikrim yok	12	16,0	16,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Araştırmaya katılan firmalar ithalat/ihracat ürün çıkışı için kullandıkları taşıma modu türlerini önem derecesini puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre herbir seçenek için oranlar; en çok %98,7 karayolu, çok %13,3 demiryolu, çok %13,3 denizyolu, çok %20 havayolu, çok %50,7 kargo taşımacılığı, %4 multimodal taşımacılığı tercih etmektedirler (Tablo 11).

Araştırmaya katılan firmalara lojistik hizmetlerden hangilerini kendiniz yapıyorsunuz sorusuna verilen yanıtlara göre bu hizmetlerden; uzak mesafe taşıma hizmeti %8, depolama %53,3 ve şehir içi dağıtım hizmetleri %38,7 lojistik hizmetlerini kendileri üstlenmişlerdir. Firmalar lojistik hizmetlerin bir kısmını kendi imkânları dâhilinde çözüme ulaştırmak istemektedirler (Tablo 12). Bunda etken lojistik bir merkezin olmaması ve maliyet gibi unsurlar etkili olabileceği söylenebilir.

Tablo 12. Firmaların lojistik hizmetlerden hangilerini kendisi yapma durumu

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Lojistik Hizmetler	Uzak mesafe taşıma	6	8,0	8,0	8,0
	Depolama	40	53,3	53,3	61,3
	Şehir içi Dağıtım	29	38,7	38,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Firmanız için en uygun ihracat teslim şekli kriterlerinin önem derecesini puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre herbir seçenek için oranlar; karayolu en çok %49,3, demiryolu çok %25,3, denizyolu en çok %6,7 ve havayolunu çok %13,3 tercih ettikleri yönündedir.

Tablo 13. Firmaların en uygun ihracat teslim şekilleri

İhracat Teslim Taşıma Modu		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Karayolu	En Az	1	1,3	1,3	1,3
	Az	3	4,0	4,0	5,3
	Çok	34	45,3	45,3	50,7
	En Çok	37	49,3	49,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Demiryolu	En Az	27	36,0	36,0	36,0
	Az	29	38,7	38,7	74,7
	Çok	19	25,3	25,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Denizyolu	En Az	5	6,7	6,7	6,7
	Az	20	26,7	26,7	33,3
	Çok	45	60,0	60,0	93,3
	En Çok	5	6,7	6,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Havayolu	En Az	21	28,0	28,0	28,0
	Az	44	58,7	58,7	86,7
	Çok	10	13,3	13,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Araştırmaya katılan firmalar malların üretim ve tüketim noktaları çoğunlukla hangi bölgeler ifadesini önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların puanlamasında herbir seçenek için en çok puanının oranı için; %74,7 Ege Bölgesi, %5,3 Akdeniz Bölgesi, %18,7 Marmara Bölgesi, %4,0 Karadeniz Bölgesi, %4 İç Anadolu Bölgesi, %5,3 Güneydoğu Anadolu Bölgesi, %4 Doğu Anadolu Bölgesi ve %22,7 yurtdışı olarak belirtmişlerdir (Tablo 14).

Tablo 14. Firmaların malların bölgelere göre üretim ve tüketim noktaları

Bölgeler		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Ege Bölgesi	Çok	19	25,3	25,3	25,3
	En Çok	56	74,7	74,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Akdeniz Bölgesi	En Az	16	21,3	21,3	21,3
	Az	34	45,3	45,3	66,7
	Çok	21	28,0	28,0	94,7
	En Çok	4	5,3	5,3	100,0
Total	75	100,0	100,0		
Marmara Bölgesi	En Az	11	14,7	14,7	14,7
	Az	32	42,7	42,7	57,3

	Çok	18	24,0	24,0	81,3
	En Çok	14	18,7	18,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Karadeniz Bölgesi	En Az	6	8,0	8,0	8,0
	Az	43	57,3	57,3	65,3
	Çok	23	30,7	30,7	96,0
	En Çok	3	4,0	4,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
İç Anadolu Bölgesi	En Az	2	2,7	2,7	2,7
	Az	39	52,0	52,0	54,7
	Çok	31	41,3	41,3	96,0
	En Çok	3	4,0	4,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Güneydoğu Anadolu Bölgesi	En Az	42	56,0	56,0	56,0
	Az	25	33,3	33,3	89,3
	Çok	4	5,3	5,3	94,7
	En Çok	4	5,3	5,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Doğu Anadolu Bölgesi	En Az	42	56,0	56,0	56,0
	Az	25	33,3	33,3	89,3
	Çok	5	6,7	6,7	96,0
	En Çok	3	4,0	4,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Yurtdışı	En Az	4	5,3	5,3	5,3
	Az	15	20,0	20,0	25,3
	Çok	39	52,0	52,0	77,3
	En Çok	17	22,7	22,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Tablo 15. Firmaların bulunduğu bölgede ticaret ve taşımacılık altyapısının (limanlar, yollar, havaalanları, bilgi teknolojisi) kalitesinin firmalar tarafından değerlendirilmesi

Altyapı		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Liman	Az	12	16,0	16,0	16,0
	Çok	30	40,0	40,0	56,0
	En Çok	33	44,0	44,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Havaalanı	En Az	3	4,0	4,0	4,0
	Az	10	13,3	13,3	17,3
	Çok	31	41,3	41,3	58,7
	En Çok	30	40,0	40,0	98,7
	Fikrim Yok	1	1,3	1,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Karayolu	Çok	33	44,0	44,0	44,0
	En Çok	42	56,0	56,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Demiryolu	En Az	22	29,3	29,3	29,3
	Az	47	62,7	62,7	92,0
	Çok	3	4,0	4,0	96,0
	Fikrim Yok	3	4,0	4,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Depolama	Az	5	6,7	6,7	6,7
	Çok	51	68,0	68,0	74,7
	En Çok	19	25,3	25,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
İletişim	Az	21	28,0	28,0	28,0
	Çok	51	68,0	68,0	96,0
	En Çok	3	4,0	4,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Katılımcı firmalara bölgenizde ticaret ve taşımacılık altyapısının (limanlar, yollar, havaalanları, bilgi teknolojisi) kalitesini değerlendiren ifadesini önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok

puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların puanlamasında herbir seçenek için en çok puanının oranı %44 liman altyapısı, %40 havaalanı altyapısı, %56 karayolu altyapısı, %4 demiryolu altyapısı, %25,3 depolama ve %4,0 iletişim altyapısıdır (Tablo 15).

Tablo 16. Firmaların lojistik hizmet alırken karşılaştığı sorunlar

Sorunlar		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Lojistik Maliyetlerin Yüksek Olması	Az	6	8,0	8,0	8,0
	Çok	32	42,7	42,7	50,7
	En Çok	37	49,3	49,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Yük ve Araç Güvenliği	Az	24	32,0	32,0	32,0
	Çok	31	41,3	41,3	73,3
	En Çok	20	26,7	26,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Çevresel Etkiler (Emisyon Miktarı, Gürültü, Görüntü Kirliliği vb.)	En Az	4	5,3	5,3	5,3
	Az	40	53,3	53,3	58,7
	Çok	27	36,0	36,0	94,7
	En Çok	4	5,3	5,3	100,0
Kent İçi Trafik (Trafik Sıkışıklığı)	Az	31	41,3	41,3	41,3
	Çok	29	38,7	38,7	80,0
	En Çok	15	20,0	20,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Mevzuat	Az	6	8,0	8,0	8,0
	Çok	53	70,7	70,7	78,7
	En Çok	16	21,3	21,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Ulaşılabilirlik	Az	26	34,7	34,7	34,7
	Çok	37	49,3	49,3	84,0
	En Çok	12	16,0	16,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Kalifiye Personel Yetersizliği	En Az	4	5,3	5,3	5,3
	Az	31	41,3	41,3	46,7
	Çok	24	32,0	32,0	78,7
	En Çok	10	13,3	13,3	92,0
	Fikrim yok	6	8,0	8,0	100,0
Bürokrasi, Kamu Kurumları Arası Koordinasyon Eksikliği	En Az	6	8,0	8,0	8,0
	Az	33	44,0	44,0	52,0
	Çok	29	38,7	38,7	90,7
	En Çok	7	9,3	9,3	100,0
Lojistik Sektörü ve Sektörle İlgili Kurumların Bir Arada Olmaması	Az	31	41,3	41,3	41,3
	Çok	36	48,0	48,0	89,3
	En Çok	8	10,7	10,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Karma Taşımacılık Sistemlerinin Yetersizliği (birden fazla taşıma modunun kullanılması)	Az	27	36,0	36,0	36,0
	Çok	35	46,7	46,7	82,7
	En Çok	13	17,3	17,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Araştırmaya katılan firmalara lojistik hizmet alırken karşılaştığınız sorunları kriterlere göre önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların puanlamasında herbir seçenek için en çok puanının oranı; %49,3 lojistik maliyetlerin yüksek olması, 26,7 % yük ve araç güvenliği, %5,3 çevresel etkiler (emisyon miktarı, gürültü, görüntü kirliliği vb.), %20 kent içi trafik (trafik sıkışıklığı), %21,3 mevzuat, % ulaşılabilirlik, %16 kalifiye personel yetersizliği, %13,3 bürokrasi, kamu kurumları arası koordinasyon eksikliği, %10,7 lojistik sektörü ve sektörle ilgili kurumların bir arada olmaması, %17,3 karma taşımacılık sistemlerinin yetersizliği (birden fazla taşıma modunun kullanılması) yanıtlamıştır (Tablo 16).

C-Lojistik hizmetlerindeki gelişimin kentsel mekâna etkileri bölümünün değerlendirilmesi;

Katılımcı firmalara Kemalpaşa Lojistik Köyünün ilişki içinde olacağı en önemli düğümler olarak hangileri kriterlerinin önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların puanlamasında herbir seçenek için en çok puanının oranı; %62,7 organize sanayi bölgeleri, %1,3 küçük sanayi siteleri, %60 serbest bölgeler ve gümrükler, %40 üretim bölgeleri, çok %54,7 petrol akaryakıt istasyonları, çok %52 meyve-sebze halleri, %6,7 katı atık istasyonları, %62,7 limanlar, %42,7 havalimanı, %52, ana yük hatları şeklindedir (Tablo 17).

Tablo 17. Firmaların Kemalpaşa Lojistik Köyü'nün ilişki içinde olacağı en önemli düğümler

Düğümler		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Organize Sanayi Bölgeleri	Çok	28	37,3	37,3	37,3
	En Çok	47	62,7	62,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Küçük Sanayi Siteleri	Az	38	50,7	50,7	50,7
	Çok	36	48,0	48,0	98,7
	En Çok	1	1,3	1,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Serbest Bölgeler ve Gümrükler	Çok	30	40,0	40,0	40,0
	En Çok	45	60,0	60,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Üretim Bölgeleri	Az	2	2,7	2,7	2,7
	Çok	40	53,3	53,3	56,0
	En Çok	30	40,0	40,0	96,0
	Fikrim Yok	3	4,0	4,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Petrol Akaryakıt İstasyonları	En Az	10	13,3	13,3	13,3
	Az	24	32,0	32,0	45,3
	Çok	41	54,7	54,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Meyve-Sebze Halleri	Az	36	48,0	48,0	48,0
	Çok	39	52,0	52,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Katı Atık İstasyonları	Az	31	41,3	41,3	41,3
	Çok	39	52,0	52,0	93,3
	En Çok	5	6,7	6,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Limanlar	Az	2	2,7	2,7	2,7
	Çok	26	34,7	34,7	37,3
	En Çok	47	62,7	62,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Havalimanı	Az	8	10,7	10,7	10,7
	Çok	35	46,7	46,7	57,3
	En Çok	32	42,7	42,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Ana Yük Hatları	Az	7	9,3	9,3	9,3
	Çok	29	38,7	38,7	48,0
	En Çok	39	52,0	52,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Katılımcı Firmaların mevcut lokasyondaki problemlerini belirleyebilmek amacı ile katılımcılara yöneltilen kriterleri önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların puanlamasında herbir seçenek için en çok puanının oranı; en çok %53,3 çevre ve arazi kullanım türünün uygunluğu, az %46,7 afet riski, en çok %20 altyapı yetersizliği, en çok %24 trafik sirkülasyonu ve sıkışıklıkları, en çok %22,7 sektörel küme içinde bulunma, en çok %64 toplu taşıma olanakların bulunmaması, sınırlı olması, en çok %17,3 genişleme imkânının olmaması, en çok %37,3 mekân kiralalarının ve arazi fiyatlarının artması, çok %14,7 müşteri talebinin firmanın konumundan ötürü azalması, en çok % 1,3 yolculuk uzunluklarıdır. Başka bir deyişle katılımcı 48 firma en çok toplu taşıma olanakların bulunmaması, sınırlı olmasından 40 firma ise çevre ve arazi kullanım türünün uygunluğuna yönelik problemlerdir (Tablo 18).

Tablo 18. Firmaların mevcut losyonlarındaki problemler

Lokasyondaki Problemler		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Çevre ve Arazi Kullanım Türünün Uygunluğu	Çok	35	46,7	46,7	46,7
	En Çok	40	53,3	53,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Afet Riski	En Az	40	53,3	53,3	53,3
	Az	35	46,7	46,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Altyapı Yetersizliği	Az	20	26,7	26,7	26,7
	Çok	40	53,3	53,3	80,0
	En Çok	15	20,0	20,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Trafik Sirkülasyonu ve Sıkışıklıkları	Az	1	1,3	1,3	1,3
	Çok	56	74,7	74,7	76,0
	En Çok	18	24,0	24,0	100,0
Sektörel Küme İçinde Bulunma	Total	75	100,0	100,0	
	Az	28	37,3	37,3	37,3
	Çok	30	40,0	40,0	77,3
Toplu Taşıma Olanaklarının Bulunmaması, Sınırlı Olması	En Çok	17	22,7	22,7	100,0
	Az	8	10,7	10,7	10,7
	Çok	19	25,3	25,3	36,0
Genişleme İmkanının Olmaması	En Çok	48	64,0	64,0	100,0
	Az	20	26,7	26,7	26,7
	En Çok	13	17,3	17,3	82,7
Mekân Kiralarının ve Arazi Fiyatlarının Artması	Total	75	100,0	100,0	
	En Az	3	4,0	4,0	4,0
	Az	21	28,0	28,0	32,0
Müşteri Talebinin Firmanın Konumundan Ötürü Azalması	Çok	23	30,7	30,7	62,7
	En Çok	28	37,3	37,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Yolculuk Uzunlukları	En Az	35	46,7	46,7	46,7
	Az	29	38,7	38,7	85,3
	Çok	11	14,7	14,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
	En Az	5	6,7	6,7	6,7
Az	57	76,0	76,0	82,7	
Çok	12	16,0	16,0	98,7	
En Çok	1	1,3	1,3	100,0	
Total	75	100,0	100,0		

Araştırmaya katılan firmalar demiryolu ve otoyol bağlantısı olacak İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü'nde yer almak ister misiniz sorusuna, %37,3 evet, %37,3 hayır ve %25,3 fikrim yok olarak yanıtlamışlardır. Firmalar parsiyel yük dağıtımını ve exworks modeli çok fazla işleri olduklarını, bu dağıtım işlemlerinin fabrikadan yapılması ile lojistik köyünden yapılması arasında çok fark göremedikleri yönünde açıklamışlardır.

Tablo 19. Firmaların içinde demiryolu ve otoyol bağlantısı olacak olan İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü'nde yer almak isteme durumları

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Lojistik Köyünde Yer Alma Durumu	Evet	28	37,3	37,3	37,3
	Hayır	28	37,3	37,3	74,7
	Fikrim Yok	19	25,3	25,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Katılımcı firmalara Kemalpaşa Lojistik Köyü kararının alınması ile İzmir'in fiziksel yapısında gözlemlendiğiniz değişiklikler neler kriterlerinin önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların puanlamasında herbir seçenek için en çok puanının oranı; %34,7 karayolu ağı gelişmiştir, %34,7 havayolu ağı gelişmiştir, %6,7 demiryolu ağı gelişmiştir, %44 deniz yolu taşımacılığı gelişmiştir, %22,7 doğal alanlar kullanım baskısı

altında kalmıştır, %49,3 kentin gelişme yönü değişmiştir, %52,0 arazi değerleri o bölgede artmıştır, %21,3 arazi değerleri tüm kentte artmıştır, %48,0 ticaret merkezi gelişme yönü değişmiştir, %34,7 planlama ve altyapı çalışmaları hızlanmıştır ve %4,0 yeni sektörel gelişmeler başlamıştır şeklindedir (Tablo 20).

Tablo 20. Kemalpaşa Lojistik Köy kararının alınması ile İzmir'in fiziksel yapısında gözlemlenilen değişiklikler ile ilgili görüşleri

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Karayolu ağı gelişmiştir	Az	13	17,3	17,3	17,3
	Çok	36	48,0	48,0	65,3
	En Çok	26	34,7	34,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Havayolu ağı gelişmiştir	Az	49	65,3	65,3	65,3
	Çok	26	34,7	34,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Demiryolu ağı gelişmiştir	En Az	16	21,3	21,3	21,3
	Az	41	54,7	54,7	76,0
	Çok	13	17,3	17,3	93,3
	En Çok	5	6,7	6,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Denizyolu taşımacılığı gelişmiştir	Az	42	56,0	56,0	56,0
	Çok	33	44,0	44,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Doğal alanlar kullanım baskısı altında kalmıştır	En Az	6	8,0	8,0	8,0
	Az	34	45,3	45,3	53,3
	Çok	16	21,3	21,3	74,7
	En Çok	17	22,7	22,7	97,3
	Fikrim Yok	2	2,7	2,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Kentin gelişme yönü değişmiştir	Az	1	1,3	1,3	1,3
	Çok	37	49,3	49,3	50,7
	En Çok	37	49,3	49,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Arazi değerleri o bölgede artmıştır	Az	1	1,3	1,3	1,3
	Çok	35	46,7	46,7	48,0
	En Çok	39	52,0	52,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Arazi değerleri tüm kentte artmıştır	En Az	5	6,7	6,7	6,7
	Az	54	72,0	72,0	78,7
	Çok	16	21,3	21,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Ticaret merkezi gelişme yönü değişmiştir	Az	1	1,3	1,3	1,3
	Çok	38	50,7	50,7	52,0
	En Çok	36	48,0	48,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Planlama ve altyapı çalışmaları hızlanmıştır	Az	10	13,3	13,3	13,3
	Çok	39	52,0	52,0	65,3
	En Çok	26	34,7	34,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Yeni sektörel gelişmeler başlamıştır	Az	25	33,3	33,3	33,3
	Çok	47	62,7	62,7	96,0
	En Çok	3	4,0	4,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Başka bir deyişle katılımcı firmalar Kemalpaşa lojistik köyü kararının alınması ile Kemalpaşa ve İzmir'in fiziksel yapısında değişimlerin ve gelişimlerin olduğunu düşünmektedir.

Katılımcı firmalara lojistikte ana faktörler neler kriterlerinin önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların puanlamasında herbir seçenek için en çok puanının oranı; %34,7 altyapı kalitesi (limanlar, demiryolu, karayolu, bilgi teknolojileri vb. açılardan), %34,7 çevre bilinci, %6,7 rekabetçi fiyatlarda taşıma, çok %44 yer seçimi, %22,7 hız ve % ve çok %49,3 güvenlidir (Tablo 21).

Tablo 21. Firmalara göre lojistikte ana faktörler

Ana Faktörler		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Altyapı kalitesini (limanlar, demiryolu, karayolu, bilgi teknolojileri vb. açılardan)	Az	13	17,3	17,3	17,3
	Çok	36	48,0	48,0	65,3
	En Çok	26	34,7	34,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Çevre bilinci	Çok	49	65,3	65,3	65,3
	En Çok	26	34,7	34,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Rekabetçi fiyatlarda taşıma	En Az	16	21,3	21,3	21,3
	Az	41	54,7	54,7	76,0
	Çok	13	17,3	17,3	93,3
	En Çok	5	6,7	6,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Yer seçimi	Az	42	56,0	56,0	56,0
	Çok	33	44,0	44,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Hız	En Az	6	8,0	8,0	8,0
	Az	34	45,3	45,3	53,3
	Çok	16	21,3	21,3	74,7
	En Çok	17	22,7	22,7	97,3
	Fikrim Yok	2	2,7	2,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Güvenlik	Az	1	1,3	1,3	1,3
	Çok	37	49,3	49,3	50,7
	En Çok	37	49,3	49,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Katılımcı firmalara mekâna yapılacak her türlü müdahalenin etkisinin kent ölçeğini, hatta kimi zaman bölgesel ölçeği etkileyecek olması gerçeği ile lojistik hizmetleri gelişimin kentsel mekâna etkilerini kentsel lojistik planlama bakış açısıyla değerlendirme kriterlerinin önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların puanlamasında herbir seçenek için en çok puanın oranı; %41,3 bölgenin ekolojik dengesine etkileri, %41,3 kent hava kirliliğine etkileri, %4 sosyal etkileri, %53,3 ekonomik etkileri, %25,3 kentin fiziksel (altyapı, yapılaşma, arazi kullanımı vb.) yapısına etkileri ve %28 kent nüfus yoğunluğuna etkileridir (Tablo 22).

Tablo 22. Firmaların mekâna yapılacak her türlü müdahalenin etkisinin kent ölçeğini, hatta kimi zaman bölgesel ölçeği etkileyecek olması gerçeği ile lojistik hizmetleri gelişimin kentsel mekâna etkilerini kentsel lojistik planlama bakış açıları

Kentsel Mekâna Etkiler		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Bölgenin Ekolojik Dengesine Etkileri	Az	6	8,0	8,0	8,0
	Çok	26	34,7	34,7	42,7
	En Çok	31	41,3	41,3	84,0
	Fikrim Yok	12	16,0	16,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Kent Hava Kirliliğine Etkileri	En Az	1	1,3	1,3	1,3
	Az	8	10,7	10,7	12,0
	Çok	26	34,7	34,7	46,7
	En Çok	31	41,3	41,3	88,0
	Fikrim Yok	9	12,0	12,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Sosyal etkileri	En Az	12	16,0	16,0	16,0
	Az	23	30,7	30,7	46,7
	Çok	30	40,0	40,0	86,7
	En Çok	3	4,0	4,0	90,7
	Fikrim Yok	7	9,3	9,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Ekonomik etkileri	Az	3	4,0	4,0	4,0
	Çok	22	29,3	29,3	33,3
	En Çok	40	53,3	53,3	86,7
	Fikrim Yok	10	13,3	13,3	100,0

Kentin Fiziksel (altyapı, yapılaşma, arazi kullanımı vb.) Yapısına Etkileri	Total	75	100,0	100,0	
	En Az	1	1,3	1,3	1,3
	Az	15	20,0	20,0	21,3
	Çok	30	40,0	40,0	61,3
	En Çok	19	25,3	25,3	86,7
	Fikrim Yok	10	13,3	13,3	100,0
Kent Nüfus Yoğunluğuna Etkileri	Total	75	100,0	100,0	
	En Az	9	12,0	12,0	12,0
	Az	20	26,7	26,7	38,7
	Çok	17	22,7	22,7	61,3
	En Çok	21	28,0	28,0	89,3
	Fikrim Yok	8	10,7	10,7	100,0
Total	75	100,0	100,0		

Katılımcı firmalara işyerinin mekân seçimini etkileyen kriterlerinin önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların puanlamasında mekân seçimini belirlemede önemli olan herbir seçenek için en çok puanının oranı; %45,3 trafik rahatlığı, %48 ana ulaşım yollarına yakınlık, %69,3 gerekli alt yapının varlığı, %56 tedarikçilere yakınlık, %16 mekân kiralalarının uygunluğu, %14,7 kendi arazisi olması, %8 personelin erişim kolaylığı, %9,3 çevredeki toplumun sosyal yapısı, %13,3 arazi ve inşaat maliyetleri, %20 liman ve terminallerin yakınlığı, %9,3 imar durumu ve % 33,3 gümrüklere yakınlık olarak belirlenmiştir. Diğer kriterlere göre en az önem derecesi olarak personelin erişim kolaylığı ve çevredeki toplumun sosyal yapısı olduğu görülmektedir (Tablo 23).

Tablo 23. Firmalara göre işyerinin mekân seçimini etkileyen kriterler

Mekân Seçim Kriterleri	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Trafik Rahatlığı	Az	2	2,7	2,7
	Çok	39	52,0	54,7
	En Çok	34	45,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0
Ana Ulaşım Yollarına Yakınlık	Az	2	2,7	2,7
	Çok	37	49,3	52,0
	En Çok	36	48,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0
Gerekli Altyapı Varlığı	Çok	23	30,7	30,7
	En Çok	52	69,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0
Tedarikçilere Yakınlık	Çok	33	44,0	44,0
	En Çok	42	56,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0
Mekân Kiralarının Uygunluğu	Az	23	30,7	30,7
	Çok	40	53,3	84,0
	En Çok	12	16,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0
Kendi Arazisi Olması Durumu	Az	25	33,3	33,3
	Çok	39	52,0	85,3
	En Çok	11	14,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0
Personelin Erişim Kolaylığı	En Az	1	1,3	1,3
	Az	35	46,7	48,0
	Çok	33	44,0	92,0
	En Çok	6	8,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0
Çevredeki Toplumun Sosyal Yapısı	En Az	16	21,3	21,3
	Az	23	30,7	52,0
	Çok	20	26,7	78,7
	En Çok	7	9,3	88,0
	Fikrim Yok	9	12,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0
Arazi ve İnşaat Maliyeti	En Az	4	5,3	5,3
	Az	29	38,7	44,0

	Çok	30	40,0	40,0	84,0
	En Çok	10	13,3	13,3	97,3
	Fikrim Yok	2	2,7	2,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Liman ve Terminallerin Yakınlığı	Az	23	30,7	30,7	30,7
	Çok	37	49,3	49,3	80,0
	En Çok	15	20,0	20,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
İmar Durumu	En Az	17	22,7	22,7	22,7
	Az	41	54,7	54,7	77,3
	Çok	8	10,7	10,7	88,0
	En Çok	7	9,3	9,3	97,3
	Fikrim Yok	2	2,7	2,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Gümrüklere Yakınlık	Az	3	4,0	4,0	4,0
	Çok	47	62,7	62,7	66,7
	En Çok	25	33,3	33,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Tablo 24. Lojistik hizmetlerin daha iyi olması için yapılması gerekenler

Lojistik Hizmet Kalitesi		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Gümrüğün Kemalpaşa'ya kaydırılması	Az	9	12,0	12,0	12,0
	Çok	33	44,0	44,0	56,0
	En Çok	31	41,3	41,3	97,3
	Fikrim Yok	2	2,7	2,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Toplu ücretlendirmede ulaşımda sisteminin değiştirilmesi	En Az	3	4,0	4,0	4,0
	Az	14	18,7	18,7	22,7
	Çok	40	53,3	53,3	76,0
	En Çok	15	20,0	20,0	96,0
	Fikrim Yok	3	4,0	4,0	100,0
Total	75	100,0	100,0		
İmar planlarıyla ulaşım planlarının koordinasyonu edilmesi	En Az	1	1,3	1,3	1,3
	Az	2	2,7	2,7	4,0
	Çok	42	56,0	56,0	60,0
	En Çok	29	38,7	38,7	98,7
	Fikrim Yok	1	1,3	1,3	100,0
Total	75	100,0	100,0		
Kemalpaşa Lojistik Köy projesinin içeriğinin belirlenmesi	Az	3	4,0	4,0	4,0
	Çok	27	36,0	36,0	40,0
	En Çok	44	58,7	58,7	98,7
	Fikrim Yok	1	1,3	1,3	100,0
Total	75	100,0	100,0		
Ulaşım altyapısının geliştirilmesi	Az	5	6,7	6,7	6,7
	Çok	33	44,0	44,0	50,7
	En Çok	37	49,3	49,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Lojistik köye erişim imkanlarının artırılması	En Az	3	4,0	4,0	4,0
	Az	16	21,3	21,3	25,3
	Çok	38	50,7	50,7	76,0
	En Çok	17	22,7	22,7	98,7
	Fikrim Yok	1	1,3	1,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	
Büyük ölçekli kentsel projelerin (alışveriş merkezi vb.) konum ve ulaşım altyapısının düşünülmesi	En Az	6	8,0	8,0	8,0
	Az	21	28,0	28,0	36,0
	Çok	24	32,0	32,0	68,0
	En Çok	17	22,7	22,7	90,7
	Fikrim Yok	7	9,3	9,3	100,0
Total	75	100,0	100,0		

Firmaların lojistik hizmetlerin daha iyi olması için yapılması gerekenleri kriterlerinin önem derecesini 1 en az, 2 az, 3 çok, 4 en çok ve 5 fikrim yok puanlamaları istenmiştir. Değerlendirmede oluşan sonuca göre firmaların puanlamasında herbir seçenek için en çok puanının oranı; %41,3 gümrüğün Kemalpaşa'ya kaydırılması, %20 toplu ulaştırmada ücretlendirme sisteminin değiştirilmesi, %38,7 imar planlarıyla ulaşım planlarının koordine edilmesi, % 58,7 Kemalpaşa lojistik köy projesinin içeriğinin belirlenmesi (destek hizmetler, sektörler, sosyal imkânlar, vb.), %49,3 ulaşım altyapısının geliştirilmesi, % 22,7 lojistik köye erişim imkânlarının artırılması ve % 22,7 büyük ölçekli kentsel projelerin (alışveriş merkezi vb.) konum ve ulaşım altyapısının düşünülmesi olarak göze çarpmaktadır.

5. TARTIŞMA

Yukarıda yapılan değerlendirmeler ışığında Kemalpaşa Lojistik Köyü kararının ulaşım bakımından; yeni taşıt yolları oluşturulması, ulaşım bağlantılarının güçlenmesi, kent formunun kuzey yönünde genişlemesi ve değişmesi, yatırım kararlarının yer değiştirmesi, yoğunluk ve fonksiyon dağılımının değişmesi, doğal, tarım vb. alanlara baskının artırılması gibi etkileri olduğu belirlenmiştir.

Sanayileşme ve kentleşme olgularını karşılıklı etkileşim içindeki süreçler olarak değerlendirmek mümkündür. Bu süreçler kapsamında planlama aşamalarında ve plan kararlarında lojistik hareketliliğin ölçek-kapsam değişikliği, kentsel yerleşmelerin özellikle fiziki çevre ya da mekânsal gelişim (doğal alanlara baskı), ekonomik gelişime destek süreçleri üzerinde birtakım etkilerinin olabileceği kaçınılmaz bir olgudur(Özcan ve Gündoğar, 2015:17).

Kemalpaşa Lojistik Köyü, bölgenin en verimli tarım arazilerinin bulunduğu alanın seçimi ile başlayan lojistik köy projesi, bölgenin gelecekteki tarım potansiyelini etkin bir şekilde yerine getiremeyeceği, tarım potansiyeli etkin bir şekilde kullanılamayacağı ve katma değer yaratılamayacağını göstermektedir. Lojistik köy yer tercihinin ardından çevresindeki tarım arazilerinin değer kazanarak satışları başlamıştır.

Anket değerlendirmeleri, Kemalpaşa Lojistik Köyü'nde yer almayı düşünen firmaların karayolu ulaşım modunda, sanayi sektöründe ve lojistik hizmetlerde, altyapı, zaman, gümrük, nakliye ücretleri ve depolama konularında destekleyici ve olumlu olacağını göstermektedir. Kemalpaşa Lojistik Köyü'nün ilişkide olacağı en önemli düğüm noktaları olarak belirtilen limanlar, karayolu, demiryolu hatları ve hava alanları ile üst ölçekli planlarda yer alan bağlantının kısmen olması plan ilişkisinin güçlü kurulduğunu, fakat tamamlanması gereken altyapı ihtiyaçlarının olduğunu göstermektedir. Lojistik köyün en önemli olası sorunlarını ise kentleşme baskısı, sanayileşme baskısı ve nüfus artış hızı, kent alanlarının daralmasına ve kentlerin fiziki sınırlarında kalan yeşil alan ve tarım alanlarının kentsel yerleşme ve sanayileşmeye açılması sonucu kentler plansız genişlemesi, plansız mekânsal büyüme ve gelişme ile ulaşım maliyetlerinin artması, taşıma faaliyetlerinin etkinliğinin azalması, taşıma, ulaşım maliyetlerini, hizmet kalitesini azaltması, ekosistem üzerinde kalıcı hasarlara yol açılması konuları olarak özetlemek mümkündür. Ayrıca anket değerlendirmelerine göre firmaların lojistik köyden beklentileri ulaşım altyapısı, kirlilik, trafik sirkülasyonu konularının tekrar değerlendirilmesi gerektiğini göstermektedir.

Kent ve bölgesel planlamaları belirlenen sınırlar içerisinde tutularak, fiziki gelişmelerin güncel olarak takip edilerek denetlenmesi, kentler için optimal büyüklüğün ve sınırlandırmanın gelecekte düşünerek geliştirilmesi olumsuz etkileri sınırlayacaktır (Akbulut, 2017: 337). Bu bağlamda günümüz kent planlamaları ile kent lojistiği planlamaları, uygulamaları ve ekonomi, sosyal ve doğaya etkileri birbirinden bağımsız olarak düşünülemez (Erdumlu, 2006:1). Kentsel planlamada büyük ölçekli (lojistik merkez/köy) tesislerin yer seçimi ve ölçeğinin belirlenmesi için bu tesislerin yönetim modeli, ulaşım ağı ile bağlantıları, niteliği, yönelimleri, mekân gereksinimlerinin öngörülmesi ve kente etkileri dikkate alınmalıdır (Zorlu,2009).

6. SONUÇ

Kentsel lojistiğin kentlerde ve ülke ekonomisinde oluşturacağı olumlu etkileri, lojistik faaliyetlerin kentlerle olan organik bağının güçlendirilmesi konusunda atılması gereken öncelikli adımların belirlenmesi gerekmektedir. Lojistik faaliyetler ilgili hazırlanan altyapıların kentler ile etkileşiminin göz ardı edilmemesi bunun yanında bu yatırımların kent yaşam kalitesini ve çevre koşullarının belirli bir standartta iyileştirilmesi ile gerçekleştirilmelidir. Kent planlamaları yapılırken veya iyileştirme planlarının Organize Sanayi Bölgeleri ve Siteleri, limanlar, demiryolu, çevre yolları, tehlikeli madde depoları, gümrük, nakliyat ambarları için ayrılan yerlerin hız, maliyet, esneklik, çevresel ve toplumsal duyarlılık vb. LPI göz önüne alınarak bütüncül olarak planlanmalıdır.

Bugünün modern lojistik hizmetleri artık yalnızca fiziksel malların taşınması ve depolanmasıyla sınırlı değildir. Bu sınırsızlığı ile şirketin arz, üretim ve satışı sırasında belirlenen tüm aşamaların koordinasyonu ve faaliyet gösterdiği ortamın geri kalanıyla olan ilişkilerinin sürdürülmesi ve geliştirilmesi üzerine odaklanılmalıdır. Lojistik hizmetlerinin gelişmesi, sürdürülebilirliği, fiziksel, ekonomik ve sosyal yönden etkinliği ekonomi içerisindeki hareketlerinin kısıtlarla karşılaşmadan, geliştirici politikalar ve uygulamalar, altyapı desteklerinin yanında, hibrit araç kullanımı, rota planlamasının iyileştirilmesi gibi çevresel etkilerin yönetimi ile ilgili politikalar ve programlar, yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanma ve enerji verimliliği arttırma girişimleri, karayolu taşımacılığına ilişkin kentsel hava emisyonların kontrol etmeye yönelik girişimler (alternatif yakıtların kullanımı, araç bakım sıklığı, sürüş biçimleri), trafik sıkışıklığının etkilerini yönetmek için uygulanan politikalar ve programlar (yoğun olmayan dağıtımın teşvik edilmesi, yeni şehir içi ulaşım modları, alternatif ulaşım modlarına göre teslimat yüzdeleri, vb.), gürültü yönetimi / azaltma politikaları ve programları, başlıca ulaşım altyapı ve üst yapı varlıklarının ekonomik, çevresel ve sosyal etkilerini belirlenerek, bunları geliştirme üzerine yoğunlaşılmalıdır. Bu kapsamda, kentsel lojistik kavramı, sadece sektörel bir unsur olarak ele alınmamalı ve kent ve bölge planlaması ile ilişkisi ve kentte oluşturacağı mekânsal değişim çerçevesinde değerlendirilerek kararlar üretilmelidir.

KAYNAKÇA

- Akandere, G., 2013, Lojistik Köylerin Etkin Yönetimi: Konya İline Yönelik Bir Model Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Yönetim Organizasyon Bilim Dalı,1-132
- Akben, İ. ve Pekmez Bahçeci, A., 2018, Kentsel lojistik: Gaziantep örneği, *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 5(6), 211-229
- Akbulut, F., 2016, “Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması Ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri”, Kastamonu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 11: 336-355. [Ziyaret Tarihi:29 Mart 2019]
- Aracıoğlu, B.; Bozkurt, S. ve Zalluoğlu, A. E.; 2014, Lojistik köy kurulumunun lojistik hizmet sağlayıcılar açısından değerlendirilmesi: İzmir örneği, *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 5(2), 81-103
- Aydın, G. ve Ögüt, K., 2008, Lojistik Köy Nedir. 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 1441
- Balcı, A., 2004, Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntem, Teknik ve İlkeler, Pegem Yayıncılık, Ankara.bu kaynak nerede kullanıldı.
- Büyüközkan, G., Soncul, M. ve Tanyaş, M. 2012, Kentsel lojistik yapısının modellenmesi ve analizi, I. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi Bildiri Kitabı, Necmettin Erbakan Üniversitesi Konya, 587-595
- Council of Supply Chain Professionals -CSCMP, 2013, The 24th United States-State of Logistics Report. bu kaynak nerede kullanıldı.
- Comi, A. ve Russo, F., 2010, A Classification Of City Logistics Measures And Connected İmpacts, The Sixth International Conference On City Logistics, Procedia Social And Behavioral Sciences, 6355-6365
- Erdir, Aylin,2013, Kentsel Lojistik: İzmir İli İçin Bir Uygulama, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir
- Erdir, Aylin; KALKAN, Mustafa, 16-18 Mayıs 2013, Kentsel Lojistik Üzerine Keşifsel Bir Çalışma, II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Aksaray Üniversitesi
- Erdoğan, T., 2016, Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 3(1), 188-215
- Erdumlu, R.M., 2006, “Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1-254
- Erkan, B., 2014, Türkiye’de lojistik sektörü ve rekabet gücü. ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi
- European Commission, 2013, Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions, Brussels,17.12.2013,https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913_en.pdf, [Ziyaret Tarihi: 04 Nisan 2019]

- Gozacan, N., Özbiltekin, M., Öztürkoğlu, Y. and Sürgeç, I., 2018, City Logistics: Sample Implementation of İzmir City, *Journal Of Management, Marketing And Logistics (JMML)*, 5(3), 206-213
- Gürbüz, S., & Şahin, F. (2018). Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri. (5. Baskı) Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- İzmir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019, “Kemalpaşa İlçesi” <http://www.izmirkulturturizm.gov.tr/TR-77457/kemalpaşa.html> [Ziyaret Tarihi:01 Nisan 2019]
- Karasar, N. (2005). Bilimsel araştırma yöntemi. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- León, R. and Juan, A.A., 2014, Promoting corporate social responsibility in logistics throughout horizontal cooperation. *Managing Global Transitions*, 12 (1): 79–93
- Özbay, K., 2018, Ulaşım Yatırımları ve Kentsel Mekân İlişkisi. *Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergisi*, 11(3), 367-374
- Özcan, K. ve Gündoğar, R., 2015, Organize sanayi yatırımlarının mekânsal gelişim süreçlerine etkileri: Tuzla (İstanbul) örneği. *Türk Coğrafya Dergisi*, 64, 11-18, İstanbul.
- Öztürk Ofluoğlu, N., Kalaycı, C., Artan, S. ve Çebi Bal, H., 2018, Lojistik performansındaki gelişmelerin uluslararası ticaret üzerindeki etkileri: AB ve Mena ülkeleri örneği. *GÜSBED, Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 9(24): 92-109
- Taniguchi, E., 2011, Concept Of City Logistics, Kyoto University, <http://www.clubbrasil.org/downloads/ANPET%202011%20-%20Taniguchi.pdf>
- IMF, January 2018, World Economic Outlook Report
- IMF, January 2019, World Economic Outlook Report
- The World Bank, 2018; Logistics Performance Index, <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>, [Erişim Tarihi:04.04.2019]
- Varlier, N.Nazlı, Mayıs 2014, Ulaşım Projelerinde Ekolojik ve Sosyal Etkiler İstanbul Üçüncü Köprü İncelemesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı
- Yılmaz, F. 2019, Mekânsal Anlamda Lojistik Merkez Kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi, *Kent Akademisi*, 12 (37)1;186-199
- Zorlu, Fikret, 2009, “Mersin’de Kentsel Ulaşım Planlamasına Yönelik Değerlendirmeler”, *Planlama*, 3(4), 115-127.
- T.C Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2012-2018, İzmir-Manisa Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı <https://mpgm.csb.gov.tr/izmir-manisa-planlama-bolgesi-1-100.000-olcekli-cevre-duzeni-plani-i-82265>. [Erişim Tarihi:04.04.2019]