

ÇANAKKALE İLİNDEKİ TİCARET LİMANLARININ LOJİSTİK SÜREÇLER AÇISINDAN İNCELENMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA¹

Fesih NARİN²

Öz

İnsanlık tarihinin ilk zamanlarından günümüze değin bir şeyleri taşıma ihtiyacı süregelmiştir. Bu ihtiyacın giderilmesi ilk zamanlarda evcilleştirilen hayvanlar aracılığıyla giderilmekteydi. Tekerleğin icat edilmesiyle taşımacılık farklı bir boyut kazanmıştır. Daha fazla yükü daha uzak mesafelere taşıyabilmek mümkün hale gelmiştir. Keşfedilen yeni coğrafyalar ve artan nüfus insan ihtiyaçlarını çeşitlendirip artırmıştır. Bu da daha fazla eşyanın daha uzak mesafelere taşınması ihtiyacı doğurmuştur.

Zamanla değişen ve gelişen taşıma araçları ve taşımacılık yöntemleriyle günümüzde sekiz milyarı aşan nüfusun ihtiyaçlarını gidermek için karada, denizde ve gökyüzünde geniş bir lojistik ağ oluşmuştur. İnsanların dünyanın farklı coğrafyalarına yayılması ve ihtiyaç duyulan malların kıtalararası uzak mesafelerde çeşitli sebeplerden dolayı yoğunlaşması taşımacılık sektörünün gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Bu araştırmada lojistik sektörünün en düşük maliyetli yöntemi olan denizyolu taşımacılığında limanlardaki lojistik süreçler incelenmiştir. Bu kapsamda Çanakkale ilindeki iki dış ticaret limanının 9 yöneticisi ve bu limanlar aracılığıyla yanaşık veya transit geçen gemilere hizmet veren acentelerin 10 çalışanıyla görüşmeler yapılmıştır. Görüşmeler neticesinde tutulan ses kayıtları MAXQDA Analytics Pro 2022 analiz programı aracılığıyla işlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Uluslararası Ticaret, Deniz Taşımacılığı, MAXQDA

Jel Kodlar: R4, F10, L91

A RESEARCH ON ANALYSING THE COMMERCIAL PORTS IN ÇANAKKALE PROVINCE IN TERMS OF LOGISTICS PROCESSES

Abstract

From the earliest times of human history until today, the need to carry things has continued. This need was met through domesticated animals in the early times. With the invention of the wheel, transport has gained a different dimension. It has become possible to carry more loads over longer distances. New

¹ Bu çalışma Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik ABD, yüksek lisans öğrencisi Fesih NARİN'in, Prof. Dr. Selahattin KANTEN danışmanlığında yazılan "Çanakkale İlindeki Ticaret Limanlarının Lojistik Süreçler Açısından İncelenmesi Üzerine Bir Araştırma" isimli yüksek lisans tezinden türetilmiştir.

² Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik ABD, fesih.narin.1990@gmail.com, ORCID: [0000-0002-1408-7456](https://orcid.org/0000-0002-1408-7456)

ÇANAKKALE İLİNDEKİ TİCARET LİMANLARININ LOJİSTİK SÜREÇLER AÇISINDAN İNCELENMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

geographies discovered and increasing population diversified and increased human needs. This has led to the need to transport more goods over longer distances.

With the means of transport and transport methods that have changed and developed over time, a wide logistics network has been formed on land, sea and in the sky to meet the needs of a population of more than eight billion today. The spread of people to different geographies of the world and the concentration of the goods needed at long intercontinental distances for various reasons have contributed to the development of the transport sector.

In this study, logistics processes in ports are examined in maritime transport, which is the lowest cost method of the logistics sector. In this context, interviews were conducted with 9 managers of two foreign trade ports in Çanakkale province and 10 employees of agencies providing services to ships docking or transiting through these ports. The voice recordings kept as a result of the interviews were processed through MAXQDA Analytics Pro 2022 analysis programme.

Keywords: *Logistics, International Trade, Maritime Transport, MAXQDA*

Jel Codes: *R4, F10, L91*

1. GİRİŞ

İnsan ihtiyaçlarının karşılanması tarihin ilk zamanlarından bu yana önemli bir problem teşkil etmektedir. İhtiyaçların takasla karşılandığı zamanlardan günümüze değin ticarete konu olan mallar çeşitlenmiştir. Paranın icadıyla takas sisteminin yapısal zorlukları da aşılmış ve ticaret kolaylaşmıştır (Elmas ve Aydın, 2021). Bilinen ilk takas ticaretini M.Ö. 6000'e kadar tarihlemek mümkündür. Paranın icadından önce mal değış tokuşundan oluşan ticaretin yanında hizmetlerin karşılığı da yine mallarla ödeniyordu. Hizmet akitleri mal karşılığı yapılmaktaydı. Örneğin Romalı bir askerın maaşı tuz ile ödenebildiği gibi tarlada çalışan bir işçiye emeğinin karşılığında mahsulle ödeme yapılabilmekteydi (Nar, 2019).

Takas sisteminin ihtiyaçları tam randımanla giderememesi insanları farklı ödeme sistemleri bulmaya yöneltmiştir. Antik Mısır ve Sümerlerde bilinen anlamda para gibi olmasa da idarece kabul edilmiş belli ölçeklerde tahıl veya gümüşün kullanıldığı bilinmektedir. Lidyalılar tarafından kullanılan gümüş ve altın sikkeler paranın bildiğimiz anlamdaki haline gelmesini sağlamıştır (Aydoğan, 2023).

“Lojistik” teriminin etimolojik kökeni Yunanca olup “mantıklı hesap” diye Türkçeleştirilmiştir (Koçak, 2020). İlk kez terim olarak kullanılması hakkında Dr. William Muller tarafından yazılan 1810 baskılı “The Element of the Art of War” isimli kitap ve 1838 yılında İsveçli Antoine-Henry Jomini’nin yazdığı “Savaş Sanatı” isimli kitaplara atıflar mevcuttur. Lojistik uygulamaların ticarete kullanılması ise M.Ö. 14. yüzyıla tarihlenmektedir (Erturgut ve Usta, 2021).

Tarihte büyük devletlerin savaşlardaki başarısına baktığımızda lojistik kabiliyetlerinin savaşın kaderinde büyük öneme sahip olduğu görülmektedir. Uzak mesafelerde askerin sağlıklı ve savaşa hazır ilerleyebilmesi için barınma, ısınma, temizlik ve beslenme gibi ihtiyaçlarının karşılanabilmesi önem arz etmektedir. Yakın tarihe bakıldığında II. Dünya Savaşı lojistik kabiliyetlerin de mücadele ettiği görülmektedir (Bardakçı, 2020).

Lojistik sektörü trilyonlarca dolarlık ekonomik hacme sahip bir sektör olarak uluslararası ekonomide önemli bir yere sahiptir. Üretilen ticari malların, gıda ve ilaçların taşınması, depolanması ve dağıtımının sürdürülebilir olması önem arz etmektedir (Küçüksoğak, 2006). Ulusal ve uluslararası ticaretin ikamesi olmayan bir parçası olan lojistik sektörü ticari rekabette önemini gün geçtikçe daha çok artırmaktadır. Uluslararası pazarda ürün kalitesi açısından benzerlik gösteren ürünlerde tüketici tercihlerini belirleyen etkenlerin ilk sıralarında uygun fiyat ve çabuk erişilebilirlik gelmektedir (Koban vd. 2009).

Lojistik işlemler incelendiğinde özellikle gıda ve ilaç gibi bozulabilir malların taşınma işlemlerinin genel ismi olan soğuk zincir lojistiğine değinmek gerekir. Klasik lojistik işlemlerden farklı olarak soğuk zincir lojistiğinde hassas ürünlerin kendine özel belirli ısı ve nem aralıklarında taşınması gerekmektedir (İpekçi ve Tanyaş, 2021). Soğuk zincir lojistiğinin önemi, Covid-19 pandemisi sürecinde, bütün dünya tarafından daha iyi bir şekilde anlaşılmıştır. Hassas sıcaklık değerlerinde taşınması gereken aşı ve ilaçların bozulmadan taşınmasının hayati önemi vurgulanmıştır. Buna rağmen donan veya donma riskiyle karşı karşıya kalan aşuların olduğunu tespit eden araştırmalar olmuştur (Çevik, 2021).

Gezeganimizde kaynaklar sınırlı olmasına karşın, insan nüfusu ve ihtiyaçları sürekli bir şekilde artmaktadır. Doğal kaynaklar, üretim, lojistik ve tüketim döngüsünün işlerliğinin devamlılığını koruması için tersine lojistik işlemleri devreye girmektedir (Güzel ve Asar, 2017). Üreticiden son tüketiciye doğru giden bir malın iadesi, hasar alması, ekonomik ömrünün tükenmesi veya ambalaj atıklarının geri dönüştürülmesi gibi pek çok sebepten dolayı geri lojistik sürecin tersine çalışması gerekebilmektedir. Günümüzde kaynakların kıt olduğuna ve

ÇANAKKALE İLİNDEKİ TİCARET LİMANLARININ LOJİSTİK SÜREÇLER AÇISINDAN İNCELENMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

çevre kirliliğinin önlenmesi gerektiğine yönelik farkındalığın artması sayesinde geri dönüşüm ve tersine lojistiğin önemi artmıştır (Küçüksolak, 2006).

Pek çok alanda olduğu gibi denizyolu taşımacılığında kullanılan gemilerden kaynaklı çevre kirliliğini önlemek için de geri dönüşüm çabaları kayda değer şekilde artmıştır. Sintine, balast suyu, slop ve slaç gibi çeşitli kirliliğe sebep olabilecek gemi kaynaklı atık mevcuttur. Gemilerin mekanik aksamlarından kaynaklanan yağ oranı yüksek sintine suları deniz kirlenmesinin başlıca sebeplerindendir (Zırhlı, 2004). Çanakkale Liman İşletmesi A.Ş. tarafından Kepez Limanında gemi kaynaklı atıkların denizlere dökülerek çevreye zarar verilmesinin önlenmesi için toplanması ve geri dönüşümünün sağlanarak ekonomiye kazandırılmasının önemi büyüktür (Aktoprak vd. 2015).

2. YÖNTEM

Araştırma verileri yapılandırılmamış görüşme tekniğiyle toplanmıştır. Bu tekniğe uygun olarak görüşme öncesinde planlı bir süreç olmayıp sohbet tarzı görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Buradaki amaç görüşmecilerin samimi ortam sayesinde rahatlaması ve arada sorulan sorulara daha kapsamlı cevaplar vermesidir.

Araştırmanın deseni olarak nitel araştırma desenlerinden durum çalışması olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda görüşme tekniğiyle toplanan nitel araştırma verileri limanlardaki lojistik süreçler hakkında bilgi sahibi olmak ve “nasıl” sorusunun cevabı aranmaktadır.

Araştırma kapsamında Çanakkale ilindeki dış ticaret limanlarında Akçansa ve Çanakkale Kepez limanları incelenmiştir. Bu iki limandan toplam 9 yönetici ve limanlar aracılığıyla gemilere hizmet veren acentelerden 10 personel ile mülakat gerçekleştirilmiştir. 19 görüşmeciden toplanan ses kaydı verileri MAXQDA analiz programı aracılığıyla işlenmiştir.

3. BULGULAR

3.1. İfade Yoğunluğu ve Kod Bulutu

Gerçekleştirilen görüşmelerde katılımcılar tarafından kullanılan ifadelerin yoğunluklarına göre gösterimi Şekil 1’de yer almaktadır. Şekilde gösterilen kelimelerin punto büyüklüğü görüşmeler esnasında ne kadar sıklıkla geçtiğini simgelemektedir. Analiz edilen kayıtlarda

gemi, liman gümrük, Çanakkale, gözetim, atık, araç ve beyanname gibi kelimelerin mülakatlarda en sık kullanılan kelimeler oldukları görülmektedir.



Şekil 1: Araştırmaya Ait Kod Bulutu

3.2. Faaliyet Kollarına Göre Sınıflandırma

Bu bölümde araştırmaya konu olan Çanakkale ilindeki iki dış ticaret limanı ve bu limanlar üzerinden transit veya yanaşık gemilere hizmet veren acenteler faaliyet alanlarına göre sınıflandırılmaktadır. 19 görüşmeyle yapılan mülakatların ses kayıtlarının MAXQDA analiz programında işlenmesiyle elde edilen veriler Tablo 1’de gösterilmiştir. Faaliyet kollarına göre hazırlanan tabloda 11 ana başlık frekans değerlerine göre kodlanmıştır.

ÇANAKKALE İLİNDEKİ TİCARET LİMANLARININ LOJİSTİK SÜREÇLER AÇISINDAN İNCELENMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Tablo 1: Faaliyet Kollarına Göre Kodlamalar

Kod Sistemi	1...	1...	1...	1...	2...	2...	2...	2...	3...	8...	1...	1...	2...	2...	2...	23...	2...	Ev...
faaliyet kolları																		
yolcu gemileri uğrağı																		
ihracat																		
atık																		
taze balık																		
yağ																		
ithalat																		
alçı																		
yakıt																		
taze balık																		
lastik																		
kömür																		
karadökme																		
atık toplama																		
atık yağ																		
katı atık																		
slaş																		
slop																		
sintine																		
acentelik																		
personel değişimi																		
malzeme tedarik																		
tütün mamülleri																		
alkollü/alkolsüz içecek																		
gıda																		
teknik malzeme																		
ikmal																		
su ikmal																		
yakıt ikmal																		
marin dizel oil																		
fuel oil																		
kumanya ikmal																		
yağ ikmal																		
taşıma/lojistik																		
gümrükleme																		

Tablo 1’de gösterilen faaliyet kollarına ait kodlamalardan devşirilerek elde edilen Tablo 2’de 11 ana başlığa ait frekans değerleri gösterilmektedir. Buna göre tablodaki 11 ana başlığın frekans değeri 91’dir. Bu kodlamalar arasında üç ana başlığın eşit frekans değerine sahip olduğunu görmekteyiz. Bunlar “ikmal”, “atık toplama” ve “taşıma/lojistik” ana başlığlarıdır ve her biri 17 frekans değeriyle %18,7’lik paya sahiptir. Bu üç başlığı 10 frekans değeri ve %11’lik payla “ithalat” ile 9 frekans değeri ve %9,9’luk payla “ihracat” ana başlığları izlemektedir. Tablo 1 ve Tablo 2 faaliyet kollarına ait ana ve alt başlığlara ait frekans değerleri incelendiği zaman incelenen iki limanda yapılan işlemlerin orantısal yoğunlukları hakkında bilgi sahibi olmak mümkündür.

Tablo 2: Ana Faaliyet Konusuna Göre Sıklık ve Yüzelik Dağılımları

Ana Faaliyet Konusu	Sıklık	Yüzde
Yolcu Gemisi	2	2,2
İhracat	9	9,9
İthalat	10	11
Kuru Dökme Yük	1	1,1
Atık Toplama	17	18,7
Acentelik	4	4,4
Personel Değişimi	2	2,2
Malzeme Tedarik	7	7,7
İkmal	17	18,7
Taşıma/Lojistik	17	18,7
Gümrükleme	5	5,5
Toplam	91	100

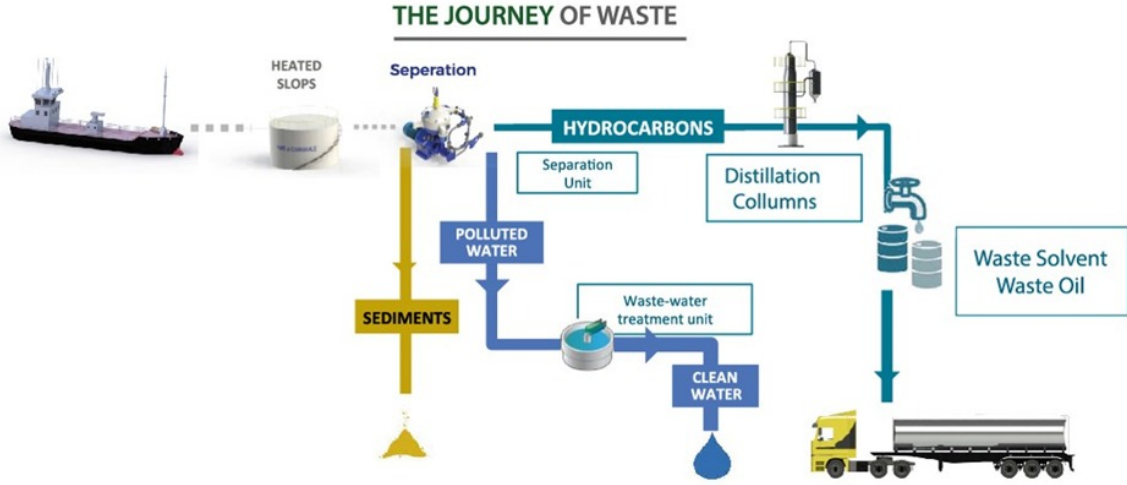
3.3. Gemilerden Atık Toplama Süreci ve Toplanan Atıkların Kullanım Alanları

Gemilerden toplanan sintine, slaç, slop gibi gemi kaynaklı atıkların geri dönüştürülerek doğal çevreden uzaklaştırılması ve ekonomiye geri kazandırılması süreci hakkında Kepez Limanı yöneticisiyle (K1) yapılan görüşmeyle önemli bilgiler edinilmiştir. Görüşmecinin aktardığına göre Kepez Limanı atık toplama ve depolama kapasitesi açısından Türkiye'nin en büyük gemi kaynaklı atık kabul tesisi konumundadır. Çanakkale Boğazından geçiş sırası geçiş sırası bekleyen özellikle petrol ve petrol türevlerini taşıyan tankerlerden atıklar toplanmaktadır. Yüklerini boşaltıp başka bir yük alacak olan tankerler önceki yüklerine ait kalıntıların temizlenmesi veya tersaneye gidecek geminin tanklarının temizlenip gazdan arındırılması ve "gas free" durumuna getirilmesi sürecinde toplanan sulu atıkların ayrıştırılıp iç piyasaya verilmekte yada yurt dışındaki tesislere ihracı gerçekleştirilmektedir.

Çanakkale Kepez Limanında ağırlıklı olarak MARPOL Ek I kategorisine giren atıklar toplanmaktadır. Ek I kategorisinde slop, sintine, slaç, atık yağ ve katı slaç gibi petrol türevi atıklar bulunmaktadır. Bunlardan ilk olarak petrol tankerlerinin taşıdıkları yüklerden kaynaklanan slop atıkları toplanmaktadır. Son dönemlerde toplanan atıklar susuzlaştırılıp ön

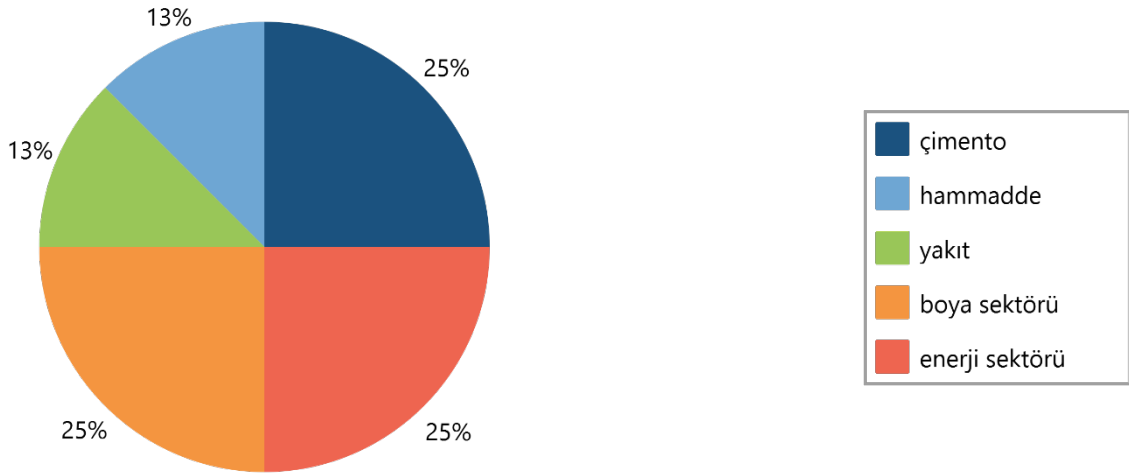
ÇANAKKALE İLİNDEKİ TİCARET LİMANLARININ LOJİSTİK SÜREÇLER AÇISINDAN İNCELENMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

ayırıştırma işlemleri uygulandıktan sonra slop olarak yurt dışındaki başka tesislere de sevkiyatı sağlanmaktadır.



Şekil 2: Gemi Atıklarının Dönüşüm Süreci (Çanakkale Liman İşletmesi)

Gemilerden toplanan atıkların geri dönüşümü de sağlanmaktadır. Geri dönüşüm ve piyasaya sevkiyat süreci Kepez Limanı yönetici (K4) tarafından detaylıca anlatılmıştır.



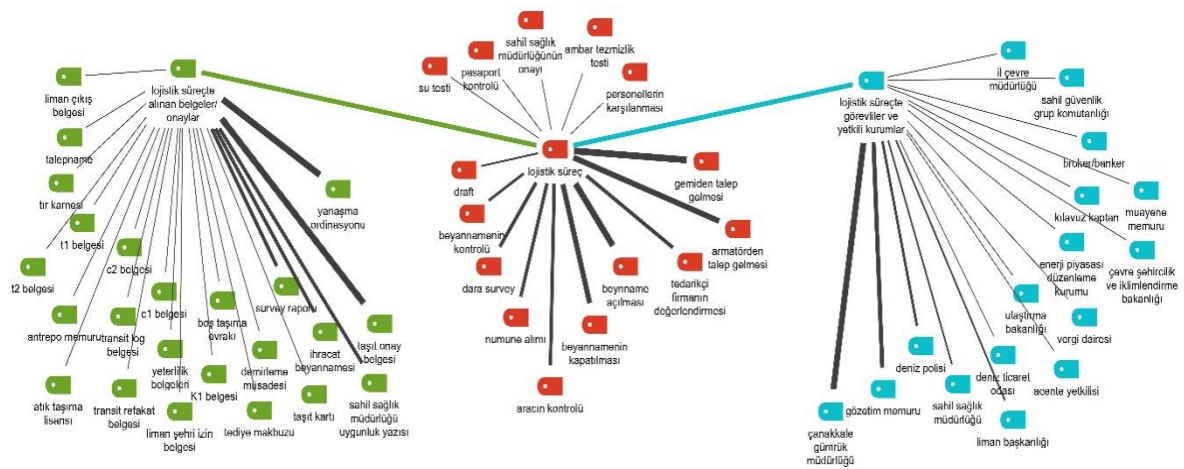
Şekil 3: Gemi Atıklarının Kullanım Alanları

Gemilerden toplanan atıkların geri dönüşümünden elde edilen ekonomik değeri bulunan kısımlar pek çok alanda kullanılabilir. Bunların başında boya sektöründe membranların altındaki asfalt maddesi olarak ve gres yağı yapımında, hidroelektrik santralleri ve çimento sektöründe yakıt olarak kullanılması gelmektedir. Limanın atık tesislerinde gerçekleştirilen geri dönüşüm sayesinde ekonomik katma değer yanında atıkların denizlere dökülmesinin de önüne geçilerek denizlerimizdeki canlı hayatın devamına katkı sağlanmaktadır.

3.4. Lojistik Süreçlerin Nasıl İşliyor?

Şekil 4'te lojistik süreçlere ilişkin model önerisi gösterilmektedir. Bu modelde dış ticaret limanlarında ve gemilerde lojistik süreçlerin nasıl işlediği gösterilmektedir. Lojistik süreçlere ait kodlamalarda en çok değinilen konular kalın çizgilerle belirtilmiş olan gemi ve armatörden gelen talepler, beyanname açılıp kapanması, kontrollerin yapılması, draft ölçümleri ve numune alımları gibi işlemlerdir.

Bu işlemlerden biri olan draft ölçümleri gemilerin yüklenip boşaltılması işlemleri için büyük önem arz etmektedir. Yük almak veya boşaltmak için bir limana yanaşan geminin gümrükçe kontrolü sonrasında draft ölçümleri yapılmaktadır. Çok büyük miktarlarda yükler taşıyan ve şekilsel ve hacim olarak ne kadar yük alındığını veya boşaltıldığını bilmek için draft ölçümleri yapılmaktadır. Aynı zamanda yükün tahliyesi veya yüklenmesi esnasında gemide ağırlık merkezinin değişimlerinin kontrolü ve olası yan yatma veya karaya oturma ihtimallerini ortadan kaldırmak için de bu ölçümlere ihtiyaç vardır.



Şekil 4: Lojistik Süreçlere İlişkin Model Önerisi

ÇANAKKALE İLİNDEKİ TİCARET LİMANLARININ LOJİSTİK SÜREÇLER AÇISINDAN İNCELENMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Araştırma sürecinde karşımıza çıkan bir diğer işlem ise numune alımlarıdır. Gemilere yüklenen yada gemilerden alınan malın kalitesinin belirlenmesi ve homojenliğinin garanti altına alınarak alıcı ile satıcı arasında güven tesis etmek için numuneler alınmaktadır. Başta ve sonda alınan numunelerin yanında ara numuneler de alınarak yükün homojen kalitede olduğu ispatlanmaktadır.

Bu araştırmada incelenen her iki limanda da dış ticaret işlemleri gerçekleştirildiği için lojistik süreçler Ticaret Bakanlığı'nın bilgisi dahilinde olmalıdır. Gümrük kontrollerinin yapılması için işlemler gerçekleştirilmeden önce gümrüğe dilekçeyle başvurularak müsaade istenmektedir.

Limanlarda gerçekleştirilen iş ve işlemlerden haberi olmayan bir kişi gemilerin basit bir şekilde gelip yavaş işlerini tamamladıktan sonra ayrıldığını düşünebilmektedir. Ancak limanlardaki lojistik süreçler bu kadar basit ve kontrolsüz gerçekleşmemektedir. Şekil 4'te gösterildiği üzere yapılan işin türüne göre izinlerin alınması gereken kurumlar vardır. Görüşmeciler tarafından yapılan işlemler anlatılırken en çok bahsedilen kurumlar daha koyu çizgilerle gösterilmiştir. Görüleceği üzere dış ticaret işlemlerinde merkezi konuma "gümrük" yerleşmiş durumdadır. Gerçekleştirilen dış ticaret işlemlerinde gümrük gözetimi ve onayı alınmış olmalıdır.

SONUÇ

Limanlar yalnız dışarıdan bakıldığında değil liman çalışanlarının bile tam anlamıyla süreçlerin nasıl işlediğini bilmediği komplike yapılardır. Bir liman tek bir iş üzerine uzmanlaşmış da olabilir pek çok taşımacılık yöntemini içeren, çeşitli yükler elleçlenebilen çok amaçlı bir liman da olabilmektedir. Bu anlamda araştırmaya konu edilen limanlardan Kepez Limanı çok amaçlı limanlara örnek gösterilebilir. Yöneticilerle yapılan görüşmelerde dökme kuru yük ve sıvı yük, yolcu gemisi, Ro-Ro ve konteyner gemilerine hizmet verebilecek kapasiteye sahip olduğu söylenmiştir.

Bu çalışmada elde edilen veriler aracılığıyla dış ticaret limanlarındaki lojistik süreçler hakkında bilgi edinilmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda liman yöneticileri ve acente yetkililerinden oluşan 19 kişi ile görüşmeler yapılmıştır. Yapılan görüşmelerden samimi ve

kapsamlı bilgiler toplanmıştır. Yapılan görüşmeler neticesinde toplanan ses kaydı verileri MAXQDA analiz programı vasıtasıyla işlenmiştir.

Araştırmanın bir diğer amacı ise gemilerden kaynaklanan atıkların bertaraf edilmesi sürecini açıklayıp ekonomik etkisine dikkat çekmektir. Bu doğrultuda Kepez Limanı yöneticisiyle yaptığımız görüşmede süreç hakkında önemli bilgiler elde edilmiştir. Çalışma süresince toplanan ve analiz edilen verilerin dış ticaret limanlarındaki lojistik süreçler hakkında literatüre katkıda sağlamak istenmektedir.

KAYNAKÇA

Aktoprak A., Beceren E., Çanakkale Liman İşletmesi Örneği Liman İşletmeciliğinde Atık Alım Faaliyetleri, II. Ulusal Liman Kongresi, İzmir, Türkiye 05-06 Kasım 2015.

Aydoğan, E. (2023). Bitcoin ve geleneksel finansal varlıklar arasında volatilité yayılımı: Türkiye örneği.

Bardakçı, H. (2022). SÜRDÜRÜLEBİLİR LOJİSTİKTE DÜNYA'NIN İKİ YENİ TRENDİ TERSİNE LOJİSTİK VE YEŞİL LOJİSTİK UYGULAMALARI: TÜRKİYE İÇİN STRATEJİLER . Avrasya Dosyası , 13 (2) , 9-37 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/en/pub/avrasyadosyasi/issue/74478/1203970>

Çevik, V. A. (2021). Tarihin En Kapsamlı Soğuk Zincir Uygulaması: Koronavirüs (Covid-19) Aşısının Lojistiğinde Karşılaşılan Zorluklar . Üsküdar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi , 0 (12) , 155-204

Elmas, B. & Aydın, S. (2021). GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE PARANIN TARİHİ: FİZİKİ PARADAN KRİPTO PARAYA . Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi , 2021 Özel Sayı , 253-264 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/muftad/issue/67792/1011433>

Erturgut, R., & Usta, N. K. Lojistik Ve Savunma Lojistiği: Etimolojik Bir İnceleme. *Tamer Kutluca, Ph. D. Mehmet Necati Cizrelioğulları, Ph. D, 517.*

ÇANAKKALE İLİNDEKİ TİCARET LİMANLARININ LOJİSTİK SÜREÇLER AÇISINDAN İNCELENMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Güzel, D. & Asar, S. (2017). TERSİNE LOJİSTİK FAALİYETLERİ: ERZİNCAN ve ERZURUM İLLERİNDE BİR UYGULAMA . Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi , 10 (1) , 1-20 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/erzisosbil/issue/29974/323984>

İpekçi, E. & Tanyaş, M. (2021). SOĞUK ZİNCİR LOJİSTİĞİ UYGULAMALARI VE TÜRKİYE'DE SOĞUK ZİNCİR LOJİSTİĞİNİN SWOT ANALİZİ . Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi , (26) , 46-64 .

Koçak, R. D. (2020). Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askeri Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci . Yaşar Üniversitesi E-Dergisi , 15 (58) , 246-258 . DOI: 10.19168/jyasar.647095

Küçüksolak, B. T. (2006). *Dünya Da Ve Türkiye De Lojistik Eğitimi* (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).

Nar, M. Ş. (2019). Arkaik Toplumlardan Günümüze Değiş-Tokuş Ekonomisi ve Örnek Ülke Uygulamaları . Journal of Economy Culture and Society , (60) , 207-225 . DOI: 10.26650/JECS2019-0006

Zırhlı, Ö. İSTANBUL'U ÇEVRELEYEN DENİZLERDE GEMİ KAYNAKLI EVSEL ATIK SU VE SİNTİNE SUYU KİRLİLİĞİ. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2004.