

# KUZAY AFRİKA BÖLGESİNE LOJİSTİK ÜS KURMANIN TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI TİCARETİ AÇISINDAN ÖNEMİ

NURDAN ÖZYEDİERLER <sup>(1)</sup>

## ÖZ

Bu çalışmada Türkiye'nin Kuzey Afrika ve Ortadoğu bölgesi ile ticareti ve Mısır'a neden bir lojistik üs kurulması gerektiği anlatılmıştır. Son yıllarda Türkiye'nin dünyada güçlü bir ekonomi olarak anılmasında ihracatının büyük bir payı vardır. Türkiye büyüme ve gelişmesini sürdürebilmek için ihracatını daha da arttırmak zorundadır. Bu nedenle lojistik üslere ihtiyacı olacaktır. Lojistik üslerin sadece ülke sınırlarında değil yurtdışında da kurulmasıyla hem maliyetler düşürülebilir hem de daha uzak pazarlara ulaşılabilir. Bu kapsamda daha önceden yapılmış çalışmalardan yararlanılarak kurulum yeri olarak Mısır düşünülmüştür. Dolayısıyla Mısır'a kurulacak bir lojistik üssün Türkiye'nin ticaretine yükselen bir ivme kazandıracağı ve bölgesel bağımlılığı azaltacağı öngörülmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Küresel ticaret, lojistik üs (merkez), Ortadoğu ve Kuzey Afrika, Türkiye  
**JEL Kodları:** L90, L91, N90

## ABSTRACT

This article is about Turkey's trade with the Middle East and North Africa region and why it is important to build a logistic base in Egypt. Recently, export has had a big role to play in bolstering Turkey's position in the world. Turkey has to increase its exports in order to grow further. That's why it needs new logistic bases. These bases should not be built only at home but also abroad to cut costs and to enable the country to reach distant markets. In this respect, considering the previous studies made in this field, Egypt is thought to be a good location for a new base to be built. It has been predicted that building a new base in Egypt will help Turkey's export grow in the region and help lessen Turkey's dependence on other countries.

**Keywords:** Global trade, logistic base (center), Middle East and North Africa, Turkey

**JEL Codes:** L90, L91, N90

1 İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret Bölümü  
nurdanozyedierler@gmail.com

## 1. Giriş

Gelişen dünya ekonomilerinde sürdürülebilir bir ekonomik büyüme sağlanabilmesi için dış ticaret bir zorunluluktur. Ülkeler varlıklarını sürdürebilmek, dış ödemeler dengesizliklerini engellemek ve iktisadi kalkınma sağlamak gibi nedenlerle dış ticarete ihtiyaç duymaktadırlar. Uluslararası rekabetin son yüzyılda artması nedeniyle ülkeler daha zorlu bir rekabet içine girmişlerdir. Bu rekabette üstünlük sağlayabilmek için küresel ve bölgesel iş birlikleri yaratmaya çalışmışlardır. Bu sebeple ülkeler Avrupa Birliği (AB), Körfez İşbirliği Konseyi, Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN), Orta Amerika Topluluğu, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ), Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA), Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) gibi yapılar ve Serbest Ticaret Anlaşmaları (STA) oluşturmuşlardır. Bu ekonomik topluluklar ve ekonomik işbirliği anlaşmaları bir yandan ülkelerin ticaretlerini geliştirmelerine olanak sağlarken, diğer taraftan da o ülke ya da ülke gruplarına bağımlılıklarının artırmalarına neden olmaktadır. Örneğin; Türkiye'nin ihracatında AB'nin payı 2012 yılında %38,83 düzeyinde gerçekleşmiştir (TÜİK, 2013: 1). Bu durumda ihracatını yoğun gerçekleştirdiği bir ülke ya da bölgede ortaya çıkacak ekonomik kriz Türkiye ekonomisini de doğrudan etkileyebilmektedir. Bu nedenle 2008 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde başlayıp Avrupa'yı saran ekonomik krizden Türkiye de etkilenmiştir. Bundan kurtulmanın yolu bölgesel bağımlılığı engelleyecek yeni pazarlara yönelmek ve ulaşım ağını güçlendirmekten geçer.

Günümüzde gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler küresel ekonominin nimetlerinden en iyi şekilde yararlanabilmek için yeni yapılacak STA'lar ile serbest bölgeler ve pazarlara daha hızlı ve daha uygun maliyetlerle ulaşılabilmesini sağlayacak lojistik üslere önem vermişlerdir. Türkiye de bu önemin farkına varmış, ulaşım yollarını geliştirmeye, yenileme çalışmaları yapmaya, yurtiçi ve yurtdışı lojistik merkezler kurmaya başlamıştır. Bu çalışmaların devamında yurt içinde Mersin ve Samsun'da lojistik üslerin kurulmasına ilişkin yasal süreç ve alt yapı hazırlıkları devam etmekte, yurtdışında da Rusya ve Suriye'de lojistik merkez kurulum çalışmaları devam etmektedir.

Türkiye coğrafi konumu itibarıyla doğu ile batı arasında bir köprü ve doğal bir lojistik üs konumundadır. Bu nedenle kara, deniz, hava ve demiryolu ulaştırma koridorlarına gereken önemi vermelidir. Bu koridorlar ile ticaretine yeni bir yön vererek sadece köprü olmanın ötesine geçebilir ve yüzünü AB dışındaki ülkelere de dönebilir. Böylelikle Türkiye'ye tarihsel bağlarla bağlı ülkelerle dış ticaretini geliştirebilir. Dolayısıyla bu çalışmanın ana hatlarını, tarihsel bağlarla bağlı olduğu Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkeleri ve bunlarla ikili ticaret düzeyleri oluşturmaktadır. Türkiye'nin bu bölgeler ile olan ticaret hacmi son yıllarda artmaya başlamıştır. TÜİK verilerine göre 2006 yılında Kuzey Afrika'ya olan ihracat 3,09 milyar dolar iken bu rakam 2012 yılında 9,44 milyara çıkmıştır (TÜİK, 2013: 1). Bu artışın daha yükselen bir seyir oluşturulabilmesi için aynı bölgede ticaret hacminin yoğun olduğu ülkelerin belirlenmesi, lojistik üs ve ticaret mer-

kezi olabilecek noktaların kararlaştırılması ve gerekli alt yapı hizmetlerinin sağlanarak, lojistik merkezlerin kurulması önem arz etmektedir.

Lojistik üs kurulum yeri seçilirken bütün ulaşım modlarına yakın olması ve alt yapının yeterli olması gibi önemli kriterlere dikkat edilmelidir. Dünyada daha önce yapılan lojistik üsler incelendiğinde ağırlıklı olarak deniz, kara ve demiryolu bağlantısının olması lojistik üsten daha fazla verim alınmasını sağladığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu açıdan en önemli lojistik üslere Rotterdam, Singapur ve Şanghay limanları örnek gösterilebilir. Türkiye’de bu büyüklükte limanlar bulunmama ile birlikte hali hazırda Trabzon, Mersin, İzmir, Tekirdağ ve İstanbul’da önemli lojistik limanları bulunmaktadır. Türkiye’nin dünya ekonomisindeki yeri ve büyüklüğü arttıkça limanlarının uluslararası ticaretteki önemi de artacaktır. Türkiye’nin ticaret hacmindeki gelişmeler dikkate alındığında, bölgesel bağımlılığını azaltacak lojistik merkezlere ihtiyacı olduğu açıktır. Kuzey Afrika bölgesinde kurulacak bir lojistik üssün Türkiye’nin dış ticaretine ne gibi katkılar sağlayacağı bu araştırmanın asıl amacını oluşturmaktadır.

Bu kapsamda çalışmada öncelikle bu alanda yapılmış literatür çalışmaları incelenmiştir. Yapılan çalışmalardan farklı olarak yurtdışında lojistik üs kurmanın ticarete etkisinin incelemesi açısından literatüre katkı sağlamaktadır. Araştırmanın üçüncü bölümünde Türkiye’nin genel ve bölgesel dış ticareti analiz edilmiş, dördüncü bölümde ise lojistik üs kavramı irdelendikten sonra lojistik üs kurulum yeri olarak Mısır’ın seçilmesinin nedenleri detaylandırılmıştır.

## **2. Literatür**

Türkiye’nin dünya ticaretindeki yeri, bölgedeki ülkelerle ticaret potansiyeli ve ekonomik anlaşmaların ticaretine etkileri üzerine yapılan çalışmalarla ilgili açıklamalara aşağıda kısaca değinilmiştir.

### **2.1. Uluslararası ticaret, ülke potansiyelleri ve ülkeler arası anlaşmalar alanında yapılan çalışmalar**

Dış Ticaret Müsteşarlığı’nda oluşturulan bir komite, gelecek dönemlerde gerçekleştirilecek pazara giriş faaliyetlerinin yoğunlaşacağı ülkelerin tespiti amacıyla pazarın büyüklüğü, alım gücü düzeyleri, yatırımlar ve enerji politikaları gibi kriterleri göz önünde bulundurarak hedef ve öncelikli ülkeleri belirlemiştir (DTM, 2010: 162-167)

Dış ticarete ülke potansiyelleri ile yapılan bir diğer çalışma Karagöz ve Karagöz (2009) tarafından Çekim Modeli kullanılarak yapılan çalışmadır. Bu çalışmada kültürel ve tarihsel yakınlık, nüfus büyüklüğü, uzaklık ve GSMH gibi kriterler dikkate alınmış ve Türkiye’nin küresel ticaretinde potansiyel arz eden ve potansiyelin üstünde ticaret yapılan

lkeler belirlenmiŒtir.

Genç vd. (2011) de Karagöz ve Karagöz gibi çekim modelinden faydalanmış, bu sefer daha bölgesel bir çalışma yapılmış ve “Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde Ticaret Akımlarının Belirleyicileri”ni incelemişlerdir. Çalışmalarında, ihracatçı ve ithalatçı ülkelerin gayri safi yurt içi hâsılları ve ülke nüfuslarının bölgedeki ticaret akımlarını pozitif olarak etkilediğini tespit etmiştir. Ayrıca, ye ülkelerin başkentlerinin birbirine olan uzaklığı, ticaret akımlarını negatif olarak etkilerken, ülkelerin ortak sınıra sahip olmaları ve aynı dili konuşmalarının ticaret akımlarını pozitif olarak etkilediği sonucuna varılmıştır.

zkaya (2011) da “İkili ve Çok Taraflı Anlaşmaların Türkiye’nin İhracatı Üzerindeki Etkisi” ile ilgili yaptığı çalışmasında çekim modeli ile Türkiye’nin ihracatında ikili anlaşmaların etkili olmadığını, Gümrük Birliği (GB) anlaşması dışında Türkiye’nin taraf olduğu çok taraflı anlaşmaların Türkiye’nin ihracatı üzerinde istatistiksel olarak anlamlı pozitif etkisi olduğu sonucuna varmıştır.

Bu çalışmalar incelenirken özellikle 2009 ve sonrası yayınlanan çalışmalar üzerinde durulmuştur. 2009 öncesinde de bu alanda yapılmış çalışmalar mevcuttur. Bunlar özellikle Gümrük Birliği (GB) ile ilgili çalışmalardır. Bunun sebebi GB’nin Türkiye’nin en eski anlaşmalarından biri olmasıdır. Bunlara örnek olarak; Kızıltan vd. (2008) tarafından yayınlanan “Gümrük Birliği’nin Türkiye’nin Avrupa ile İhracat ve İthalatına Etkisi” adlı makalesini gösterebiliriz. Kızıltan vd. Türkiye’nin 1985-2005 yılları arasındaki dış ticareti incelemiş ve GB’nin Türkiye’nin AB lkeleri ile olan dış ticaretini artırıcı bir etkiye sahip olduğu sonucuna varmışlardır.

Türkiye’de yapılan çalışmaların dışında, yurtdışında yapılmış çalışmalar bulunmaktadır. Örneğin; Lohrman (2000) Grubel-Lloyd endeksini kullanarak 1989-1997 yılları için AB ile Türkiye arasındaki sanayi malları ticaretinde endüstri-içi ticaretin boyutlarını hesaplamıştır. Çalışmada AB ve Türkiye arasındaki ticarete, toplam imalat sanayi için endeks değerinin arttığı ve GB’den sonra AB ile ticaretin sermaye mallarına ve beceri yoğun mallara doğru değişme eğiliminde olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Ülkelerin dış ticaretini geliştirmek ve potansiyel pazarları ortaya çıkarmak ya da ticari ilişkilerin nedenlerini incelemek gibi sebeplerle özellikle çekim modelinden yararlanarak yapılmış birçok çalışma bulunmaktadır. Jakab (2001) çekim modelinden yararlanarak üç Orta ve Doğu Avrupa lkelerinin fiili ve potansiyel ticaret düzeylerini analiz etmiştir. Antonucci ve Manzocchi (2004), Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne girmesinin fark yaratıp yaratamayacağını çekim modeli ile açıklamaya çalışmıştır. Fratianni (2007), üç grup ülke için analiz yapmıştır; gelişmiş ile gelişmiş, gelişmekte olan ile gelişmekte olan ve gelişmiş ile gelişmekte olan ülkeler arasındaki dış ticaret akımlarını incelemiştir.

## 2.2. Lojistik ve lojistik üs (kümelenme) alanında yapılan çalışmalar

Uluslararası ticaret, anlaşmalar ya da bölgeselleşme gibi konularda birçok araştırma ve inceleme yapılmış olmasına rağmen lojistik alanında yapılan çalışmaları incelediğimizde, akademik açıdan yapılan incelemelerin yeterli olduğu söylenemez. Başka bir ifadeyle, diğer alanlar koşma aşamasındayken lojistik hala emeklemektedir.

Bu alanda yapılan çalışmalar ağırlıklı olarak sektör temsilcileri ve onların oluşturduğu topluluklar (UTİKAD ve UND gibi) tarafından yapılmaktadır. Bunların dışında Ticaret Odaları, İGEME ve TCDD gibi kurum ve kuruluşlar da çalışmalar yapmaktadır. Çalışmalarında daha çok lojistik üslerin önemini vurgulamış ve il bazında araştırmalar yapmışlardır. Örneğin İzmir Ticaret Odası'nın (İZTO) 2008 yılında hazırladığı Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum Analizi raporu ve 2010 yılında hazırladığı Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya'daki Lojistik Merkezler çalışmaları bunlardan bazılarıdır.

Lojistik alanında yapılan diğer çalışmalar incelendiğinde Türkiye'nin lojistik üs olması ile ilgili yazıların ağırlıklı olduğu söylenebilir. Örneğin Kara ve diğerlerinin (2009) yayınlamış oldukları makalelerinde Küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Türkiye'nin lojistik üs olma performanslarını incelemişlerdir. Bu çalışma Türkiye'nin lojistik üs olma performansını coğrafi avantajlarını kullanabilmesine ve kurumsal alt yapısını, teknoloji ile birleştirmesine bağlamıştır.

Akçetin (2010), "Avrupa Birliği'ne Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye" makalesinde Türkiye'nin lojistik üs olma vasfını incelemiş ve bunun gerçekleştirilebilmesi için coğrafi avantaj, fiziksel ve kurumsal alt yapısının iyi olması gerektiği sonucuna vurgu yapmıştır.

Lojistik alanda yapılan bir diğer çalışma da Kılıç vd. (2009) tarafından kaleme alınan "Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği" makalesidir. Bu makalede lojistik köylerin ekonomik ve toplumsal faydalarına, yurtdışında olduğu gibi ülkemizde de lojistik köy projelerinin uygulamaya konulduğunda, buldukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkılar sağlayacağı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca çalışmada, lojistik köylerin işletmelerin rekabet gücünü arttıracığı ve kombine taşımacılığın gelişimine de katkıda bulunacağına vurgu yapılmıştır.

"Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi" adlı makalesinde Elgün (2011) de lojistik merkezlerin sayısından çok, fonksiyonel olmalarının önemli olduğunu ve lojistik üs kurulacak yerlerinin seçim modelleri kullanarak test edilmesi gerekliliğinin önemine dikkat çekmiştir.

Ayrıca lokasyonların (kurulum yerlerinin) özelliklerini ve lojistik potansiyellerini ortaya koymada kullanılabilecek teknik ve modeller önermiştir.

Lojistik tanımlamalar ve kurulum yeri seçimlerinden farklı olarak “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri ile Karşılaştırmalı Bir Analizi” adlı makalelerinde Tutar vd. (2009) Romanya, Macaristan ve Türkiye’deki lojistik sektörünü incelemiş ve Türkiye’nin lojistik üs olma yetisine sahip olduğunu karşılaştırmalı veriler kullanarak dile getirmişlerdir.

Gültekin (2011) de lojistik kümelenmede yeni bir konuya dikkat çekmiş ve Türkiye’de tarımsal kümelenmenin gerekliliğine değinmiştir. Bu çalışması ile kümelenmenin dış ticarete rekabet gücü düzeyini nasıl artırdığını açıklamaya çalışmıştır.

Çalışmalarını lojistik üs (köy) kurulum yerlerinin belirlenmesi alanında gerçekleştiren Chen ve Qu (2006) entropi ağırlığına dayalı Bulanık ÇBKV, Wang ve Liu (2007) bulanık AHP ve TOPSIS, Ertuğrul ve Karakaşoğlu (2008) bulanık TOPSIS, Kayıkçı (2010) Bulanık AHP ve ANN, Turskis ve Zavadskas (2010) Bulanık Katkı Oranı Değerlendirmesi (ARAS-F) yöntemlerini kullanarak kurulum yerini belirlemeye yönelik çalışmalar yapmışlardır.

Yukarıda belirtilen çalışmalarda genellikle lojistik üs tanımları ve kurulumları ile ilgili araştırmalar yapılmış ve Türkiye’nin lojistik üs olma potansiyeli üzerinde durulmuştur. Bu çalışmaların dışında Tsamboulas ve Kapros (2003) tarafından kamu ve özel sektör finansman belirsizliği altında lojistik köylerin değerlendirilmesine ilişkin bir model çalışması yapılmıştır.

Bu çalışmada Türkiye’nin bölgedeki ticaret hacimlerine değinilecek ve Türkiye’nin yurtdışında lojistik üs kurmasının ihracatını nasıl etkileyeceği incelenecektir.

### **3. Dış Ticaret**

Dünyada tüm kaynakların hepsine birden sahip olabilen bir ülke yoktur. Bu sebeple ülkeler ihtiyaçlarını karşılayabilmek için kendi üretmedikleri mal ve hizmetleri dış ticaret yoluyla elde etmek zorundadırlar. Örneğin Türkiye bazı tarım ürünlerinde yeterli miktarda üretim yapabilirken, enerji gibi yaşamın ve üretimin vazgeçilmez unsuru olan kaynakları başka ülkelerden temin etmek zorundadır.

Türkiye’nin 2006-2012 yılları arasındaki ihracat ve ithalat rakamları incelendiğinde (Tablo.1) ihracat rakamları 85,5 milyar \$’dan 152,5 milyar \$’a kadar yükselmiştir. Bununla beraber ithalat rakamları 139,5 milyar \$’dan 236,5 milyar \$’a yükselmiştir (TÜİK, 2013: 1).

**Tablo 1:**  
**Türkiye'nin Dış Ticaret Hacmi (bin \$, 2006-2012)**

Yıllar	İhracat (\$)	İthalat (\$)
2006	85.534.676	139.576.174
2007	107.271.750	170.062.715
2008	132.027.196	201.963.574
2009	102.142.613	140.928.421
2010	113.883.219	185.544.332
2011	134.906.869	240.841.676
2012	152.536.653	236.544.494

Kaynak: TÜİK, 2013

Türkiye'yi çevreleyen bölgeler incelediğinde özellikle Avrupa (AB üyesi olan ve olmayanlar), Ortadoğu ve Kuzey Afrika gibi bölgeler öne çıkmaktadır. Aşağıda bu bölgelerden bazıları ile Türkiye'nin ticaret düzeyleri incelenmiştir.

### 3.1. Ortadoğu ile Ticaret

Geniş bir yeraltı zenginliğine sahip olan bölgenin ekonomik açıdan cazip koşulları, Türkiye-Ortadoğu ilişkilerini de temelden etkilemektedir. Diğer taraftan Türkiye, önemli ekonomik merkezlerin ve enerji kaynakları bakımından zengin bölgelerin bulunduğu Asya ve Avrupa'nın kesişme noktasında yer alması sebebiyle Ortadoğu ülkeleri için ayrı bir jeostratejik öneme sahiptir. Bu bağlamda, karşılıklı bağımlılık içerisinde bulunan Türkiye ve Ortadoğu arasındaki ticari ilişkiler, son yıllarda uygulanan "komşularla sıfır sorun politikası" ve "çok yönlü dış politika" doğrultusunda yeni bir ivme kazanmış ve Tablo 2'de görüleceği gibi Ortadoğu ülkeleri ile olan ticaret hacmi gözle görülür bir artış sergilemiştir (İpekyolu Kalkınma Ajansı, 2011: 131).

**Tablo 2:**  
**Türkiye'nin Ortadoğu Bölgesindeki Ülkeler İle Ticareti**  
**(2008-2012; a: İthalat, b: İhracat, bin \$)**

		2008	2009	2010	2011	2012
Lübnan	a	178.781	108.800	228.536	282.744	176.393
	b	665.055	688.681	618.318	718.257	846.230
Suriye	a	323.697	221.454	452.493	336.646	67.448
	b	1.115.013	1.421.637	1.844.605	1.609.861	500.976
Irak	a	133.056	120.558	153.476	86.753	149.328
	b	3.916.685	5.123.406	6.036.362	8.310.130	10.827.668

İran	a	8.199.689	3.405.986	7.645.008	12.461.532	11.964.613
	b	2.029.760	2.024.546	3.044.177	3.589.635	9.922.580
İsrail	a	1.447.919	1.074.727	1.359.639	2.057.314	1.710.401
	b	1.935.235	1.522.436	2.080.148	2.391.148	2.330.263
Ürdün	a	25.289	20.354	42.450	66.480	95.996
	b	460.738	455.352	571.334	506.839	771.095
Suudi Arabistan	a	908.917	775.784	1.380.601	2.001.529	2.171.061
	b	2.201.875	1.768.216	2.217.646	2.763.476	3.677.732
Kuveyt	a	80.638	184.219	214.515	270.446	278.464
	b	493.035	211.242	395.051	297.207	290.633
Bahreyn	a	95.516	24.289	71.682	111.454	158.922
	b	308.223	113.628	172.024	160.418	208.809
Katar	a	159.353	85.652	177.046	481.018	466.499
	b	1.074.013	289.361	162.549	188.138	257.489
B. A. E.	a	691.202	667.857	698.421	1.649.456	3.596.546
	b	7.975.400	2.896.572	3.332.885	3.706.654	8.175.541
Umman	a	10.611	16.584	39.464	56.558	52.850
	b	215.755	105.518	129.311	214.651	268.562
Yemen	a	703	310	1.044	464	368
	b	353.605	379.263	330.392	272.733	485.975

Kaynak: TÜİK, 2013

Türkiye, AB'ye olan bağımlılığını azaltmak için özellikle Ortadoğu 'ya yönelmiştir. Siyasi dönüşüm hareketleri nedeniyle sekteye uğramasına rağmen bazı ülkelerle ticareti yükselmeye devam etmiştir. Örneğin; Saddam Hüseyin'in devrilmesi ve Irak'ın işgal edilmesinden sonra Irak'la ticari ilişkiler artmış özellikle de yeniden yapılanma süreci ile birlikte Türk inşaat firmalarının akınına uğramıştır.

### 3.2. Kuzey Afrika ile Ticaret

Dünya topraklarının %20,4'ünü oluşturan Afrika, 30.221.532 km<sup>2</sup> yüzölçümü ile Asya'dan sonra dünyanın ikinci büyük kıtasıdır (Geocat, 2013). Amerikan Uluslararası Kalkınma Ajansı (USAID), Afrika nüfusunun 1 milyarı geçtiğini ve yıllık nüfus artışının 24 milyon kişi olduğunu söylemektedir. Ortalama ömrün kısa, doğum ve ölüm oranının yüksek olduğu Afrika kıtasında nüfusun önemli kesimi gençlerden oluşmaktadır (Milliyet Gazetesi, 2009).

Türkiye'nin Afrika ile ticaretinde en büyük paya, Kuzey Afrika bölgesi sahiptir. Kuzey Af-



rika bölgesi denilen yer Afrika'nın kuzeyinde yer alan ülkeler için kullanılan bir kavramdır. Bu bölgenin içine Fas, Cezayir, Tunus, Libya ve Mısır girmektedir. Bazı kaynaklara göre Batı Sahra ve Sudan'da Kuzey Afrika ülkeleri içinde yer almaktadır.

**Tablo 3:**  
**Türkiye'nin Kuzey Afrika Bölgesindeki Ülkeler İle Ticareti**  
**(2008-2012; a: İthalat, b: İhracat, bin \$)**

		2008	2009	2010	2011	2012
Fas	a	360.520	234.729	396.798	419.945	429.482
	b	957.769	598.541	623.957	920.896	1.015.150
Cezayir	a	1.587.510	768.995	1.068.38	1.150.330	925.205
	b	1.613.640	1.777.200	1.504.59	1.470.550	1.813.280
Tunus	a	365.381	234.980	280.720	249.790	195.624
	b	778.098	645.767	713.632	802.302	796.828
Libya	a	336.325	357.417	425.652	139.763	416.158
	b	1.074.290	1.795.120	1.932.37	747.629	2.140.070
Mısır	a	886.237	641.552	926.476	1.382.220	1.342.050
	b	1.426.45	2.599.030	2.250.580	2.759.310	3.679.690

Kaynak: TÜİK, 2013

Tablo 3'de Kuzey Afrika'daki ülkeler detaylı incelendiğinde özellikle 2010 yılında Tunus, Fas ve Libya ile ihracatta artış yaşanmışken Mısır ve Cezayir ile ihracatta azalma görülmektedir. Bölge ile ithalat düzeyleri incelendiğinde ise 2008-2010 yılları arasında Türkiye ile ithalatta devamlı olarak bir artış göstermektedir. 2011 yılının sonlarında siyasi dönüşüm hareketleri nedeniyle ticarete genel itibariyle bir düşüş yaşansa da 2012 yılında yeniden artış yaşanmıştır.

Türkiye'yi çevreleyen ülke ve ülke gruplarını incelediğimizde Türkiye'nin özellikle Avrupa ülkeleri ile yoğun ticareti olduğu görülmektedir. Bu bölgedeki değişimler Türkiye'yi doğrudan etkilemektedir. Türkiye bölgesel bağımlılığını ortadan kaldırmak ve yeni pazarlar keşfetmek için diğer bölgelere yönelmelidir. Bu kapsamda Ekonomi Bakanlığı'nın görüşü ile 2012-2013 döneminde hedef ülkeler belirlenmiştir. Bu ülkeler ağırlıklı olarak Ortadoğu ve Afrika'daki ülkelere olmaktadır. Bu kararın alınmasında bu bölgede potansiyelinin altında ihracat yapılmasının etkili olduğu da görülmektedir. Örneğin Almanya, Fransa ve İngiltere gibi ülkeler ile ihracat rakamları 6 milyon dolara ulaşmışken Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerinden en yoğun ticaretin yapıldığı Mısır'a ihracat 2 milyon dolar seviyelerinde kalmıştır. Özellikle de bu bölgeyle olan ticaretin artırılması için bakanlık düzeyinde çalışmaların yürütüldüğü ve kararların alındığı aşikârdır. Bu sebeple Afrika'ya açılmak isteyen Türkiye için hem ulaşım kolaylığı, hem ülke istikrarlılığı hem de dış ticaret verileri dikkate alındığında en uygun bölge Kuzey Afrika özelinde de

Mısır'dır. Bu bölgeye kurulacak lojistik üs yardımıyla ticaret hacmi arttırılabilir.

#### 4. Lojistik Üs

Dünyada lojistik hareketlerin artmasına paralel olarak, lojistiğin çalışma yapısı ve iş süreçlerinde bir takım farklılıklar olmuş ve buna paralel olarak bir takım yeni ihtiyaçlar ve faaliyetler ortaya çıkmıştır. Ortaya çıkan tüm bu lojistik faaliyetler ve farklılıklar lojistik köylerin doğmasını gerekli kılmıştır. "Lojistik merkezler", "lojistik üs" ve "lojistik köy" tanımlamalarıyla da ele alınmaktadır (Elgün, 2011: 205).

Lojistik üs, taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir (Erdal, 2012: 14)

##### 4.1. Lojistik üslerin faydaları

Lojistik üs kurulumuyla birlikte, işletmelere ve ülkelere sayısız faydalar sağlamaktadır. Bunlardan bazıları; ürün trafik akışının optimize edilmesi, konteynır yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi, lojistik merkezden faydalanan firmaların tüketicilerinin ihtiyaçlarına daha hızlı cevap verilmesine imkan sağlar, kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi, şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü artırmak için bir platform yaratması, şirketlerin kapasitelerini genişletmelerine olanak sağlama ve hava, kara, demir, deniz ulaşım merkezlerine bağlantı için olanak sağlama gibi faydaları bulunmaktadır (İZTO, 2008: 2). Ayrıca lojistik üsler bölgenin planlı arazi kullanımını ve ekonomik gelişimini teşvik etmekte, trafik yükü ve çevre kirliliğini azalmaktadır (Sirikijpanichkul ve Ferreira, 2006: 11-20).

Bu faydaların dışında lojistik üsler ülkelerin ticaret hacimlerini de artırmaktadır böylelikle firmalar yeni pazarlara ulaşabilir ve üretimi için gerekli olan hammadde ve yarı mamulleri daha uygun maliyetlerle temin edebilirler.

##### 4.2. Dünyada ve Türkiye'deki lojistik üsler

Avrupa'da 1960'lı yılların sonlarından itibaren, "yük köyü" kavramı ortaya çıkmıştır. Verona'daki (İtalya) "Freight Village Quadrante Europa" yük köyünün, yaklaşık 30 yıldır hizmet verdiği göz önüne alınırsa, yük köyü (lojistik köy) kavramının yıllar önce ortaya çıktığı söylenebilir. Ticaret akışlarını rasyonelleştiren, bütünleşmiş hizmet sağlayan, ulaştırma türlerinin birleşimini sağlayan, katma değerli lojistik hizmetler veren, kesintisiz şehir dağıtımını sağlayan ve şehir tıkanıklığını önlemeye çalışan lojistik hareketlerin toplandığı yer olan lojistik köyler, önemi gün geçtikçe artan merkezler olarak değerlendiril-

dirilmektedir. Önce ABD ardından Japonya ve Batı Avrupa'ya geçmiş olan uygulamanın ilk örnekleri Fransa'da geniş ölçekte Paris bölgesel alanında Garanor ve Sogoris (Run-gis) çevresinde oluşturulmuştur. Bu uygulama, kentsel politikalara bağlı olarak geliştirilmiştir. 1960'ların sonları ve 70'lerin başında ise lojistik köyler, İtalya ve Almanya'da kurulmaya başlamıştır. Bu sırada lojistik köy kavramı da şekillenmeye başlamış ve karayolu/demiryolu çok türlü taşımacılığını sağlar hale getirilmiştir. 1980 ve 90'lı yıllarda ise lojistik köyler, dünyada hızla artma eğilimi göstererek Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere'de ilerlemeler kaydetmiş ve günümüzde lojistik köylerin avantajlarının farkına varılarak tüm dünyada örnekleri çoğalmaya başlamıştır (Aydın ve Öğüt, 2008: 48). Örneğin Hong Kong, Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Singapur, Dubai, Tokyo, Los Angeles, New York, Paris liman ve hava alanları en önemli lojistik merkezler arasında yer almaktadırlar (Stopford, 2009: 345-383).

Türkiye'de ise lojistik üs kavramı yeni bir oluşum olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu alandaki çalışmalar ağırlıklı olarak devlet destekleriyle yapılmaya çalışılmaktadır. Son yıllarda lojistiğin gelişmesiyle Türkiye lojistik üslerin önemini anlamış ve çalışmalarını hızlandırmıştır. Türkiye'de kurulması planlanan lojistik üslerin başında İstanbul/Halkalı, İzmit/Köseköy, Balıkesir/Gökköy, Samsun/Gelemen, Mersin/Yenice, Kayseri/Boğazköprü ve Erzurum/Palandöken lojistik üsleri gelmektedir. Bunların dışında özel sektörlere ait birçok lojistik üs projeleri bulunmaktadır. Bunlara örnek olarak İstanbul Hadımköy ve Tuzla Lojistik Köy Projesi, Tekirdağ/Çorlu Lojistik Köyü ve Manisa Lojistik Köyü projelerini sıralayabiliriz.

Ülkeler sadece kendi bünyelerinde değil diğer ülkelerde de lojistik üsler kurarak ülke ekonomilerini geliştirmek ve maliyetleri düşürmek gibi nedenlerle lojistik üsler açabilmektedirler. Bunlara Türkiye'nin Suriye ve Amerika Birleşik Devletleri'nde kurduğu lojistik üsleri örnek gösterebileceğimiz gibi görüşmelerin hala devam ettiği Rusya'ya lojistik üs kurulumu projesini de örnek gösterebiliriz.

### **4.3. Mısır'a lojistik üs kurmanın önemi**

Mısır 1.001,450 km<sup>2</sup>'lik yüz ölçümü ile dünyanın en geniş 30. ülkesidir. Kuzeydoğu Afrika'da yer alan, kuzeyden Akdeniz ve doğudan Kızıldeniz'le kuşatılmış ve Sina Yarımadası ile Asya kıtasına da taşan bir ülkedir.

Mısır'da modernleşen vergi sistemi, getirilen kolaylıklar ve mevzuatların basitleştirilmesi yabancı yatırımlar açısından ülkeyi cazip kılmış ve yatırımcıları çekmiştir (Birleşmiş Markalar Derneği, 2012:1-97).

*"Yatırım ortamı, 1997 yılında yürürlüğe giren Yatırım Teşvikleri Kanunu ve 1998 yılında yürürlüğe giren Şirketler Kanunu tarafından düzenlenmektedir. Bu kanunlar*

*çerçevesinde yatırım yapan yatırımcılara %100 mülkiyet hakkı tanınmıştır. Aynı ka-  
nun Mısır'daki tüm yatırımları millileştirme ve kamulaştırmaya karşı garanti altına  
almıştır. Bütün bu etkenler nedeniyle de 2010 yılı itibariyle ülkeye 6,8 milyar dolar  
doğrudan yabancı yatırım girişi gerçekleşmiştir” (DEİK,2011:5).*

Süveyş kanalını kontrol eden Mısır, bu bölgede deniz, kara ve hava bağlantıları ile çok önemli bir taşımacılık ve ticaret merkezi haline gelmiştir. Son yıllarda Suriye’de yaşanan gelişmeler nedeniyle bölgeyle olan ticari ilişkileri durmuş hatta Suriye hattı üzerinden ticaret yapılamaz hale gelmiştir. Bu sebeple Türkiye 24 Nisan 2012’de, Mısır ile ilgili karayolu anlaşmasını da kapsayan bir Ro-Ro hattının faaliyete geçmesi ile ilgili bir protokol imzalamıştır. Böylelikle Ortadoğu ve Kuzey Afrika’ya ulaşım sorunları ortadan kaldırılmış ve Suriye güzergâhı kullanımdan kaldırılmış ve alternatif bir rota geliştirilmiştir. (Anadolu Ajansı, 2012 ve Erdoğan, 2012)

Mısır, Afrika ve Ortadoğu ile taşıma ağlarının bulunması, Mısır yönetiminin sağlamış olduğu yatırım kolaylıkları, baskın bir taşıma türünün varlığı ve diğer taşıma türleri ile birleştirilebilme imkânı bulunması gibi nedenlerle Mısır’da kurulacak bölgesel bir lojistik üs, Türkiye için oldukça cazip bir proje olmaktadır.

Mısırdaki kurulacak bir lojistik üssün büyüklüğü en az 100,000 m<sup>2</sup> alana sahip olmalıdır. Türkiye’de kurulması planlanan lojistik üslerin bile asgari alanı 120,000 m<sup>2</sup>’dir. Konumu ise bir şehrin içinde ya da yakınında olmakla beraber yerleşim bölgelerinden uzakta olmalıdır. Kara ve demir yolu gibi ana ulaşım bağlantılarına sahip olmalıdır. Limanlara, iç su yollarına ve hava alanlarına yakın ya da kolay erişim olanağı olmalıdır. Mısır’ın seçilmesindeki amaçta, bu iç su yolu ve limanlardan yararlanılmaktır. Kurulacak üssün içerisinde gümrük müşavirlikleri ve acenteler için modern ofisler, silolar, tır parkı alanları, restoran ve dinlenme tesisleri, antrepolar, akaryakıt istasyonları, özel stok alanları ve depolar bulundurulmalıdır. Gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısı kurulması gerekmektedir. Maliyeti ile ilgili değerlendirme yapabilmek için detaylı bir fizibilite çalışması yapılmalı ve lokasyonun net belirlenmesi gerekmektedir. Mısır hükümetinin bu konudaki tutum ve sağladığı teşvikler doğrultusunda yer belirlendikten sonra maliyet hesaplanabilir. Türkiye’de kurulacak 511.000 m<sup>2</sup>’lik Kayseri Boğaz Köprü lojistik üssünün maliyetinin 90 milyon avro olduğu düşünülürse Mısır’a kurulacak bir lojistik üs, maliyetlerini çıkartacak potansiyele sahiptir.

Kurulacak lojistik üs ile Kuzey Afrika bölgesi ağırlıklı olmak üzere Afrika kıtasının tamamına ulaşım sağlanabilecektir. Afrika genelinde büyük pazar payına sahip olan ülkelerin hâkimiyeti biraz azaltılabilir ve Türkiye’nin de pazarda kendine yer bulabilmesi sağlanabilir.

## 5. Sonuç

Her geçen gün dünyada ticarete konu olan ürünler ve ürünlere verilen değer değişmiştir. Bununla birlikte artık bir malın üretilmesinden çok, müşterisinin bulunması ve ona uygun koşullarda teslim edilmesi önem kazanmıştır. Ticari ilişkilerin kurulabilmesi ve ticaretin yapılabilmesi artık sadece sınır kapılarında ve birkaç limanda yapılamayacağından dolayı dünya yük taşımacılığında lojistik kavramına geçmiştir. Türkiye ise lojistiğin önemini geç anlamış ama son yıllarda lojistik master planlarını oluşturmaya ve bunları eyleme geçirmeye başlamıştır.

Günümüz dünyasında enerji olmadan insanın hayatını bile devam ettirebilmesi mümkün değildir. Bu yüzden enerji konusunda zengin ve el değmemiş yeraltı kaynaklarının bulunduğu Afrika ülkeleri gelişmiş ülkelerle birlikte, Türkiye'nin de dikkatini çekmiştir. Afrika ülkelerinde yoğun bir tüketim açlığı bulunmaktadır. Ancak bunların fiyatını ödeyebilecek mali imkânlara sahip ülke sayısı azdır. Bu sebeple ödemelerini ucuz enerji ve değerli yeraltı madenleri ile yapmaktadırlar. Türkiye de dış ticaret yaptığı ülkelerde döviz yerine hammadde ve enerji ürünleri olarak enerji ve hammadde ihtiyacını daha uygun maliyetlerle sağlayabilir.

Türkiye'nin lojistik üs yapımında dikkat edeceği en önemli nokta; yer seçimi ve Türkiye'ye sağlayacağı avantajlardır. Bunları dikkate alarak yapılan çalışmalar sonucunda Afrika'daki lojistik üssün; nüfus, Nil Nehri'nin ulaşımda kullanılması ve Süveyş kanalının dünya ticaretindeki önemi sebebiyle Mısır en uygun yer olmaktadır. Bunun dışında Mısır'ın lojistik üs olarak seçilmesinin bir diğer nedeni de Afrika'ya açılan bir köprü olmasıdır. Yine Mısır'da elektrik gibi önemli maliyet kalemleri Türkiye ile kıyaslandığında çok daha düşük fiyatlara sahiptir. Ayrıca bu bölgeye yatırımcıları çekmek için büyük teşvikler ve kolaylıklar sağlanmaktadır.

İleride yapılacak çalışmalarda Türkiye'nin yurtdışında açmış olduğu lojistik üsler incelemeye ihtiyacı artırılması/arttırılması için hangi bölge ve şehirlere lojistik üs kurulması gerektiği ile ilgili araştırmalar yapılabilir ya da kurulmuş olan lojistik üslerin ihracata etkileri incelenebilir.

## KAYNAKÇA

**Akçetin, Eyüp (2010)** "Avrupa Birliği'ne Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye", *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(5), s.1-14.

**Anadolu Ajansı (tarihsiz)** "Ro Ro Hattı Seferleri Yarın Başlıyor" <http://www.aa.com.tr/tr/haber/47419--ro-ro-hatti-seferleri-yarin-basliyor>, Erişim tarihi: 25 Nisan 2012.

**Antonucci, Daniele ve Stefano Manzocchi (2004)** "Could Accession to the EU Make a Difference? An Empirical Assessment of Turkey's Trade Patterns", *CNR-National Research Council Group on International Economics and Development* çalıştayında sunulmuş tebliğ, Bocconi Üniversitesi, İtalya.

**Aydın, Gülşen Teslime ve Kemal Selçuk Öğüt (2009)** "Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyleri", [web.itu.edu.tr/oguts/Avrupada%20ve%20T%FCrkiyede%20lojistik%20k%F6yler.PDF](http://web.itu.edu.tr/oguts/Avrupada%20ve%20T%FCrkiyede%20lojistik%20k%F6yler.PDF), Erişim tarihi: 12 Kasım 2009.

**Birleşmiş Markalar Derneği (2012)** "Hedef Ülke Raporu: Mısır", [birlesmismarkalar.org.tr/images/UF/file/hedef-ulke-raporlari/M%C4%B1s%C4%B1r.pdf](http://birlesmismarkalar.org.tr/images/UF/file/hedef-ulke-raporlari/M%C4%B1s%C4%B1r.pdf), Erişim tarihi: 17 Nisan 2012.

**Chen, Yan ve Lili Qu. (2006)** "Evaluating the Selection of Logistics Centre Location Using Fuzzy MCDM Model Based on Entropy Weight", *6. Dünya Akıllı Kontrol ve Otomasyon Kongresi*'nde sunulmuş tebliğ, Dalian, Çin.

**DEİK (2011)** *Mısır Ülke Raporu*, Ankara.

**DTM (2010)** *Dış Ticaretin Görünümü 2023 Stratejileri*, Ankara.

**Elgün, Mahmut Nevfel (2011)** "Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi", *Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi*, XIII(II), s.203-205.

**Erdal, Murat (2012)** "Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi", [www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf](http://www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf), Erişim tarihi: 20 Nisan 2012.

**Erdoğan, Murat (2012)** "Nakliyeci Afrika Pazarına Mısır'dan Girecek", [www.persemerotasi.com/2012/04/nakliyeci-afrika-pazarina-misir%E2%80%99dan-girecek](http://www.persemerotasi.com/2012/04/nakliyeci-afrika-pazarina-misir%E2%80%99dan-girecek), Erişim tarihi: 19 Nisan 2012.

**Ertuğrul, İrfan ve Nilsen Karakaşoğlu (2008)** "Comparison Of Fuzzy AHP and Fuzzy TOPSIS Methods for Facility Location Selection", *The International Journal Of Advanced Manufacturing Technology*, 39(7-8), s.783-795.

**Fratianni, Michele (2007)** *The Gravity Equation In International Trade*, Handbook of International Business, 2nd Edition, İngiltere: Oxford University.

**Genç, Murat Can, Seyfettin Artan ve Metin Berber (2011)** "Karadeniz Ekonomik İş Birliği Bölgesinde Ticaret Akımlarının Belirleyicileri", *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 25(2), s.207-224.

**Geocat (tarihsiz)** "Afrika", [www.geocat.com.tr/kitalar.php?act=KITA&ref=3](http://www.geocat.com.tr/kitalar.php?act=KITA&ref=3), Erişim tarihi: 5 Haziran 2013.

**Gültekin, Sadettin (2011)** "Küreselleşme Çağında Dış Ticarete Rekabet için Kümelenme Stratejisi: Türkiye'nin Tarım Kümelenmesi Gerekliliği", *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(2), s.29-40.

**İpekyolu Kalkınma Ajansı (2011)** *Ortadoğu Raporu*, Gaziantep.

**İZTO (2008)** *Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum Analizi Raporu*, İzmir.

**İZTO (2010)** *Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya'daki Lojistik Merkezler*, İzmir.

**Jakab, Zoltán M., Mihaly A. Kovacs ve Andras Oszlay (2001)** "How Far Has Trade Integration Advanced?: An Analysis Of The Actual And Potential Trade of Three Central and Eastern European Countries", *Journal of Comparative Economics*, 29(2), s.276-292.

**Kara, Mehmet, Lütfü Tayfur ve Hamit Basık (2009)** "Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye", *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), s.69-84.

**Karagöz, Kadir ve Murat Karagöz (2009)** "Türkiye'nin Küresel Ticaret Potansiyeli: Çekim Modeli Yaklaşımı", *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 10(2), s.127-144.

**Kayıkcı, Yaşanur (2010)** "A Conceptual Model for Intermodal Freight Logistics Centre Location Decisions", *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 2(3), s.6297-6311.

**Kılıç, Yavuz, M. Aycan Karaatlı, Fatih Demiral ve Yunus Pala, (2009)** "Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği". *Uluslararası Davraz Kongresi*'nde sunulmuş tebliğ, 24-27 Eylül 2009, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.

**Kızıltan, Alaattin, Mustafa Ersungur ve Özgür Polat (2008)** "Gümrük Birliğinin Türkiye'nin Avrupa Birliği ile İhracat ve İthalatına Etkisi", *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 22(1), s.83-99.

**Lohrmann, Astrid-Marina (2000)** "Development Effects of the Customs Union between Turkey and the European Union: Catching-Up or the Heckscher-Ohlin Trap?", *Russian and East European Finance and Trade*, 36(4), s.26-44.

**Milliyet Gazetesi (2009)** "Afrika'nın Nüfusu 1 Milyarı Geçti" [dunya.milliyet.com.tr/afrika-nin-nufusu---milyari-gecti/dunya/dunyadetay/23.08.2009/1131262/default.htm](http://dunya.milliyet.com.tr/afrika-nin-nufusu---milyari-gecti/dunya/dunyadetay/23.08.2009/1131262/default.htm), Erişim tarihi: 15 Mart 2012.

**Özkaya, Hakan (2011)** "İkili ve Çok Taraflı Anlaşmaların Türkiye'nin İhracatı Üzerindeki Etkisi", *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 12(2), s.279-288.

**Sirikijpanichkul, Ackchai ve Luis Ferreira (2006)** "Solving the Conflicts in Intermodal Freight HubLocation Decisions", *5. BEE Postgraduate Infrastructure Theme Conference* da sunulmuş tebliğ, Queensland University of Technology, Avustralya.

**Stopford, Martin (2009)** *Maritime Economics*, Third Edition, New York: Taylor ve Francis Group.

**Tsamboulas, A. Dimitrios ve Seraphim Kapros (2003)** "Freight Village Evaluation Under Uncertainty with Public and Private Financing", *Transport Policy*, 10(2), s.141-156.

**Turskis, Zenonas ve Edmundas Kazimieras Zavadskas (2010)** "A New Fuzzy Additive Ratio Assessment Method (ARAS-F) Case Study: The Analysis Of Fuzzy Multiple Criteria in order to Select the Logistic Centers Location", *Transport*, 25(4), s.423-432.

**Tutar, Erdiç, Filiz Tutar ve Handan Yetişen (2009)** "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi", *KMU İİBF Dergisi*, 11(17), s.190-216.

**TÜİK (2013)** "Ülkelere Göre Dış Ticaret Verileri", <http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?altid=12>, Erişim tarihi: 28 Şubat 2013.

**Wang, Shengyuan ve Peide Liu (2007)** "The Evaluation Study on Location Selection of Logistics Center Based on Fuzzy AHP and TOPSIS", *Uluslararası Kablosuz İletişim, Ağ Oluşturma ve Mobil Bilgisayar Kullanım Kongresi*'nde sunulmuş tebliğ, Şanghay, Çin.