

Türkiye İhracatında Multimodal Taşımacılık

Krystyna BARBANOVA¹

Özet

Rekabet, uluslararası ticaretin gelişimi ve taşımacılığın altyapı ile ilgili gelişimi sonucunda ortaya çıkan ve hızla büyüyen konteyner taşımacılığı olan multimodal taşımacılık gerek şirketlerin maliyet ve diğer bir çok avantajı barındıran bir taşımacılık türü gerek ise ülkelerin ekolojik ve liman trafiklerinin gelişimi açısından stratejik olarak da önem vermiş olduğu bir taşımacılık türü olarak günümüzde karşımıza çıkmaktadır.

Anahtar Kelimeler: multimodal taşımacılık, kombine taşımacılık, konteyner taşımacılığı, taşımacılık

Multimodal Transportation in Turkish Exports

Abstract

Multimodal transportation which is container transportation has grown increasingly due to competition and development of international trade together with developments in infrastructure of transportation. In today's world as container transportation, multimodal transportation is present as a type of transportation with many advantages for companies including cost advantage. It is also a model of transportation favoured by many countries because of its ecological and strategic importance for port traffic development.

Keywords: multimodal transportation, combined transportation, container transportation, transportation

¹ Krystyna Barbanova, İstanbul Aydın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Yönetimi Anabilim Dalı, kristy_paladi@hotmail.com

Giriş

Günümüzde rekabetin artması, mutlak üstünlüklerin daha belirgin hale gelip dünya ticaretinin de bu doğrultuda gelişmesi ile beraber kapıdan kapıya konteynır taşımacılığı da giderek artan bir önem kazanmıştır. Rekabet halindeki şirketler bugün artık sadece ürünlerin üretimin hızı ve kalitesini değerlendirmekle yetinmiyor ayrıca nakliye faaliyetlerinin şekli ve maliyeti hakkında da çalışmalar yürütmektedir. Alıcı ile satıcı arasındaki önemli halkalardan biri olan nakliye faaliyetlerinde özellikle konteynır taşımacılığı ihtiva ettiği birden fazla taşıma türü ile hem maliyet hem de ekoloji bakımından günümüz dünya ekonomisine önemli katlılarda bulunmaktadır. Bu konteynır taşımacılığı yaygın olarak multimodal taşımacılık olgusuyla adlandırılır. Multimodal taşımacılığın şekil, sınır ve altyapıyla ilgili her geçen gün gelişen ve teknoloji ile entegre olan bir nakliye yapısı bulunmaktadır. Global ticaret hacminin artmasına bağlı olarak multimodal taşımacılık sistemi daha da gelişmektedir. Özellikle müşterilerin kapıdan kapıya hizmet alma isteği ve ayrıca gelişen kara, deniz ve tren yolu ulaşım imkânları taşımacılık modelinin daha etkin kullanmasına sebebiyet vermektedir. Farklı taşıma türlerinin beraber ve zincirleme olarak uyumlu kullanılması ile ortaya çıkan bu taşımacılık türünde kara yolu taşımacılığı asgari kullanımda olup deniz yolu ve devamındaki aktarmalı bağlantılar ile taşımacılığın kullanımı esastır. Bu kullanım prensibi de deniz, tren yolu ve kara yollarının bağlantılarının gelişmesi ve ekonomik bir hale gelmesi ile beraber günümüzde multimodal taşımacılığın global ticaret hacmi içerisinde daha etkin kullanılmasına sebebiyet vermektedir.

Multimodal taşıma kavramı ve özellikleri

En genel anlamda multimodal taşımacılığa bakıldığında; ürünlerin aynı taşıma birimi içinde herhangi bir müdahale veya değişikliğine maruz kalmadan birden fazla taşıma aracı ile ulaştırılması ifade edilmektedir. (Güvenç, 1593)

Diğer bir anlatımla; farklı taşıma araçları ile taşımanın en az iki modla taşınmasını ve taşınacak olan yükün tek bir yük haline

getirilmiş olduğu türler arası taşımacılık, multimodal taşımacılık olarak tanımlanabilir. (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

Uluslararası multimodal taşımacılığın tanımlanması, 1980 yılında Birleşmiş Milletler Multimodal Transport konvansiyonunda gerçekleşmiştir. Bu tanımlamaya göre; bir ülkeden diğerine multimodal nakliye operatörü tarafından taşınan ürünlerin en az iki taşıma modu ile gerçekleşmesidir. (United Nations, 1980, 1981) Bu ifadenin oluşumu ile ilgili taşınan malların sınırlar arası taşıma türleri ile ilişkilendirilmesi de yine aynı toplantıda gündem bulup atf yapılmıştır. (United Nations, 1980, 1981)

Multimodal taşımacılık genel olarak incelendiğinde ve örneklemek gerekirse; konteynıra yüklenen emtia satıcıdan alındıktan sonra taşıma birimi olan konteynır değıştirmeden gemiye yüklenmesi devamında ise yükün yine konteynır ile tren hattı ile vagon ile devam edip alıcıya ulaştırılması süreçlerinin tamamını içermektedir. Burada önemli olan unsur kara yolunun mümkün olan en kısa mesafelerde kullanıldığı ve taşımanın azami bölümünün raylı ve deniz yolu ile yapılan zincirleme taşıma olmasıdır. Her ne kadar birden fazla işlem bir arada olsa da anlaşmayı yapan taraf açısından tek bir taşıma sözleşmesi yapılmaktadır. Multimodal taşımacılık tanım ve özellikleri, 1980 yılında Birleşmiş Milletler, Multimodal Transport konvansiyonuna göre tanımlanmıştır. (UNCTAD, 2001)

Türkiye’de ihracata genel bir bakış

Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşu olan 1923 yılından 2013 yılına kadarki ihracat değerlendirmesi yapıldığında, 1923 yılında toplam Türkiye’nin ihracat rakamı 50 790 000 USD ile başlarken, 2013 yılında 151 802 637 000 USD olarak kayıtlara geçmiştir. 2013 yılında en çok ihracat yapılan ilk 3 ülke sırasıyla Almanya, Irak ve İngiltere olarak gerçekleşmiştir. Avrupa Birliği ülkelerine olan Türkiye’nin ihracatı 2013 yılında toplam ihracatının 41,5% si ile en büyük payı almıştır(ANON 2015).

Türkiye'nin ihracatının büyümesi 1923'den 2013 yılına kadar yıllar boyunca istikrarlı bir şekilde artarak devam etmiştir. Mevcut ülke politika ve global talepler bu sürecin devam edeceği yönünde sinyaller vermektedir. 1980 yılında Türk Lirasının konvertible olması ihracat miktarında da artışa sebebiyet vermiştir.

Türkiye'de ihracat yapılabilmesi İhracat Yönetmeliği Madde 4 ihracatı "bir malın veya değerın yürürlükteki İhracat Mevzuatı ile Gümrük Mevzuatı'na uygun şekilde fiili ihracatının yapılması ve Kambiyo Mevzuatı'na göre bedelinin (bedelsiz ihracat hariç) yurda getirilmesini veyahut Müsteşarlıkça ihracat olarak kabul edilecek sair çıkışları" ve ihracatçıyı ise "ihracat eden kişi veya tüzel kişilerin, ihracat edeceği mala göre ilgili ihracatçı birliğine üye olan, gerçek usulde vergiye tabi (tek vergi numarası sahibi) gerçek ve tüzel kişi tacirler, Esnaf ve Sanatkar Odalarına kayıtlı olup üretim faaliyetiyle iştigal eden esnaf ve sanatkarlar ile joint-venture ve konsorsiyumları" olarak tanımlar. (R.G.06.01.1996, NO: 22515)

Türkiye'de ihracat yapabilmek için öncelikle gerçek veya tüzel kişi olarak fatura kesebilir, Maliye'den onaylı Fatura Sahibi, Vergi Numarasına sahip, ilgili İhracatçılar Birliğine Üye, Ticaret Odasına Üyeliği adımlarının tamamlanması gerekmektedir. (Şahin, 2007)

Söz konusu adımlar tamamlandıktan sonra yurtdışındaki alıcı ile ticari anlaşmaları tamamlayan Türkiye'deki satıcı satılacak olan mamulün cinsine göre talep edilen ihracat evraklarını düzenlemektedir. Herhangi bir ön izin, kısıtlanmış ürün veya benzer bir özel durum söz konusu değil ise, ihracatçı gümrük müşavirine vereceği vekalet ile gümrükleme işlemleri ve benzeri işlemler için onay verir ve yurtdışındaki müşteri için KDV hariç faturayı düzenler. İhracatçı hazırlamış olduğu emtianın çeki listesini yani miktarını belirleyen irsaliyesini hazırlar ve faturası ile beraber gümrük müşavirine teslim eder. Taşıma şirketi gümrük müşaviri ile temasa geçerek gümrükleme işlemlerinin ve ürünlerin ne zaman hazır olacağını teyidini alır. Gönderilecek olan ülke ile Türkiye arasında ikili anlaşma veya Gümrük Birliğinden kaynaklanan vergi indirimi

sağlayabilecek döküman EURO 1 / Menşei Şahadetname veya ART gümrük müşaviri tarafından hazırlanır ve satıcı ile alıcı tarafından önceden belirlenen şartta göre banka üzerinden veya ürünle beraber diğer evraklarla beraber gönderimi gerçekleştirilir.

Gümrük işlemlerinin hız açısından incelediğimizde 2013 yılında T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı internet sitesinde yayınlamış olduğu süreye göre (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013) ihracat beyannamelerinin 78%'si ilk yarım saat içinde sonuçlandırılarak ülkeyi terk edebilir hale gelmiştir.

İhracat işlemi ürün gönderimi gerçekleştikten sonra beyanname ile beraber ihracatçının menfaatine olacak şekilde KDV iadesi için teşvik talep edilir. Taşıma işlemi ihracatçıya ait ise, ortaya çıkan bedel ihracat kalemi olarak geçerli olduğu için KDV hariç olarak düzenlenmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığının İhracatı destekleme ile ilgili yayınlamış olduğu teşvik paketinde (T.C. Ekonomi Bakanlığı Duyurular) ihracatçılara büyüklüklerine ve bulunmuş oldukları bölgelerine göre aşağıdaki teşvikleri sunmaktadır.

KDV İstisnası

- Gümrük Vergisi Muafiyeti
- Vergi İndirimi
- Faiz Desteği
- Yatırım Yeri Tahsisi
- Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği
- Sigorta Primi (İşçi Hissesi) Desteği (6. Bölge)
- Gelir Vergisi Stopajı Desteği (6. Bölge)
- KDV İadesi (Stratejik Yatırımlar)

Ekonomi Bakanlığının ihracatçılara yönelik teşviklerinin haricinde ilave olarak yukarıda bahsi geçen İhracatçılar Birliklerinin de üyelerine yönelik ihracat paylarını geliştirmelerine yönelik teşvikleri bulunmaktadır. Söz konu teşviklerden bazıları aşağıdaki gibi

sıralanmıştır; (İstanbul Maden Metal İhracatçıları Birlikleri Genel Sekreterliği, 2014)

- ✓ Yurt dışında gerçekleşen fuar katılımlarının desteklenmesi
- ✓ Yurtdışında gerçekleşen fuarlara Milli Katılım Düzeyinde katılım sağlanması ve desteklenmesi
- ✓ Yurtdışında gerçekleşen fuarlara bireysel katılımların desteklenmesi
- ✓ Yurtdışı Birim, Marka ve Tanıtım Faaliyetlerinin Desteklenmesi
- ✓ Türk Ürünlerinin Yurtdışında Markalaşması, Türkmal İmajının Yerleştirilmesi ve TURQUALITY®'nin desteklenmesi
- ✓ Tasarım desteği
- ✓ Uluslararası nitelikli yurt içi ihtisas fuarlarının desteklenmesi

Türkiye’de ihracatın desteklenmesi ve bilgi edinme ile ilgili ihracatçı birlikleri, Türkiye İhracatçıları Meclisi, T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı internet sitesi ve çağrı merkezi, Eximbank ve T.C. Ekonomi Bakanlığı resmi kaynakların bazılarıdır. Bu kaynaklara ilave olarak sivil toplum örgütleri ve üniversiteleri de saymak mümkündür.

Türkiye ihracatında taşımacılık

Türkiye’de yük ağırlıklarına doğru bakıldığında 2000 ile 2009 yılları arasında yolcuların %90 ve yüklerin 95% sinin karayolu ile taşındığını görülebilmektedir. (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı , 2013, s.13.) Diğer taraftan ihracat açısından 2009 ile 2013 yılları arasındaki çizelge’de TUIK verilerini değerlendirildiğinde ise diğer taşımacılık modelleri açısından en büyük oran deniz taşıma modeli ihracat açısından tercih edilen bir model olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum Türkiyenin bulunmuş olduğu coğrafi konumun getirmiş olduğu doğal maliyet avantajı açısından ve kapasite uygunluğu açısından denizyolu taşımacılık modeline ağırlık verilmesinden kaynaklanmaktadır. (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı , 2013, s.14.)

	Yıl	2009	2010	2011	2012	2013
Denizyolu	Değer: Bin \$	47 145 609	57 784 065	73 576 384	77 983 403	82 930 885
	% Payı	46%	51%	55%	51%	55%
Demiryolu	Değer: Bin \$	906 923	990 802	1 242 610	1 017 753	956 521
	% Payı	1%	1%	1%	1%	1%
Karayolu	Değer: Bin \$	42 392 616	45 948 708	50 257 713	50 440 156	53 674 535
	% Payı	42%	40%	37%	33%	42%35
Havayolu	Değer: Bin \$	9 764 289	7 684 769	8 577 891	21 781 595	12 960 697
	% Payı	10%	7%	6%	14%	9%
Diğer	Değer: Bin \$	1 933 175	1 474 875	1 252 272	1 238 830	1 279 999
Toplam	Değer: Bin \$	102 142 613	113 883 219	134 906 869	152 461 737	151 802 637

Çizelge : Yollara göre ihracat 2009 – 2013

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr (02/02/2015)

Türkiye’de multimodal taşımacılık

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olması, Avrupa ile Asya’yı birbirine bağlayan nitelikte olması, Karadeniz’i açık denizlere bağlayan boğazlara sahip olması, Orta Doğu’da gelişmekte olan ekonomiler ve doğal kaynaklara komşu ülke olması ve ülke içerisinde artan yabancı sermayenin özellikle de otomotivin üretim hacminden dolayı multimodal taşımacılığın önem kazandığı ve kısa sürede stratejik hedefler belirlenip büyük gelişmeler sağlanacağı bir ülke halindedir.

Alıcı ve satıcıların günümüzde üretim maliyetlerinin şeffaflaşmasından dolayı üçüncü parti tedarikçilerinin maliyetleri ile toplam maliyet düşürme ile ilgili stratejiler benimsemişlerdir. Bu noktada taşıma ile ilgili maliyetler ihracatçı firmalar için önem kazanmaktadır.

Multimodal taşımacılığın en önemli özelliği tek bir ünitenin güvenli ve elleçleme gerektirmeden zincirleme olarak farklı modlarda taşınması olduğu için Türkiye bu noktada önem kazanmıştır. Gerek karayolları ağı ve gümrük kapıları gerek ise liman bağlantıları ve Ro-Ro hizmetleri ile çok modlu taşımacılık alanında gelişmekte olan alanlar içerisinde yer almaktadır.

İhracatta multimodal taşımacılığın yeri ve önemi

Türkiye gerek bulunmuş olduğu coğrafi konum açısından gerek ise gelişmekte olan ülkeler arasında en canlı ekonomiler arasında bulunduğu için ihracat ve sonucunda da taşımacılık hizmetleri önemli bir sektör halindedir. Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan, Karadeniz, Ege ve Akdeniz ile kıyısı olmasından dolayı ve Marmara Denizi gibi bir iç deniz sahipliğinden dolayı taşımacılık hizmetleri gerek karayolu gerek ise deniz yolu açısından önem kazanmıştır. Mevcut bulunmuş olduğu coğrafi konum itibariyle gerek ülkenin ithalat ihracat taleplerini karşılaması, gerek ise transit yüklerin ülke sahasından geçmesinde hizmetler sunulması için çeşitli yatırımlar stratejik olarak da devam etmektedir. (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014) Çok modlu taşımacılık açısından Türkiye 2014-2018 yılları Stratejik plan dahilinde almış olduğu kararlarda, çok modlu taşımacılık paylarının geliştirilerek artırılması ifade edilmiş olup, (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014) karayollarının entegrasyon çalışmalarına başlandığı ifade edilmiştir (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014), istinaden stratejik hedeflere Kombine/İntermodal Taşımacılık İstişare Platformunun kurulması (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014), dahil edilmiştir. Bu kapsamda hedeflenen imzalanacak anlaşma sayısı 8 olarak stratejik plan içerisinde dahil edilmiştir. Türkiye ihracatının gelişmesi ve Ulaştırma Bakanlığının altyapı ile ilgili yatırım planları doğrultusunda bir öngörü yapıldığında, Müsiad'ın 2013 yılında yayınlamış olduğu Lojistik sektör raporunda, uzun dönemde uluslararası taşımacılığın 2/3'ünün çok modlu (kombine) taşımacılık ile yapılacağı belirtilmiştir. T.C. Ulaştırma Bakanlığının yayınlamış olduğu 2018 yılına kadar ki stratejilerinin arasında

da çok modlu taşıma ile çok modlu taşımalar ile ilgili gerek alt yapı çalışmaları gerek ise ikili anlaşmaların imzalanması ile ilgili çalışmaların yapıldığı bilinmektedir. Bu bilgiler ışığında kısa ve orta vadede multimodal taşımacılığın ihracat içerisinde daha fazla önem kazanacağı belirtilebilir.

Fiziksel şartlar açısından multimodal taşımacılığın gerekliliklerine bakıldığında, Türkiye’de 5 farklı şekilde görülmektedir; (Ateş, 2009)

- ✓ Demiryolu ile konteynır, ayaklı konteynır taşıması,
- ✓ Denizyolu bağlantılı konteynır taşıması,
- ✓ Ro-Ro taşıması,
- ✓ Feribot taşıması,
- ✓ Ro-La Taşımı’dır.

Bu taşıma şekilleri de deniz taşıma ihracat şekilleri olduğu için TUIK tarafından ihracat kayıtlarında denizyolu ihracat altında yer almaktadır.

Multimodal taşımacılıkta zincirleme olarak taşıma sistemlerinin bir arada kullanılmasının sebeplerinden birisi de ekonomik olmasıdır. Deniz yolu ulaşımı hava ve karayolu ulaşımına göre uzun mesafelerde daha az maliyetli olduğu için bu taşımacılık sisteminde en önemli unsurlardan biri deniz yollarının verimliliğidir. Verimliliğin artması ile düşen maliyetler fiyat rekabetine bu da ihracatçının fiyat avantajına sebebiyet verdiğini düşünmeye sebebiyet vermektedir. Karayolu + denizyolu multimodal taşıma modu değerlendirilmesi yapıldığında; fiyat avantajı sağlanabilmesi için yapılan maliyet hesabında denizyolu mesafesinin 280 km den fazla olması göz önünde bulundurulmalıdır. (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

Özellikle kıtalar arası veya uzun mesafe konteyner ihracatında önem kazanan multimodal taşımacılık, karayolu taşımaya alternatif olarak kendi avantajlarını beraberinde getirmiştir. Özellikle Avrupa ihracatında karşılaştırma yapıldığında karayolu kullanımına göre sürücülerden kaynaklanan verimsizliklerin azalması, yakıttan

sağlanan tasarruflar ve Avrupa Birliğinin çevre politikaları gibi sebeplerden dolayı ön plana çıkmaktadır. Türkiye ihracatının 41,5% sinin Avrupa Birliği ülkelerine olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu taşıma modelinin önemi artmaktadır.

Sonuç

Uluslararası rekabette, daha hızlı, güvenli ve ekonomik taşımacılık hizmetini sunabilen firmalar ön plana çıkmaktadır. Bugünün ve geleceğin iş dünyasında lojistik firmalar, müşterilerin bütün taleplerine cevap verebilecek şekilde entegre çözümler üretebildikleri oranda varlığını devam ettirebilecektir. İhracat veya ithalat taşıma süreçlerinde yüzlerce kilometre olarak ifade edilen bir sevkiyatta farklı taşıma türlerinin bir arada kullanılması büyük bir avantajdır. Hava, kara, demir ve deniz yolu taşıma türlerinde yıllar içinde edinilen bilgi ve beceri, kolaylıkla multimodal taşımacılıkta firmalar tarafından uygulamaktadır. Özellikle uluslararası taşımacılıkta kara yolu, demir yolu ve deniz yolu arasındaki entegrasyonların sağlandığı multimodal taşımacılık, lojistik firmalar açısından büyük önem taşımaktadır ve özel bir organizasyon becerisi gerektirmektedir. Bu amaçla konunun uzmanlarca planlanarak yürütülmesi, yönetilmesi ve denetiminin yapılması gerekir. Günümüzde lojistik firmalar, lojistik ve uluslararası taşımacılık iş çevresinde olan yeni eğilimleri yakından takip etmekte ve hızla uygulamaya çalışmaktadır.

Farklı taşıma türlerinin entegrasyonu olan multimodal taşımacılık, göndericiler ve alıcılar için büyük avantajlar getirirken çeşitli sıkıntıları da beraberinde getirmektedir. Birden fazla taşımacılık sistemine yatırım yapılması ve modern teknoloji kullanılması nedeniyle, fazla sermaye gerektiren bir yatırım türüdür. Bu yüzden taşıma hizmetinde kullanılacak taşıtlar ve altyapı pahalı yatırımlar gerektirmektedir. Çoklu taşıma ilk önce sanayileşmiş ülkeler arasında gelişim göstermiş, bugün ise tüm dünyada yaygınlık kazanmıştır.

Gelişmekte olan ülkelerde kaynak bulma yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Multimodal taşımacılık, imarı pahalı olan bir proje eylem olarak gözüktüğü de uzun vadede getireceği faydalar bu durumu

önemsiz kılmaktadır. Bu tip projeler hazırlanırken dikkat edilecek en önemli nokta maliyetlerin düşürülmesiyle beraber, insanların da bu hizmetlerden maksimum düzeyde faydalanmasını sağlamak olacaktır. Türkiye’de bu alanda altyapı, yasal çerçeve ve uluslararası düzenlemeler olmak üzere atılması gereken adımlar bulunmaktadır. Bölgesinde lojistik bir merkez olan Türkiye, bir üs olma hedefini belirlemelidir. Bu hedefe uygun planlamaların başında kara, hava, deniz ve demiryollarının bir arada uyum içinde çalışmasına yönelik çabalar yapmalıdır. Bütün taşıma türlerinde kullanılan terminal ve limanlar her operasyona (kara, hava, deniz, demir) elverişli hâle getirilmelidir. Örneğin, limanlar sadece kara ve deniz yolu ile değil aynı zamanda demir yolu, hava yolu ve boru hattı taşımacılığı ile bağlantılı konumda olup eşit seviyelerde kullanım özendirilmelidir. Altyapı, uluslararası bağlantılar ve yasal çerçevedeki eksiklikler hızla giderilmelidir. Türkiye, ihracatçı ve ithalatçıların ürünlerini hedef pazarlara en avantajlı bir şekilde gönderebilmeli, transit taşımacılıktan arzu edilen payın alınabilmelidir.

KAYNAKÇA

- [1] ATEŞ, F. (2009). *Kombine Taşımacılık ve Dış Ticaretteki Yansımaları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa, 18-19.
- [2] İstanbul Maden Metal İhracatçılar Birlikleri Genel Sekreterliği, Görüşme, Eylül, 2014.
- [3] Resmi Gazete, 6/1/1996,Sayı 22515.
- [4] Şahin, A. (2007). İhracat Prosedürlerini Biliyor Musunuz ?,*T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme* , Etüd Merkezi Ayını,
- [5] Şahin G., Sipahioğlu A. , Öztürk Z. K., Ertek G., Aba B., Büyüközkan G., *Uluslararası Lojistik*, Anadolu Üniversitesi Açık öğretim Fakültesi Yayını No: 1593
- [6] T.C. Ekonomi Bakanlığı Duyurular ,<http://www.ekonomi.gov.tr>

gov.tr/index.cfm?sayfa=mustesarlikduyurulari&icerik=560
CEEFC-F404-7713-603A0BE2B730BC03, (01/09/2014)

- [7] T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Yayın No:8, Ankara, 2013.
- [8] T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2013 yılı Gümrük İşlem Süreleri , <http://risk.gtb.gov.tr/data/5281ebe9487c8e562461a7f6/2013%20YILI%20G%C3%9CMR%C3%9CK%20%C4%B0%C5%9ELEM%20S%C3%9CRELER%C4%B0.pdf>, (01/09/2014)
- [9] T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Stratejik Plan 2014-2018, Ankara, 2014, 56.-79
- [10] T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, www.ubak.gov.tr , (02/02/2015)
- [11] T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, 30
- [12] T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kombine Taşımacılık, Ana Plan Stratejisi, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171015_204_1_64.pdf, (01/02/2015)
- [13] Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr, (02/02/2015)
- [14] UNCTAD/SDTE/TLB/2, (2001). *Implementation of Multimodal Transport Rules*, s.5
- [15] United Nations, *Conference on a Convention on International Multimodal Transport*, 8-24 Mayıs 1980, New York, 1981, 5-12