



TÜRKİYE'DEKİ LOJİSTİK MERKEZLERİN ULAŞTIRMA BÖLGELERİ VE TAŞIMA ALTYAPILARINA GÖRE İRDELENMESİ

INVESTIGATION BY REGIONS AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE TRANSPORT LOGISTICS CENTER OF THE IN TURKEY

Dr. Öğr. Üyesi. Alpaslan DOĞAN

Iğdır Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, Iğdır / TÜRKİYE,
ORCID: 0000-0003-0859-984X

ÖZET

Lojistik merkezler hem ticaret hem de lojistik faaliyetler için önemli yapılar olması nedeni ile bu yapıların kurulacağı yerlerin seçimi de önem arz etmektedir. Bu nedenle çalışmada, Türkiye'de kamu yönetimi tarafından belirlenmiş olan tüm lojistik merkezlerin kuruluş yerleri konusu edilmiştir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından belirlenen 21 adet lojistik merkez projesi yine aynı Bakanlık tarafından verilen taşımacılık yetki belgeleri ile söz konusu lojistik merkezlerin incelendiği bu çalışmada öncelikle lojistik merkezlerin en önemli gerekliliklerinden birisi olan taşımacılık altyapısı nitel ve nicel yeterlilikleri bakımından irdelenmiştir. Çalışma için gereken veriler resmi kuruluşlardan elde edilmiştir. Araştırma neticesinde Türkiye'de planlanan 21 adet lojistik merkezin, demir yolu ve kara yolu taşımacılığına dayalı oldukları ve daha çok kuru liman (terminal) niteliği taşıdıkları, Yurt içi ve bölgesel nitelikte oldukları gözlemlenmiştir.

Anahtar kelimeler: Lojistik Merkez, Lojistik Köy, Türkiye'de Lojistik Merkezleri.

ABSTRACT

Logistics centers are important structures for both commercial and logistic activities so the selection of the places to build these structures is also important. Therefore the study, the organization determined by the locations of all the logistics centers in Turkey have been the subject of public administration. 21 logistics center projects determined by the T.C. Ministry of Transport and Infrastructure were examined in terms of qualitative and quantitative competences of transportation infrastructure, which is one of the most important requirements of logistics centers. The data required for the study were obtained from official institutions. The planned logistics center in Turkey to results of 21 pieces, they are based on rail and road transport and more dry port (terminal) they have the quality, it was observed that the domestic and regional nature.

Key words: Logistics Centers, Logistic Village, Logistics Centers in Turkey.

1. GİRİŞ

Lojistik faaliyetlerin zenginleşmesi, yaygınlaşması ve küresel ticaret için çok önemli bir hal alması ile beraber; geleneksel terminaller (demir yolları garları, deniz yolu limanları, hava yolu limanları, kara yolu terminal ve aktarma merkezleri), lojistiğin her geçen gün gelişen entegrasyonu ile beraber birleşmiş, büyümüş, modernize olmuş ve ulaşırma türlerinin yanı sıra lojistik hizmetlerinin bütünü de kapsayacak biçimde yüksek seviyedeki entegrasyonla, hem ekonomik hem operasyonel hem stratejik hem de lojistik faaliyetler açısından son derece kritik ve nihayetinde küresel ticaret için çok önemli altyapılar konumuna gelmişlerdir. Örneğin Avrupa'nın önemli limanlarından olan ve bir lojistik merkez niteliğindeki Rotterdam limanı, bir yıllık dönemde 12 milyar Euro doğrudan, 21 milyar Euro da dolaylı olmak üzere katma değer üretmiştir. Söz konusu bu değer, 2015 yılı Hollanda GSYİH'nın % 3,1'ini temsil etmektedir (Port of Rotterdam, Facts & Figures). Üstelik küresel ölçekte lojistik ve taşımacılık faaliyetlerinin oluşturduğu maddi değerın büyüklüğü lojistik merkezler için büyük fırsatlar sunmaktadır;

2016 yılı için küresel taşıma sektörü 939 milyar \$, ürünle ilgili hizmetlerle beraber yaklaşık 1 trilyon dolarlık bir hacme sahiptir (WTO, World trade in commercial services by category, 2006-2016). Böylesine büyük bir değer üretildiği, her ürün ve hizmette lojistik hizmetlerin pay ve katkısının bulunması, daha da küreselleşen ve büyüyen ticaret yapısı, lojistik faaliyetlerin dolayısıyla lojistik merkezlerin öneminin her geçen gün daha da artacağına işaret etmektedir.

2. LİTERATÜR İNCELEMESİ

2.1. Lojistik Merkez Kavramı

Literatür incelendiğinde, söz konusu bu önemli lojistik bölgeler için genel kabul görmüş bir kavramsal çerçeve, tanımlama ve sınıflandırmanın olmadığı görülmektedir. Söz konusu bölgeler literatürde sıklıkla; lojistik köy (logistics village), lojistik merkez (logistics center), lojistik dağıtım merkezi (logistics hub), lojistik üs (logistics base), taşıma köyü (freight village), lojistik terminal gibi isimlerle anılmaktadır (OECD, Glossary of Statistical Terms; Higgins ve Ferguson, 2011: 22). Üstelik tanımlama ve kavramsallaşma çalışmalarındaki muğlaklık sadece akademik çalışmalarda değil resmi otoriteler ile ulusal ya da uluslararası ulaştırma yönetim otoritelerinde de (UNECE, AB, OECD, Ulaştırma Bakanlıkları gibi) yaşanmaktadır. Lojistik merkez/dağıtım merkezi, lojistik köy, lojistik üs, taşıma köyü, dağıtım merkezi/üssü gibi çeşitli isimlerle anılmakta olan bu kavramları açıklayan ayırt edici bir genel kabul görmüş bir tanımlamanın olmadığı da bir başka tespittir (Europlatforms: Logistics Centres Directions For Use, 2004: 3; United Nations, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, 2002; JICA, 2015; TCDD, Lojistik Merkezler). Dolayısıyla literatürde çok sayıda birbirinden farklı tanımlama, özellikler listesi ve birbirlerinden haylice farklı isimlendirmeler bulunmakta ancak kabul görmüş bir tanım ve kavramsal çerçeveye rastlanılmamaktadır. (Meidute, 2005; Rimiene ve Grundey, 2007; Notteboom ve Rodrigue, 2009; Higgins ve ark. 2012; Rodrigue ve ark., 2010; T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023). Öte yandan bu yaygın kavramlara ilaveten; kuru limanlar (dry ports), iç terminaller (inland terminals), iç limanlar (inland ports), iç merkezler (inland hubs), iç lojistik merkezleri (inland logistics centers), iç navlun köyleri (inland freight villages) gibi tanımlamalar da eklenmekte ve böylelikle, terminoloji konusunda çok sayıda çeşitli terimlerle sonuçlanan bir kavramsal karmaşa izlenimi oluşmaktadır. Bunun nedeninin, bu düşümlerin (yapıların) sahip olabileceği çoklu şekiller, işlevler ve ağ konumlarında yatmakta olduğu da iddia edilmektedir (Rodrigue ve ark., 2013: 153).

Kavramsal ve terminolojik olarak, henüz üzerinde bir ortak görüş oluşmaması nedeni ile söz konusu yapılar için UNECE tarafından belirlenmiş olan tanımlama kabul edilecektir. Söz konusu bu tanım: “Yük taşımacılığı ile iştigal eden bağımsız şirketlerin ve kurumların (örneğin nakliyeciler, taşıma işleri organizatörleri, taşımacılık operatörleri, gümrük işletmeleri gibi) ve bazı hizmetlerin (örneğin depolama, bakım ve onarım gibi) sunulduğu, coğrafik olarak gruplandırılmış olan en az bir terminale verilen isimdir. İngilizce’de "Yük Köyü (Freight village)", İtalyanca’da ise "Interporto" olarak adlandırılır” (United Nations, Terminology on Combined Transport 2001: 57).

2.2. Türkiye’de Yapılması Planlanan Lojistik Merkezler

Türkiye’de yapılması planlanan lojistik merkez projeleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme (UDH) Bakanlığı tarafından yürütülmektedir ve Bakanlığa ait yayınlar ve belgelerde bu kavram hem lojistik köy hem de lojistik merkez olarak ifade edilmektedir (TCDD, 2015, Stratejik Plan: 2015-2019: 3-11-42-64-86). Dolayısıyla kavram karmaşasından kaçınmak maksadı ile söz konusu ifade “lojistik merkez” olarak ele alınacaktır. UDH Bakanlığı tarafından, lojistik merkezlerinin amacı; “Kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi” biçiminde ifade edilmektedir (TCDD, Lojistik Merkezler). Öte yandan, Türkiye’de planlanan söz konusu bu merkezler; “gümrükleme, depolama, taşımacılık vb. katma değer oluşturan merkezler olarak tasarlanması planlanmaktadır” (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023: 114)

TCDD uhdesinde gerçekleştirilmesi planlanan lojistik merkezler öncelikle 2023 hedefleri çalışmasında 16 adet olarak (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023: 75) planlanmış daha sonra ise bu sayı 21 adete çıkartılmıştır. Bunlardan 9 adedi faal, 6 adedi yapım aşamasında ve 6 adedi de proje aşamasında bulunmaktadır (TCDD, Lojistik Merkezler), (Tablo 1.1).

2.3. Taşımacılık Faaliyetleri ve Yetki Belgeleri

Taşıma ya da taşımacılık, “yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesini” ifade ederken taşımacı ise “taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişiyi ifade etmektedir (4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, madde: 3). Öte yandan her yetki belgesi, taşımacılık yapma yetkisini vermemektedir, örneğin acente işletmeciliği gibi. Dolayısıyla bu çalışmada ücret karşılığı taşımacılığı meslek edinmiş olan kara yolu taşımacılık yetki belgelerinden; K1, C2, L1, L2 yetki belgelerine sahip olan taşımacılar dikkate alınmıştır. Bu belgeler ticari maksatla taşımacılık yapabilen (nakliyecilik) taşımacılara verilmekte ve anlamları şöyle ifade edilmektedir (Karayolu Taşıma Yönetmeliği, madde: 6):

K1 yetki belgesi: Ticari maksatla Yurt içi eşya taşımacılığı yetki belgesi.

C2 yetki belgesi: Ticari maksatla Yurt içi ve/veya uluslararası eşya taşımacılığı yetki belgesi.

L1: Ticari amaçla Yurt içi lojistik işletmeciliği yetki belgesi.

L2: Ticari amaçla Yurt içi ve/veya uluslararası lojistik işletmeciliği yetki belgesi.

Taşımacılık faaliyetlerinde bulunabilmek için T.C. UDH Bakanlığında ilgili taşımacılık faaliyetine ilişkin yetki belgesinin alınması şarttır. Bu koşul, taşımacılık faaliyetlerinde bulunan herkes için geçerli olup en önde gelen, gerek ve şartlardan bir tanesidir.

3. MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırma için kullanılan materyaller, ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşlardan elde edilen verilerinden elde edilmiştir. Lojistik merkez tanımı, lojistiğin dünya ticareti içindeki önemine ilişkin veriler Birleşmiş Milletlere bağlı kuruluşlardan (UNECE, WTO gibi) Yetki belgeleri ve ilişkin bilgiler, UDH Bakanlığı ile O’na bağlı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü’nden, lojistik merkezler ve ilişkili bilgiler yine Bakanlığa bağlı TCDD’den, lojistik merkezlerin planlanmasına kaynak teşkil eden resmi vizyon ve hedeflerin irdelenmesi ile lojistik merkezlerin nitelik, amaç ve durumlarına ilişkin bilgiler elde edilmiştir. Söz konusu sayısal veriler derlenmiş ve her bir lojistik merkez ve bölgeler için karşılaştırmalı olarak irdelenmiştir. Ayrıca lojistik merkezler için önemli olan ulaşım bağlantıları, ulaşım türleri, taşımacı sayıları gibi önemli parametreler her bir merkez için ayrı ayrı incelenmiştir.

4. TÜRKİYE’DE YAPILMASI PLANLANAN LOJİSTİK MERKEZLERİN ULAŞTIRMA BÖLGELERİ VE YETKİ BELGELERİNE GÖRE İRDELENMESİ

Araştırmada, planlanan lojistik merkezleri; faaliyet durumları, buldukları şehirler ve bölgeler bakımından dağılımları; sahip oldukları taşıt sayıları, yetki belgeleri ve ulaştırma modlarına göre değerlendirmiştir.

4.1. Lojistik Merkezlerin Ulaştırma Bölgelerine Göre İrdelenmesi

Bakanlık tarafından belirlenmiş olan toplam 13 adet ulaştırma bölgesinden (T.C. UDH Bakanlığı: Bölgeler; T.C. UDH Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü: Bölge Müdürlükleri ve Bağlı İller) 10 adet bölge için lojistik merkezleri (TCDD: Lojistik Merkezler) planlanmıştır.

Planlanan 21 adet lojistik merkezin, Türkiye ulaştırma bölgelerine göre dağılımı incelendiğinde; en fazla lojistik merkezi sayısının üçer adet ile 1. 2. 3. ve 8. bölgeler için planlandığı tespit edilmektedir. 9. ve 12. Bölgeler için ise birer adet lojistik merkez planlanmıştır. Buna mukabil 6. Bölge (Antalya bölgesi: Antalya, Afyon, Burdur, Isparta) ile 11. Bölge (Trabzon Bölgesi: Trabzon, Artvin, Giresun, Gümüşhane, Rize) ve 13. Bölge (Bolu Bölgesi: Bolu, Bartın, Düzce, Karabük, Kastamonu, Sakarya, Zonguldak) için herhangi lojistik merkez planlamasının yapılmadığı görülmektedir (Tablo 1).

Tablo 1. Lojistik Merkezler, Faaliyet Durumları ve Ulaştırma Bölgelerine Göre Dağılımları

LOJİSTİK MERKEZ		TÜRKİYE ULAŞTIRMA BÖLGELERİ	BULUNDUĞU BÖLGE
ŞEHİR	DURUM		
İstanbul (Halkalı)	Faal	İstanbul, Edirne, Kırklareli, Kocaeli, Tekirdağ	1
İzmit (Köseköy)	Faal		
İstanbul (Yeşilbayır)	Proje aşamasında		
Eskişehir (Hasanbey)	Faal	Ankara, Aksaray, Çankırı, Eskişehir, Kayseri, Kırıkkale, Kırşehir, Konya, Nevşehir	2
Konya (Kayacık)	Yapım aşamasında		
Kayseri (Boğazköprü)	Proje aşamasında		
Denizli (Kaklık)	Faal	İzmir, Aydın, Denizli, Manisa, Muğla, Uşak	3
Uşak	Faal		
İzmir (Kemalpaşa)	Faal		
Balıkesir (Gökköy)	Faal	Bursa, Balıkesir, Bilecik, Çanakkale, Kütahya, Yalova	4
Bilecik (Bozüyük)	Yapım aşamasında		
Mersin (Yenice)	Yapım aşamasında	Adana, Hatay, Karaman, Mersin, Niğde	5
Karaman	Proje aşamasında		
Kahramanmaraş (Türkoğlu)	Faal	Gaziantep, Adıyaman, Kahramanmaraş, Kilis, Osmaniye, Şanlıurfa	7
Mardin	Yapım aşamasında	Diyarbakır, Batman, Bitlis, Elazığ, Hakkari, Mardin, Siirt, Şırnak, Van	8
Şırnak (Habur)	Proje aşamasında		
Bitlis (Tatvan)	Proje aşamasında		
Samsun (Gelemen)	Faal	Samsun, Amasya, Çorum, Ordu, Sinop	9
Kars	Yapım aşamasında	Erzurum, Ağrı, Ardahan, Bayburt, Bingöl, Erzincan, Iğdır, Kars, Muş, Tunceli	10
Erzurum (Palandöken)	Yapım aşamasında		
Sivas	Proje aşamasında	Sivas, Malatya, Tokat, Yozgat	12

Kaynak: T.C. UDH Bakanlığı: Bölgeler; T.C. UDH Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü: Bölge Müdürlükleri ve Bağlı İller; TCDD, Lojistik Merkezler.

4.2. Lojistik Merkezlerinin Yetki Belgelerine Göre İrdelenmesi

Bakanlık tarafından belirlenmiş olan 2023 vizyonunda; “uluslararası kara yolu taşımacılığının diğer taşıma sistemleriyle entegre edilerek lojistik destek alanları geliştirmek ve Türkiye’yi uluslararası ölçekte bir lojistik merkezi haline getirilmesi” ayrıca “küresel boyutta lojistik merkezlerin kurulması” vizyonel hedef olarak belirlenmiştir. Öte yandan “lojistik merkezler; gümrükleme, depolama, taşımacılık vb. katma değer oluşturan merkezler olarak tasarlanacaktır” (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023). Vizyonel hedefte belirtildiği biçimde kara yolu taşımalarının diğer taşıma sistemlerine entegrasyonu için lojistik merkezlerin teşkili öngörülmektedir. Dolayısıyla lojistik merkezler için ana taşıma türünün kara yolu taşımacılığı üzerine bina edildiği sonucuna varılabilir. Bu durumda, lojistik merkez için ana taşıma kanalı olarak tasarlandığı anlaşılan kara yolu taşımacılığının sayı ve potansiyel bakımından yeterli ulaşım altyapısını sağlayıp sağlamayacağı önem arz etmektedir. Bölgelere göre lojistik merkez sayıları ve her bir bölgenin sahip

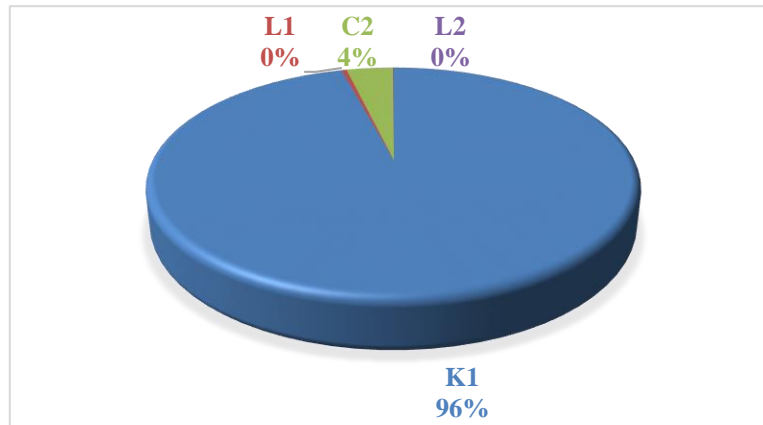
olduğu yetki belgeleri tür ve miktarlarının incelenmesi ile en çok K1 yetki belgesinin olduğu ikinci sırada ise C2 yetki belgesinin bulunduğu görülmektedir.

Tablo 2. Yetki Belgesi Türlerinin Lojistik Merkezler ve Bölgelere Göre Dağılımları

LOJİSTİK MERKEZ		BÖLGE	TAŞIMACILIK YETKİ BELGESİ TÜRÜ ve SAYISI			
			K1	L1	C2	L2
İstanbul (Halkalı)	Faal	1	14.334	107	412	27
İzmit (Köseköy)	Faal	1				
İstanbul (Yeşilbayır)	Proje aşamasında	1	6.872	16	146	1
Eskişehir (Hasanbey)	Faal	2				
Konya (Kayacık)	Yapım aşamasında	2	5.012	16	56	3
Kayseri (Boğazköprü)	Proje aşamasında	2				
Denizli (Kaklık)	Faal	3	4.080	21	20	1
Uşak	Faal	3				
İzmir (Kemalpaşa)	Faal	3	2.215	3	18	2
Balıkesir (Gökköy)	Faal	4				
Bilecik (Bozüyük)	Yapım aşamasında	4	1.732	2	196	0
Mersin (Yenice)	Yapım aşamasında	5				
Karaman	Proje aşamasında	5	1.320	1	647	0
Kahramanmaraş (Türkoğlu)	Faal	7				
Mardin	Yapım aşamasında	8	2.424	1	25	0
Şırnak (Habur)	Proje aşamasında	8				
Bitlis (Tatvan)	Proje aşamasında	8	1.325	0	71	0
Samsun (Gelemen)	Faal	9				
Kars	Yapım aşamasında	10	2.074	0	2	1
Erzurum (Palandöken)	Yapım aşamasında	10				
Sivas	Proje aşamasında	12	41.388	167	1.593	35
TOPLAM						

Kaynak: TCDD, Lojistik Merkezler ve T.C. UDH Bakanlığı, Bölgelere Göre Geçerli Yetki Belgesi Sayıları ve Yüzdeler Dilimleri.

Ayrıca bölgelere göre uluslararası (C2 ve L2) ve Yurt içi (K1 ve L1) kara yolu taşımacılarının sayısının bölgelere göre dağılımında, uluslararası taşımacıların Yurt içi taşımacılara oranının yaklaşık olarak 5/1000 'e tekabül ettiği anlaşılmaktadır (Tablo 2 ve Şekil 1).

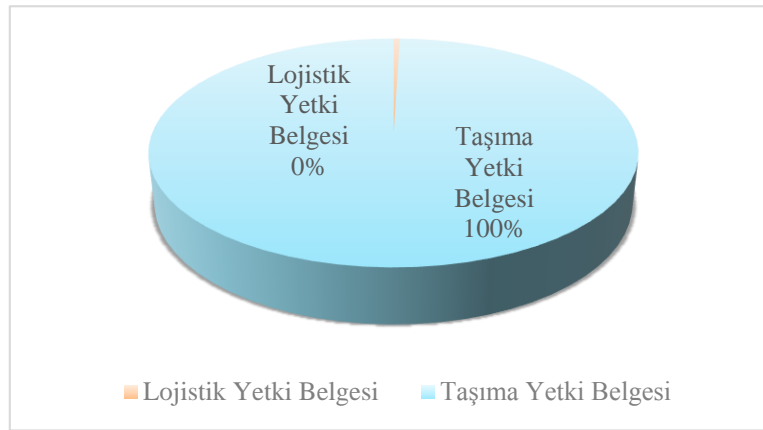


Şekil 1. Yetki Belgesi Türlerinin Lojistik Merkezler ve Bölgelere Göre Dağılımları

Lojistik merkezlerin faaliyetlerinin kaynağı niteliğindeki lojistik işletme sayısı da bir diğer önemli göstergedir. Lojistik faaliyetler ancak lojistik yetki belgesi sahibi gerçek ya da tüzel kişilerce yapılabilmektedir. Lojistik merkezlerin sahip oldukları 202 adet lojistik yetki belgesine (L1+L2) karşın 42.981 adet taşımacı (K1+C2) bulunmaktadır (Tablo 2).

“Lojistik merkez kurulmasının ana amacı, ulaştırmada; araç kullanımı, insan gücü organizasyonu, ambar kullanımı, lojistik zinciri optimizasyonu ile toplam ulaştırma ve personel maliyetlerinde azalma, ulaştırma operatörlerinin toplam iş hacminde artış sağlanarak yüksek kalite düzeyine ulaşmak (TCDD,

Lojistik Merkezler)” olmasına rağmen, lojistik türü (L1+L2) yetki belgeleri sayısı, yetki belgeleri toplamı içerisinde %5 oranı teşkil etmektedir (Şekil 2).



Şekil 2. Yetki Belgesi Türlerinin Lojistik Merkezler ve Bölgelere Göre Dağılımları

Bir diğer önemli gösterge de lojistik merkez ve bölgeler bazında mevcut kara yolu taşıtı sayılarıdır. Bu göstergeyi inceleyebilmek için; bölgeler baz alınarak lojistik merkez başına Yurt içi ortalama taşımacı sayısının (K1 ve L1 yetki belgelerinin toplamının), lojistik merkez sayısına bölünmesi ile ve lojistik merkez başına uluslararası ortalama taşımacı sayısı ise C2 ve L2 yetki belgelerinin toplamının lojistik merkez sayısına bölünmesi ile elde edilen ortalama değerlere bakılmıştır. Lojistik merkez başına genel ortalama (tüm taşımacıların ortalaması) ise söz konusu dört yetki belgesi sayısı toplamının ilgili bölgede bulunan lojistik merkez sayısına oranlanması ile bulunmuştur (T.C. UDH Bakanlığı: Bölgelere Göre Geçerli Yetki Belgesi Sayıları ve Yüzdeler Dilimleri). Elde edilen bulgulara göre (Tablo 3);

Tablo 3. Kara Yolu Taşımacı Sayılarının Bölgelere ve Lojistik Merkez Sayılarına Göre Dağılımı

BÖLGE	ŞEHİRLERİN BÖLGE DAĞILIMLARI	Lojistik Merkez Sayısı	Yurt içi Ortalama	Uluslararası Ortalama	Genel Ortalama
1. Bölge	İstanbul, Edirne, Kırklareli, Kocaeli, Tekirdağ	3	4814	146	4960
2. Bölge	Ankara, Aksaray, Çankırı, Eskişehir, Kayseri, Kırıkkale, Kırşehir, Konya, Nevşehir	3	2296	49	2345
3. Bölge	İzmir, Aydın, Denizli, Manisa, Muğla, Uşak	3	1676	20	1696
4. Bölge	Bursa, Balıkesir, Bilecik, Çanakkale, Kütahya, Yalova	2	2051	11	2061
5. Bölge	Adana, Hatay, Karaman, Mersin, Niğde	2	1109	10	1119
6. Bölge	Antalya, Afyon, Burdur, Isparta	Yok			
7. Bölge	Gaziantep, Adıyaman, Kahramanmaraş, Kilis, Osmaniye, Şanlıurfa	1	1734	196	1930
8. Bölge	Diyarbakır, Batman, Bitlis, Elazığ, Hakkâri, Mardin, Siirt, Şırnak, Van	3	440	216	656
9. Bölge	Samsun, Amasya, Çorum, Ordu, Sinop	1	2425	25	2450
10. Bölge	Erzurum, Ağrı, Ardahan, Bayburt, Bingöl, Erzincan, Iğdır, Kars, Muş, Tunceli	2	663	36	698
11. Bölge	Trabzon, Artvin, Giresun, Gümüşhane, Rize	Yok			
12. Bölge	Sivas, Malatya, Tokat, Yozgat	1	2074	3	2077
13. Bölge	Bolu	Yok			
TOPLAM		21	2319	87	2406

Kaynak: Bölge Müdürlükleri ve Bağlı İller, T.C. UDH Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Bölgelere Göre Geçerli Yetki Belgesi Sayıları ve Yüzdeler Dilimleri, T.C. UDH Bakanlığı.

1. Bölge olarak adlandırılan (İstanbul, Edirne, Kırklareli, Kocaeli, Tekirdağ) ayrımda söz konusu bölge içinde yer alan; uluslararası kara yolu taşımacı sayısı 3 adet lojistik merkez için ortalama 146 adet olup Yurt içi kara yolu taşımacı sayısının lojistik merkez başına sayısı 4814 adettir. Bu durumda, 1. Bölge için, Yurt içi taşımacı sayısının uluslararası taşımacı sayısının 33 mislidir. 1. Bölge için lojistik merkez başına toplam kara yolu taşımacı sayısı ise ortalama 4960 adettir.

2. Bölge için lojistik merkez sayısına göre Yurt içi kara yolu taşımacı sayısı 2296 adet iken uluslararası kara yolu taşımacı sayısı 49 adet olup; Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası taşımacıların sayısının 47 mislidir dolayısıyla 2. Bölge lojistik merkezlerinin daha çok Yurt içine yönelik olduğu ifade edilebilir.

3. Bölge için lojistik merkez sayısına göre Yurt içi kara yolu taşımacı sayısı 1676 adet iken uluslararası kara yolu taşımacı sayısı 20 adet olup; Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası taşımacıların sayısının 84 mislidir.

4. Bölge için lojistik merkez sayısına göre Yurt içi kara yolu taşımacı sayısı 2051 adet iken uluslararası kara yolu taşımacı sayısı 11 adet olup; Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası taşımacıların sayısının 186 mislidir.

5. Bölge için lojistik merkez sayısına göre Yurt içi kara yolu taşımacı sayısı 1109 adet iken uluslararası kara yolu taşımacı sayısı 10 adet olup; Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası taşımacıların sayısının 111 mislidir. Bu bölgedeki lojistik merkezler en çok kara yolu yük taşıtı sayısına sahip ikinci bölgedir (Şekil 4).

7. Bölge için lojistik merkez sayısına göre Yurt içi kara yolu taşımacı sayısı 1734 adet iken uluslararası kara yolu taşımacı sayısı 196 adet olup; Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası taşımacıların sayısının 9 mislidir.

8. Bölge için lojistik merkez sayısına göre Yurt içi kara yolu taşımacı sayısı 440 adet iken uluslararası kara yolu taşımacı sayısı 216 adet olup; Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası taşımacıların sayısının 2 mislidir.

9. Bölge için lojistik merkez sayısına göre Yurt içi kara yolu taşımacı sayısı 2425 adet iken uluslararası kara yolu taşımacı sayısı 25 adet olup; Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası taşımacıların sayısının 97 mislidir.

10. Bölge için lojistik merkez sayısına göre Yurt içi kara yolu taşımacı sayısı 663 adet iken uluslararası kara yolu taşımacı sayısı 36 adet olup; Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası taşımacıların sayısının 18 mislidir. Bu bölge lojistik merkez başına en az kara yolu taşıtı sayısına sahiptir (Şekil 4).

12. Bölge için lojistik merkez sayısına göre Yurt içi kara yolu taşımacı sayısı 2074 adet iken uluslararası kara yolu taşımacı sayısı 3 adet olup; Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası taşımacıların sayısının 691 mislidir.

6. 11. ve 13. Bölgelerde lojistik merkez planlanmamıştır.

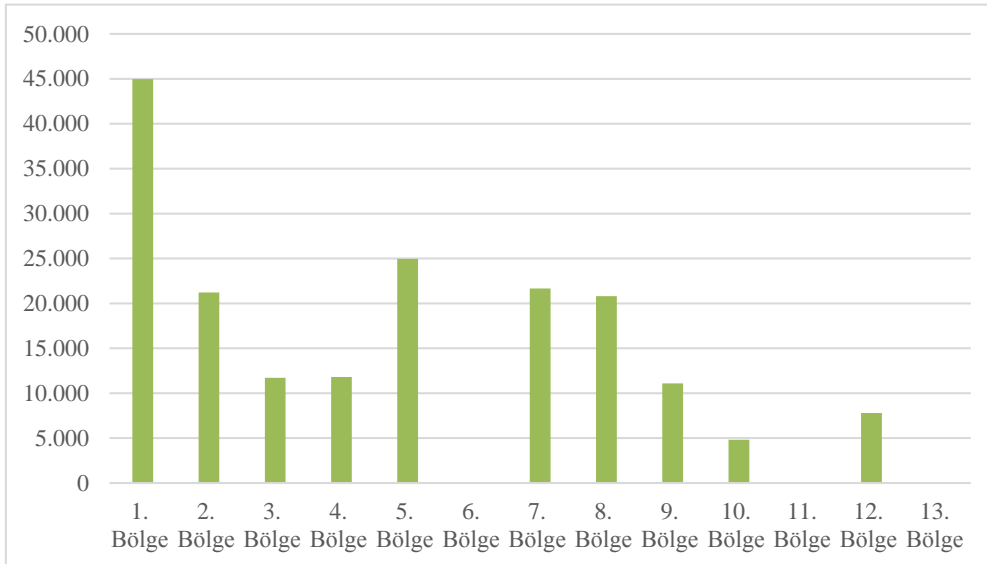
Toplam 21 lojistik merkez için her bir lojistik merkeze ortalama 2319 adet Yurt içi kara yolu taşımacısı, 87 adet de uluslararası kara yolu taşımacısı düşmektedir. Genel dağılımda Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası taşımacıların sayısının 27 katıdır. Dolayısıyla bölgelerdeki toplam 21 adet lojistik merkezin daha çok Yurt içi taşıma karakteristiğinde olduğu görülmektedir (Tablo 3). Örneğin, Türkiye'nin üretim, ihracat, ithalat, iç ve dış ticaretinin öne çıkan bölgesi olan 1. Bölge için (söz konusu bölgede yer alan İstanbul ili 2017 yılı Ülke ihracatının yaklaşık %50, ithalatının %58 oranını oluşturmaktadır (TÜİK: İllere Göre ihracat; İllere Göre İthalat) Yurt içi taşımacılarının sayısı uluslararası kara yolu taşımacılarından 33 kat fazladır ki bu durumda dış ticaret kapasitesi en yüksek olan 1. Bölgede dahi Yurt içi taşımanın ağırlık kazandığı görülmektedir. 12. Bölge için Yurt içi kara yolu taşımacılarının ağırlığı 691 kat olup en yüksek oranı oluşturmaktadır. Ayrıca 1. Bölge, lojistik merkez başına en fazla kara yolu yük taşıtının (kamyon, çekici ve römork toplamı) olduğu bölgedir (Şekil 4). Buna rağmen 8. Bölgede 2 adet Yurt içi kara yolu taşımacısına karşılık bir adet uluslararası kara yolu taşımacısı yer almakta ve en yüksek uluslararası kara yolu taşımacı dağılımı nispi olarak bu bölgede görülmektedir. Diğer yandan tüm lojistik merkezler dikkate alındığında yetki belgeleri özellik ve sayılarına göre Yurt içi taşımanın (%96) ağırlığı gözlemlenmektedir bir başka ifade ile 1 adet uluslararası kara yolu taşımacısına karşılık 27 Yurt içi taşımacısı bulunmaktadır (Tablo 3 ve Şekil 3). Dolayısıyla mevcut kara yolu yük taşımacılığı yetki belgelerinin dağılımı dikkate alındığında, vizyon hedeflemelerinde belirtildiği gibi; "Türkiye'yi uluslararası ölçekte bir lojistik merkezi haline getirilmesi" (UDH Bakanlığı: Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef: 2023) amacının gerçekleştirilebilmesinde söz konusu lojistik merkezlerin; karasal ulaşım ağırlıklı özelliklerle olmaları, hem demir yolu hem de kara yolu

ulaşım özelliklerinin daha çok Yurt içi ya da bölgesel nitelikte olmaları nedeniyle fazla katkı sağlayamayacağı izlenimini vermektedir.



Şekil 3. Lojistik Merkez Başına Düşen Yurt İçi ve Uluslararası Taşımacı Sayıları

Bir diğer önemli gösterge ise lojistik merkezlerin bulunduğu bölgelerdeki kara yolu yük taşıma aracı sayılarıdır. Kara yolu yük taşıtı sayıları; çekici, römork (yarı-römork + tam-römork) ve kamyon türü araçların toplamı alınarak elde edilmiştir (T.C. UDH Bakanlığı: Bölgelere Göre İstatistikler.). Kamyonetler, söz konusu taşıtların taşımış olduğu yükleri şehir içi ve bölgesel olarak kapıdan-kapıya ulaştırmakta kullanıldıkları için dikkate alınmamıştır. Bölgeler arasında en çok kara yolu taşıt sayısına bariz biçimde 1. Bölge sahipken, birbirlerine nispeten yakın sayılarda 5. 7. 2. ve 8. Bölgeler sıralanmaktadır. En az kara yolu taşıt sayısına ise 10. Bölgenin sahip olduğu görülmüştür. 6. 11. ve 13. Bölgeler için lojistik merkez planlanmadığından kara yolu taşıt sayısı dikkate alınmamıştır (Şekil 4). En yüksek taşıt sayısına sahip olan ilk iki lojistik merkezin (1 ve 5. Bölgeler) denize ulaşımı mümkün olduğu halde en yüksek kara yolu taşıt filosunu haiz olduğu görülmektedir. Bu durumda lojistik için çok ve en önde gelen ana taşıma türü olan su yolunun göz ardı edildiği görülmektedir. Oysa küresel lojistik için deniz yolu en ağırlıklı ulaşım modudur, öyle ki küresel ticarete konu olan ürünlerin yaklaşık %90 oranı deniz yolu ile taşınmaktadır (WTO: World Trade Statistical Review 2017).



Şekil 4. Lojistik Merkezlere ve Bölgelere Göre Kara Yolu Yük Taşıtı Dağılımı

Kaynak: Bölgelere Göre İstatistikler, T.C. UDH Bakanlığı.

4.3. Lojistik Merkezlerin Taşıma Modlarına Göre İrdelenmesi

Lojistik merkezlerin öne çıkan bir tanımı; “hem ulusal hem de uluslararası transit taşımacılık, lojistik ve dağıtım ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli operatörler tarafından ticari olarak gerçekleştirildiği belirli bir alandaki bir merkez” biçiminde ifade edilmekte ve intermodal taşıma yapılabilmesi için çeşitli nakliye

modlarına sahip olması beklenmektedir (kara yolu, demir yolu, hava yolu, deniz ve iç su yolu) (Europlatforms: Logistics Center Definition). Bu tanım, bir lojistik merkezin tüm taşıma modlarına sahip olmasına hatta özellikle de intermodal sisteme uygun olmasına vurgu yapmaktadır. Başta taşıma işi olmak üzere, taşıma türleri ve diğer taşıma ve lojistik hizmetlerinin bütünsel bir yaklaşımla birbirlerini tamamlayıcı şekilde bütünleştirilmesi olarak tanımlanabilecek entegrasyon lojistik hizmetler, lojistik merkezler için aranan çok önemli bir başka özelliktir (Doğan, 2014: 102). Bir lojistik merkez aynı zamanda bütün taşıma türlerinin düğümlenip birbirlerine bağlandığı (hub) yer konumundadır. Bu doğrultuda lojistik merkezlerin sahip oldukları ulaşım modları incelendiğinde; taşımacılığın adeta bel kemiği durumundaki deniz yolu ulaşımına, Samsun lojistik merkezinin dışında hiçbirisinin sahip olmadığı görülmektedir. Öyle ki deniz kenarında bulunan İstanbul (Halkalı ve Yeşilbayır), İzmir (Kemalpaşa) ve Kocaeli (Köseköy) gibi kentlerdeki lojistik merkezler dahi müstakil olarak deniz ulaşımı imkanına sahip bulunmamaktadırlar. Benzer şekilde iç su yolu ve nehir yolu taşımacılığının da planlanan hiçbir lojistik merkezin sahip olmadığı da bir başka tespittir. Buna mukabil tüm lojistik merkezlerin demir ve kara yolu ulaşımına sahip oldukları tespit edilmiştir (Tablo 4).

Tablo 4. Lojistik Merkezlerin Sahip Oldukları Ulaşım Modları

LOJİSTİK MERKEZ		SAHİP OLDUĞU ULAŞIM MODLARI				Bulunduğu Bölge
ŞEHİR	DURUM	Deniz Limanı	Demir Yolu Hattı	Nehir/İç Su Yolu	Kara Yolu	
İstanbul (Halkalı)	Faal	Yok	Var	Yok	Var	1
İzmit (Köseköy)	Faal	Yok	Var	Yok	Var	
İstanbul (Yeşilbayır)	Proje aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	
Eskişehir (Hasanbey)	Faal	Yok	Var	Yok	Var	2
Konya (Kayacık)	Yapım aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	
Kayseri (Boğazköprü)	Proje aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	
Denizli (Kaklık)	Faal	Yok	Var	Yok	Var	3
Uşak	Faal	Yok	Var	Yok	Var	
İzmir (Kemalpaşa)	Faal	Yok	Var	Yok	Var	
Balıkesir (Gökköy)	Faal	Yok	Var	Yok	Var	4
Bilecik (Bozüyük)	Yapım aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	
Mersin (Yenice)	Yapım aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	5
Karaman	Proje aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	
Kahramanmaraş (Türkoğlu)	Faal	Yok	Var	Yok	Var	7
Mardin	Yapım aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	8
Şırnak (Habur)	Proje aşamasında	Yok	Yok	Yok	Var	
Bitlis (Tatvan)	Proje aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	
Samsun (Gelemen)	Faal	Var	Var	Yok	Var	9
Kars	Yapım aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	10
Erzurum (Palandöken)	Yapım aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	
Sivas	Proje aşamasında	Yok	Var	Yok	Var	12

Kaynak: TCDD. Lojistik Merkezler; UDH Bakanlığı Bölgeler.

Bulgulara göre, faaliyette bulunan 9 adet lojistik merkezi ile kurulum çalışmaları/planlamaları devam eden 12 adet lojistik merkezin neredeyse tamamının “kuru liman” niteliğinde oldukları, Samsun lojistik merkezi hariç hiçbirisinin su yoluna erişim olanağına sahip olmadıkları gözlemlenmiştir (Tablo 4).

5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

T.C. UDH Bakanlığı tarafından planlanan 21 adet lojistik merkez; sahip oldukları ulaşım türleri, taşıma araçları, taşımacı nitelik ve özelliklerine göre irdelenmiştir, bu çalışma ışığında;

Samsun hariç tüm lojistik merkezlerin deniz yolu (ve genel olarak su yoluna) erişimi bulunmamaktadır. Söz konusu merkezlerin daha çok Yurt içi demir yolu ağı üzerinde, “merkez gar” biçiminde ve Yurt içine yönelik olduğu izlenimi ortaya çıkmaktadır.

Bütün lojistik merkezler için kara yolu ve demir yolu ulaşımının, ana ulaşım türleri olarak belirlendiği gözlemlenmiştir. Lojistik merkezlerin daha ziyade birer “kuru liman” niteliğinde oldukları sonucuna varmak yanlış olmayacaktır. Oysa küresel merkez olma iddiasında bulunan bir lojistik merkezin deniz ulaşımına sahip olması kaçınılmazdır.

Lojistik merkezlerin planlamasında şehir ve bölgelerin ticari hacimlerinin dikkate alınmamış olduğu gözlemlenmektedir. Bu doğrultuda 13. Bölge (Bolu, Bartın, Düzce, Karabük, Kastamonu, Sakarya, Zonguldak) için lojistik planlamasının gerekli olduğu düşünülmektedir.

Lojistik merkezlerin planlanmasında taşımacı sayılarının, uluslararası taşımaların, lojistik işletmecilerin dağılım ve sayılarının dikkate alınmadıkları gözlemlenmektedir. Lojistik merkezlerde faaliyette bulunan en önemli yapılar lojistik işletmeler olup sayılarının yeterli olmadıkları düşünülmektedir. Üstelik küresel bir lojistik nokta olma hedefinin gerçekleştirilmesinde bu durumun eksiklikten öte çok büyük bir engel olacağı düşünülmektedir.

Bölgelere göre, lojistik türü (L1+L2) yetki belgelerinin, yetki belgeleri toplamı içerisindeki payı ise %5 oranındadır. Bu oran, lojistik merkezler için çok önemli bir dezavantaj olmasının yanında ülke lojistik sektörü için de ciddi bir olumsuz durumdur. Müstakil ve bağımsız taşımacılıktan yüksek katma değerli lojistik hizmet üretimine geçişin neredeyse zorunlu olduğu küresel ticaret ortamında, lojistik faaliyetlerin hem nicelik hem de nitelik olarak zenginleştirilmesi kaçınılmaz görülmektedir.

Söz konusu lojistik merkezlerinin tamamıyla kara ve demir yolu ancak özellikle de kara yoluna bağımlılığının olduğu görülmektedir. Bilhassa su yoluna sahip olunmaması hayati derecede önemli, hatta bunu sağlayamayan merkezlerin lojistik merkez oldukları dahi tartışma götürür durumdadır (Europlatforms: Logistics Center Definition). Oysa lojistik merkezlerin en önemli özelliklerinden birisi de tüm taşıma modlarına sahip olmalarıdır. Buna rağmen lojistik merkezlerin intermodal sistemi destekler nitelikte olması planlanmasına rağmen daha çok tek, en fazla iki taşıma moduna erişebildikleri bir başka tespittir, bu durum küresel lojistiğin en önemli enstrümanlarından olan taşıma sistemlerinden (intermodal ve kombine) yararlanılamayacağı sonucunu doğurmaktadır. Dolayısıyla lojistik merkezlerin hiçbirisinin intermodal ya da kombine taşıma sistemine sahip olmadıkları sadece iki adet taşıma modu üzerinden ulusal ve uluslararası düzeyde taşıma yapmayı benimsemiş oldukları gözlemlenmektedir. Küresel, hatta bölgesel bir lojistik merkezin bünyesinde tüm taşıma türlerine sahip olmasının yanında, bu taşıma türlerini (deniz, su, hava, boru, iç su, demir yolu taşıma modaları) yüksek entegrasyonla sistemleştirmesi gerekmektedir (Europlatforms: Logistics Center Definition). Sahip olunan ulaşım modlarından kasıt, lojistik merkezin alanı içerisinde erişilebilir bulunan, tesis içi hariç olmak üzere ayrıca bir taşıma işi gerektirmeden erişilebilen müstakil taşıma modlarıdır. Lojistik merkezlerin kuru limandan ziyade ıslak terminaller olarak tasarlanması son derece yerinde olacak ve küresel taşımalarda etkinlik ve verimlilik kazandıracaktır.

Bakanlığa ait yayınlar ve belgelerde hatta aynı belge içinde dahi hem lojistik köy hem de lojistik merkez olarak ifade edilmiş olan lojistik merkezler için hem planlama hem de icra ediliş tarzı itibari ile bilimsel yaklaşımların ve gerçekçi ancak iddialı vizyonel hedeflerin belirlenmesi yararlı olacaktır.

Küresel ticaret her geçen gün daha rekabetçi fiyatlara, daha hızlı teslimatları daha kaliteli hizmete, çok daha fazla katma değerli ve son derece entegre lojistik hizmetlere ihtiyaç duymaktadır. Bu durum ise lojistik merkezleri her geçen gün daha önemli bir konuma sürmektedir. Bir dönemin; kara yolu, hava yolu, demir yolu ve deniz yolu terminalleri kendilerine has isimlerle, birbirlerinden kopuk ve müstakil bir biçimde teşkil edilirken; günümüzde yüksek entegrasyon temelinde tek bir birleşik lojistik altyapı niteliğine bürünmektedirler. Küresel ticaretin çok önemli sayılan eski deniz limanları artık birer lojistik merkezler haline gelmişlerdir (Shanghai, Rotterdam, Frankfurt, Singapur limanları gibi). Söz konusu tesisler sadece taşıma türlerinin tümünü (hava, kara, deniz, demir ve iç su yolları) birbirine entegre ederek bağlayan bir altyapıdan öte, ayrıca yüksek katma değerli entegre lojistik yeteneklere sahip bulunmaktadır. Tehlikeli madde, ATP ürünleri, tahıl, enerji gibi neredeyse tüm ürünler için hususi lojistik işlemler yapılabilen; elleçleme, depolama, dağıtım gibi temel lojistik faaliyetlerinin yanı sıra tedarik, gümrük hizmetleri, dış kaynak kullanımı, danışmanlık ve destek gibi lojistiğin 3. ve 4. parti hizmetlerinin tüm imkanları da sunulabilmektedir. Üstelik günümüzde lojistiğe kamu yönetimlerinin de bakışı değişmiş; lojistik yetenekler gelişmişlik düzeyinin bir göstergesi, uluslararası ticaret alanında çok önemli bir hizmet sektörü ve ticarete stratejik bir avantaj olarak görülmeye başlanmıştır. Devletlerin lojistik merkezlere bakışı yerel, ulusal ya da bölgesel olmanın çok ötesine geçmiş daha çok uluslararası ticaretin kilit merkezleri anlayışına erişmiştir. Bu nedenlerden ötürü olsa gerek devletlerin, lojistik merkezleri, doğrudan ya da dolaylı, maddi ve yasal destek veya teşviklerle geliştirmeye çalıştıkları görülmektedir. Türkiye birçok bakımdan küresel lojistik noktası olma potansiyelini haizdir. Konuya bilimsel ve vizyonel bakış açısı ile yaklaşılması durumunda kısa süre içinde lojistik konusunda en

önemli ülkeler arasına girmesi ve LPI sıralamasında hızla üst noktalarda yer alması son derece olası görülmektedir.

KAYNAKLAR

- DOĞAN, A. (2014). *Kara Yolu Yük Taşımacılığı*. İstanbul: Beta.
- EUROPLATFORMS. (2004). *Logistics Centres Directions For Use*. https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EN-REV-What_is_a_Freight_VillageFinalcorretto.pdf. (01 Haziran 2018).
- EUROPLATFORMS. *Logistics Center Definition*. [http://europlatforms.eu/Logistic%20 Center Definition.html](http://europlatforms.eu/Logistic%20Center%20Definition.html). (29 Ocak 2018).
- HIGGINS, C. D. & Ferguson, M. R. (2011). *An Exploration of the Freight Village Concept and its Applicability to Ontario*. Hamilton, Ontario: McMaster University.
- HIGGINS, C.D., Ferguson, M. & Kanaroglou, P.S., (2012). Varieties of Logistics Centres: Developing a Standardized Typology and Hierarchy. *Journal of the Transportation Research Board*. 2288.
- JICA. (2015). *Master Plan for Development of an International Logistics Hub for Sadc Countries in The Republic of Namibia*. Japan International Cooperation Agency (JICA).
- MEIDUTE, I. (2005). Comparative Analysis of the Definitions of Logistics Centres. *Transport*. 20.3, 106-110.
- NOTTEBOOM, T. E. & Rodrigue, J. P. (2009). Inland Terminals within North American and European Supply Chains. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*. 78.
- OECD. *Glossary of Statistical Terms*. <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=6254>. (03 Haziran 2018).
- PORT OF ROTTERDAM. *Facts & Figures*. <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/facts-and-figures-port-of-rotterdam-2016.pdf>. (09 Haziran 2018).
- RIMIENE, K. & GRUNDEY, D. (2007). Logistics Centre Concept through Evolution and Definition. *Engineering Economics*. 4.54, 87-95.
- RODRIGUE, J. P., COMTOIS, C. & SLACK, B. (2013). *The Geography of Transport Systems*. Third Ed., Abingdon, Oxon: Routledge.
- RODRÍGUE, J. P., DEBRÍE, J., FREMONT, A. & GOUVERNAL, E. (2010). Functions and Actors of Inland Ports: European and North American Dynamics. *Journal of Transport Geography*, 18.4, 519-529.
- T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI. *4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu*. (19.07.2003 tarih ve 25173 sayılı R.G.).
- T.C. UDH BAKANLIĞI. *Bölgeler*. <http://www.ubak.gov.tr>, (02 Şubat 2018).
- T.C. UDH BAKANLIĞI. *Bölgelere Göre Geçerli Yetki Belgesi Sayıları ve Yüzdeler Dilimleri*. http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/KUGM/tr/Belgelik/doc/20110216_154415_2769_1_45871.swf. (12 Şubat 2018).
- T.C. UDH BAKANLIĞI. *Karayolu Taşıma Yönetmeliği* (08.01.2018 tarih ve 30295 sayılı R.G.; 25.05.2018 tarih ve 30431 sayılı R. G. 1. Değişiklik).
- T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI. *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023*. (http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye_Ulasim_veIletisim_Stratejisi.pdf). (03 Haziran 2018).
- T.C. UDH BAKANLIĞI KARAYOLU DÜZENLEME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ. *Bölge Müdürlükleri ve Bağlı İller*. <http://www.kugm.gov.tr>. (01 Mart 2018).
- T.C. UDH Bakanlığı. *Bölgelere Göre İstatistikler*. <http://www.udhb.gov.tr/is-21-kdgm-karayolu-duzenleme-genel-mudurlugu-.html>. (10 Mart 2018).

- TCDD. (2015). *Stratejik Plan: 2015-2019*. <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/stratejik2015.pdf>. (02 Şubat 2018).
- TCDD. *Lojistik Merkezler*. <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistik.pdf>. (03 Haziran 2018).
- TCDD. *Lojistik Merkezler*. <http://www.tcdd.gov.tr/content/33>. (04 Haziran 2018).
- TÜİK. *İllere Göre ihracat; İllere Göre İthalat*. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046. (01 Mart 2018).
- UNITED NATIONS. (2001). *Terminology on Combined Transport*. New York and Geneva: United Nations.
- UNITED NATIONS. (2002). *Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres*. New York: United Nations.
- WTO. (2017). *World Trade Statistical Review 2017*. Geneva: WTO.
- WTO. *World trade in commercial services by category 2006-2016*. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2017_e/wts17_toc_e.htm. (03 Haziran 2018).