

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK HİZMETLERİNİN GELİŞİMİNİN İHRACATTAKİ BÜYÜMEYE ETKİLERİ

İsmet ATEŞ

Adnan Menderes Üniversitesi, Nazilli İİBF
İsabeyli Yerleşkesi Nazilli-AYDIN
E-posta: iates9@gmail.com

Erhan IŞIK

Kalaba M. Fatih. C. 47/3 Keçiören-ANKARA
E-posta: isikerhan@hotmail.com

Özet

Bu çalışmada, lojistik sektöründe sunulan hizmetlerde ortaya çıkan gelişmelerin, Türkiye'nin ihracatı üzerinde bir etkisinin olup olmadığı araştırılmaktadır. Kurulan ekonometrik modelin temelini, Lojistik – ihracat – ekonomik büyüme arasındaki ilişkiler oluşturmaktadır. Oluşturulan ekonometrik modelden elde edilen bulgular yorumlanmıştır.

Lojistik sektörü ile ihracat arasında kısa dönem aralığında bir ilişki kurulamamış, fakat uzun dönemde lojistik sektöründen ihracata doğru Granger nedensellik ilişkisi bulunmuştur. Ayrıca lojistik sektörü gelirlerinden, sanayi üretim endeksine doğru tek yönlü; gayri safi milli hasılaya doğru çift yönlü bir nedensellik ilişkisi bulunmuştur. Sonuç olarak lojistik sektörü ile ihracat arasında uzun dönemde Granger nedensellik ilişkisi kurulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Türkiye'de lojistik gelişmeler, lojistik –ihracat- büyüme ilişkisi

Alan Tanımı: Ekonomi, İktisadi Büyüme: Ülke ve Endüstri Düzeyindeki Çalışmalar

THE EFFECTS OF DEVELOPMENT IN LOGISTICS SERVICES ON EXPORT LED GROWTH IN TURKEY

Abstract

The effects of development in logistics services on export led growth in Turkey are investigated in this study. The econometric base of the relations between logistics-export- economic growth is set by examining the Turkish foreign trade volume by years. The findings derived from the analysis are annotated. In conclusion, no relation can be found between logistics sector and export in short run but, in long run a Granger causality relation from logistics sector to export is found. In addition, a duplex causality relation from logistics sector revenue to industries production index. Consequently, a Granger causality relation from logistics sector and export is found in long run.

Key Words: The logistics developments in Turkey, the relation among logistics-export-growth

JEL Classification: A10, O41

1. GİRİŞ

Lojistik faaliyetler, insanoğlunun tekerleği icat etmesiyle başlamıştır. Bu icat elbette ki sadece taşımacılık alanının temelini oluşturmuş olsa da, taşımacılığın lojistiğin esas faaliyeti olması sebebiyle lojistik kavramının geçmişi tekerleğin icadına dayandırmak yanlış olmayacaktır.

Lojistik sektörü içinde lokomotif unsur şüphesiz denizyolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığında ise dönüm noktası konteynerlerin kullanılmaya başlanmasıdır. 1930 yılında Amerikalı bir kamyoncunun limanda yükünü gemiye boşaltmak için beklerken, taşıdığı yükün kamyonun boşaltılıp gemiye yüklenmesi yerine, kamyonun kasasının doğrudan yük olarak gemiye taşınması fikrinden yola çıkarak tasarladığı mekanizma bugünkü konteynerlerin temelini oluşturmaktadır (Akçay, 2005: 40). Lojistik, elbette sadece denizyolu kanalıyla yapılmakta olan bir faaliyet değil karayolu, havayolu, boru hatları vb diğer kanalları da içermektedir.

2. LOJİSTİK HİZMETLERDEKİ GELİŞMELER

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre, uluslararası ticaretin boyutu 18 trilyon dolar civarındadır (Uçar, 2007: 35). Demiryolları ilk olarak 1830 yılında İngiltere’de inşa edilmiştir. İngilizlerin demiryolunu kullanmak istemelerinin nedeni ticareti geliştirmek, hammadde kaynaklarına ulaşmak, yeni pazarlara ulaşmak olarak özetlenebilir (Akçay, 2005: 46). Lojistik sektörü ile ticaret arasında aşağıdaki gibi bir döngü söz konusudur:

Uluslararası ticaret artarsa, lojistik hizmet kullanımı artar, dolayısıyla lojistik sektöründe gelişmeler sağlanır.

Lojistik sektöründeki gelişmeler uluslararası ticareti kolaylaştıracağından uluslararası ticareti arttırır.

Denizyolu taşımacılığında konteynerlerin kullanılmasıyla, yer ve zaman faydası yaratılması, tek ünite ile farklı taşıma sistemleri arasında kolay transfer işlemlerinin gerçekleşmesi, ürünlerin defalarca değil yalnız bir kere paketlenip taşınması gibi bir çok konuda kolaylık sağlanmıştır. Gemilerin büyüklükleri ve süratlerindeki artış taşıma sürelerinin kısılmasına ve tek seferde daha çok ürün taşınmasına olanak sağladığı için ölçek ekonomisine geçişte önemli bir unsur olmuştur. “Günümüzde deniz yoluyla gönderilen yüklerin yaklaşık %90’ı konteynerler ile sevk edilmektedir. 2005 yılı itibariyle dünya üzerinde 18 milyon konteyner 200 milyondan fazla dönüşüm yapmıştır” (Gönel, 2007: 28).

Asfalt yolların çoğalmasıyla demiryoluna olan ilgi azalmaya başlamıştır. 1956 – 1965 yılları arasında bütünleşik lojistik olgusu netleşmeye başlamıştır. Bu yıllar arasında dünyada egemen olan ekonomik eğilimler sonucu lojistik olgusunun kavramsallaşmasına katkıda bulunacak dört önemli gelişme yaşanmıştır. Bu gelişmeler (Gün, 2007: 12):

- Toplam maliyet analizinin gelişimi,
- Sistem yaklaşımının iş çevrelerince uygulanmaya başlanması,
- Müşteri hizmetlerine iş çevrelerince önem verilmesi,
- Pazarlama kanalları üzerinde yeni çalışmalar yapılmasıdır.

1966 – 1970 yılları arasında yaşanan lojistik gelişmeler, daha çok “lojistik yönetimi” kavramının ortaya çıkmasına doğru giden bir yol izlemiştir. Bugünkü lojistik hizmet sağlayıcısı işletmelerin

ilk örnekleri 1970'li yıllarda ortaya çıkmıştır. Aynı dönemlerde stok kontrolü ve sipariş işleme konularına eğilim başlamıştır. Bu dönemde dağıtımaya yönelik hizmet veren işletmeler; sipariş işleme, depolama, stok kontrolü gibi hizmetleri de işletme bünyelerinde sunmaya çalışmışlardır. 1980 sonrası dönem dünya genelinde hızlı gelişmelerin yaşanmaya başladığı bir dönem olmuştur. Özellikle iletişim ve bilgi işlem teknolojilerinde hızlı gelişmeler görülmüştür. Lojistik sektörü için ise, kurumsallaşmanın ve uzmanlaşmanın hız kazandığı bir dönem olmuştur (Dostsever, 2007: 3-4).

1960'lı yıllarda ise uçak teknolojisi Ay'a ulaşacak kadar gelişmiştir. 1969 yılında Amerikalı astronotlar Ay'a inmeyi başarmışlardır. 1976 yılında ses hızının üstü hızda yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmiştir. 1990'lı yıllarda ise artık uçak teknolojilerinde devrim sayılabilecek gelişmeler olmuyordu. Bu dönemde artık ufak tefek iyileştirmeler üzerinde çalışılıyordu (Havatrafik, 25.05.2009).

2.1. Lojistik Hizmetlerindeki Gelişmelerin Dış Ticaret Üzerindeki Etkisi

Lojistik hizmetlerdeki gelişmeler elbette dış ticaret, ithalat ve ihracat olmak üzere iki farklı kanaldan etkilenmektedir. İhracat ya da ithalat kavramları, ülkenin ticaretin hangi tarafında olduğuna göre farklı adlandırılmakta ve aslında bir kavramı işaret etmektedir. Aşağıda Türkiye'de ithalat ve ihracatın lojistikle birlikte gelişim seyrine değinildikten sonra lojistikle ihracat arasında ilişki analize tabi tutulmuştur.

2.1.1. İthalat

Lojistik sektörünün ve hizmetlerin Türkiye'deki gelişimini Cumhuriyet dönemi içinde incelemek daha doğru olacaktır. Lojistiğin dünyadaki gelişimi, Türkiye açısından Cumhuriyet dönemine denk gelmektedir. Türkiye 1923 yılı itibariyle yeni bir döneme girmiş ve muhasır medeniyetler seviyesine çıkmak için bir dizi uygulamalar yapmaya başlamıştır. Bütün bu uygulamalardan amaç milli bir sanayi oluşturulması ve Türk sanayinin gelişmesini sağlayarak güçlü bir ekonomik yapı oluşturmaktır. Bunun için yapılan ilk işlerden birisi de ithal ikameci sanayileşme politikasıdır. Bu politika ile Türkiye, karşılayamadığı bir takım ihtiyaçlarını yurt dışından ürünler ithal ederek karşılamak yerine aynı ihtiyaçlara cevap verebilecek ürünleri Türkiye'de üretmek istemiştir. Ulu önder Atatürk de sanayileşmenin gelişmiş Türkiye'ye ulaşmak için önemli bir unsur olduğunu her fırsatta dile getirmiştir. Bir konuşmasında Atatürk: "Sanayileşme en ileri ve gelişmiş Türkiye'ye ulaşmak için en kısa yoldur. Vatan savunması buna bağlıdır." Diyerek milli sanayinin ne kadar önemli olduğuna dikkat çekmiştir (Karluk, 2002: 216).

2.1.2 İhracat

Türkiye'nin ihracat yapısının temeli ithal ikameci sanayileşme politikalarına dayanmaktadır. Buna karşın 1980 sonrası yaşanan gelişmeler ihracat yapısını değiştirmiştir. 1980 yılı ile birlikte Türkiye, ithal ikameci sanayileşme politikasından vazgeçmiş bunun yerine ihracata dayalı büyüme politikasının ekonomi açısından daha doğru bir yaklaşım olacağı görüşünü benimsemiştir.

Bu gelişmeler ile Türkiye küreselleşme sürecine girmiş, küresel ticaretten kendi payına düşeni almaya başlamıştır. İthalatın önündeki engellerin kalkmasıyla rekabete dayalı serbest piyasa mekanizması da işlemeye başlamıştır.

Türkiye'de ihracatın geliştirilmesine yönelik atılan adımlarda birisi de Türk Eximbank'ın kurulmasıdır. 1987 yılında kurulan Türk Eximbank'ın temel amacı; ihracatın geliştirilmesi, ihraç

ürünlerinin çeşitlendirilmesi, ihraç ürünlerine yeni pazarlar kazandırılması, ihracatçıların uluslararası ticarete paylarının arttırılması ve girişimlerinde gerekli desteğin sağlanması olarak sayılabilir (Eximbank, 27.06.2009).

3. LOJİSTİK VE İHRACAT ARASINDAKİ İLİŞKİ

İhracat ve ekonomik büyüme konusu sürekli iktisatçıların ilgi alanı olmuştur ve zamanla ihracata dayalı ekonomik büyüme modelleri oluşturulmuştur. Şüphesiz ihracat ekonomik büyüme üzerinde etkisi olan bir unsurdur, fakat bu etkinin derecesi ve sürdürülebilir olması önemlidir. Dış ticarete lojistik sektörü, olmazsa olmaz unsurdur. İthal edilen veya ihraç edilen tüm ürünler lojistik hizmetlere mutlaka konu olmaktadır. Dolayısıyla dış ticaret ve lojistik, özellikle de taşımacılık, arasında bir ilişki olduğu ve bu ilişkinin de dolaylı olarak dış ticareti etkilediği bu çalışmanın temel varsayımdır.

Bu çalışmada kurulacak ekonometrik model ile lojistik sektörü ve ihracat arasında ilişki olup olmadığı araştırılacaktır. Lojistik sektörüne ait detaylı ve kullanılabilir sağlıklı rakamsal veriler bulunmadığı için ulaştırma sektörü gelirleri veri olarak kullanılacaktır. Ayrıca lojistik sektöründe yaşanan tüm gelişmelerin rakamsal yansımaları ulaştırma alt sektörüne doğrudan yansıdığı düşünülmüştür. Kurulan modelde Türkiye Sanayici ve İşadamları Derneği (TÜSİAD) ve Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB)'nın 1990 – 2005 yıllar arası üçer aylık dönemlere ait veriler kullanılmıştır.

San: Sanayi üretim endeksi, Ula: Ulaştırma sektörü gelirleri, Ex: İhracat, C: Sabit terim

Veriler	ADF test istatistiği	%5 kritik değer
San	-5.162.627	-2.913.549
Ex	-5.595.657	-2.913.549
Ula	-5.700.030	-2.913.549

Mackinnon 1996 kriterine göre.

$San = C + \beta_1 EX + \beta_2 ULA + Ut$ ise; K: 3, N: 64

Durbin – Watson istatistik değeri 2,474163 > 2 olduğu için içsel bağıntı sorunu yoktur.

R2 = 0,152025; modelde kullanılan bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkeni açıklayabilme başarısı %15'dir.

İhracat, sanayi üretim endeksini etkilemektedir, ihracatın sanayi üretim endeksi üzerindeki etkisi %21dir.

Model için ekonometrik model tahmini sonuçları.

Dependent Variable: SAN

Method: Least Squares

Date: 07/08/09 Time: 21:32

Sample (adjusted): 1990Q3 2005Q4

Included observations: 62 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
EX	0.217586	0.074824	2.907991	0.0051
ULA	0.057622	0.074068	0.777970	0.4397
C	0.000159	0.014910	0.010686	0.9915

R-squared	0.152025	Mean dependent var	0.000487
Adjusted R-squared	0.123280	S.D. dependent var	0.125370
S.E. of regression	0.117388	Akaike info criterion	-1.399482
Sum squared resid	0.813020	Schwarz criterion	-1.296557
Log likelihood	46.38396	Hannan-Quinn criter.	-1.359071
F-statistic	5.288773	Durbin-Watson stat	2.474163
Prob(F-statistic)	0.007714		

F istatistik > F tablo ise; H0: red, H1: kabul

F istatistik < F tablo ise; H0: kabul, H1: red

Modelin anlamlılık testi ise; F tablo = $F_{(k-1, n-k)}$ ise; $F_{(3-1, 64-3)}$

F istatistik > F tablo: 5,288773 > 3,15 olduğundan bağımsız değişkenler bağımlı değişken üzerinde etkilidir. Veriler anlamlı olduğundan H1 kabul edilir.

Model Pairwise Granger Causality Tests

Date: 07/09/09 Time: 03:27

Sample: 1990Q1 2005Q4

Lags: 4

Null Hypothesis:	Obs	F-Statistic	P rob.
ULA does not Granger Cause SAN	58	2.38 342	0. 0640
SAN does not Granger Cause ULA	58	1.26141	0.2979
EX does not Granger Cause SAN	58	1.40 797	0. 2453
SAN does not Granger Cause EX	58	5.11310	0.0016
EX does not Granger Cause ULA	58	0.36 479	0. 8325
ULA does not Granger Cause EX	58	3.62655	0.0115

Granger nedensellik testi sonuçlarına göre, ulaşım sektörleri gelirlerinden sanayi üretim endeksine doğru nedensellik ilişkisi bulunmaktadır. Ayrıca sanayi üretim endeksinden ihracata doğru ve ulaştırma sektörü gelirlerinden ihracata doğru edensellik ilişkisi görülmektedir.

4. SONUÇ

Yapılan ekonometrik analizler sonucu Türkiye’de ulaştırma sektörü gelirleri ve ihracatın sanayi üretim endeksi üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Kurulan ekonometrik modele göre çıkan sonuçlar yorumlandığında sanayi üretim endeksinin açıklanmasında, ulaştırma sektörü gelirleri anlamsız çıkmış, buna karşın ihracatın sanayi üretim endeksi üzerinde etkili olduğu görülmüştür. Yani ihracatta ortaya çıkan bir birimlik değişim sanayi üretimini %21 oranında değiştirmektedir ve aralarındaki ilişki doğru orantılıdır. R2 değerinin 0,15 olması, modelin sanayi üretim endeksinin açıklamak konusunda %15’lik bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Bu sonuca göre sanayi üretim endeksinin açıklayabilecek diğer unsurlar %85 oranındadır. Ayrıca modelde kullanılan parametreler arasında içsel bağıntı sorunu olmaması modelin doğru tahmin edildiğini göstermektedir. Model için yapılan Granger nedensellik testi sonuçlarına göre; ulaştırma gelirlerinden sanayi üretim endeksine, sanayi üretim endeksinden ihracata ve ulaştırma sektörü gelirlerinden ihracata yönelik tek taraflı nedensellik ilişkileri bulunmaktadır. Bu sonuçlara göre ulaştırma sektörü gelirleri üzerinde ihracat dışı unsurların daha etkili olduğu söylenebilir. Ulaştırma sektörü gelirleri üzerinde ithalatın daha etkili olduğu ve Türkiye’nin yurt dışına yapmış olduğu ihracat işlemlerinde ihracat yapılan ülkelerin lojistik hizmet sağlayıcılarından, Türkiye’nin yapmış olduğu ithalat işlemlerinde ise Türk lojistik hizmet sağlayıcılarından yararlandığı şeklinde bir yorumlama yapılabilir. İhracatın sanayi üretim endeksi üzerindeki nedensellik ilişkisine göre sanayi üretim endeksinin ihracat üzerindeki nedensellik ilişkisi daha kuvvetlidir. Bu sonuca göre Türkiye sanayinde ortaya çıkan üretim artışı ihracatı arttırabilmektedir. Üretim artışı ile sağlanan birim maliyetlerin düşmesi ile göreceli olarak Türk sanayi ürünleri uluslararası pazarlarda daha ucuz algılanmaktadır. Bu durum ihracatın artmasını sağlamaktadır. Kısaca Türkiye sanayinde ölçek ekonomisine geçildikçe ihracat artacaktır.

Model için yapılan analizlerde ulaştırma sektörü gelirlerinde ithalatın daha etkili olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu çalışmada ortaya çıkan genel sonuç ise, ulaştırma sektörü gelirlerinin artmasında ihracat değil ithalat daha etkilidir. Türkiye’nin dış ticaret hacmi ve yapısı incelendiğinde ithalatın ihracattan daha fazla olduğu görüleceğinden bu durum normal görülmüştür. Ayrıca Türkiye’nin yapmış olduğu ithalat işlemlerinde yerli lojistik sektörü, ihracata oranla daha etkili kullanıldığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca Türkiye genel olarak enerji ve ara mallar ithal eden bir ülke olduğu durumu göz önüne alındığında, ithalatın sanayi üretim endeksinin arttırdığı düşünülmüştür. Dolayısıyla Türkiye’de üretim artışı sağlanmasının ihracatı arttırdığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuçlar göstermiş ki Türkiye ölçek ekonomisine geçtikçe enerji ve ara mal ithalatı artacak, dolayısıyla sanayi üretimi artacak, üretim artması nedeniyle birim maliyetler azalacak ve uluslararası pazarlarda Türk sanayi ürünleri nispeten ucuzlayacağı için ihracat artacaktır. İthalatın artması lojistik sektörü gelirlerini de arttıracaktır ve uzun dönemde ihracattaki artışların lojistik sektörü üzerinde etkili olabileceği ve lojistik sektör gelirlerini arttırabileceği kanısına varılmıştır.

KAYNAKLAR

Kitaplar

Karlık, R. *Türkiye Ekonomisi (7. Baskı)*, İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım, 2002

Saatçioğlu, C. *Ulaştırma Sistemleri Ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*. Ankara: Gazi Kitabevi, 2006

Tezler

Akçay, V.H. *Lojistikte Demiryolu Taşımacılığının Önemi*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İstanbul, 2005

Buket, C. *Türkiye’de Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları Ve uyum Sürecinin Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü: Ankara, 2006.

Bulut, Ö. *Türkiye’de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İstanbul, 2007.

Çetinoğlu, H. *Türkiye’nin Lojistik Karaköprüsü Olarak Yapılandırılmasında Denizyolu Ulaştırmasının Rolü: Senaryo Yaklaşımı*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir, 2007

Dostsever, B. *Küresel Lojistik Ve Türk Firmalarının Rekabetçi Yapılarına Etkilerinin Araştırılması*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir, 2007.

Gönel, G. *Deniz Taşımacılığında Lojistik Siteminin Performans Ölçümü Ve Bir Uygulama*, Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Bursa, 2007.

Gün, D. *Hava Kargo Pazarının Lojistik Açısından Değerlendirilmesi Ve Türkiye İçin Durum Analizi*, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Eskişehir, 2007.

Günsoy B. *Ulaştırma Ekonomisinde Alt Sistemlerarası Öncelik Sorunu Ve Türkiye Uygulaması*, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Eskişehir, 1994.

Karacan, Ö. *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar Ve Limanlar(1923-1938)*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü: Ankara, 2005.

Topaloğlu, H. *Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları Ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Ve İşletmeciliği Enstitüsü: İstanbul, 2007.

Uçar, A. *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi Ve Sorunları*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir 2007.

İnternet kaynakları

Bibilgi *Havacılık Tarihi*, www.bibilgi.com/Havac%C4%B1%C4%B1k-tarihi, [İndirme Tarihi: 25.05.2009]

Hava Trafik *Havacılık*, www.havatrafik.com/Tarih, [İndirme Tarihi: 25.05.2009]

TCDD, *Cumhuriyetimizin 80 Yıllık Tarihinde Demiryolu Politikaları*, www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm, [İndirme Tarihi: 30.04.2009]

Denizbank *Hakkımızda*, www.denizbank.com/TR/Hakkimizda, [İndirme Tarihi: 30.04.2009]

THY *THY Tarihçesi*, www.thy.com/tr-TR/corporate/about_us/history.aspx, [İndirme Tarihi: 30.04.2009]

Karayolları Genel Müdürlüğü *Dünden Bugüne Karayolları*

Dökümanı Dün, Bugün, Yarın... www.kgm.gov.tr/asps/KGM/tarihce.pdf, [İndirme Tarihi: 30.04.2009]

TCDD₂ Lojistik Köyler Projesi, www.tcdd.gov.tr/yuk/lojistikoy.pdf, [İndirme Tarihi: 14.06.2009]

BOTAŞ Hakkımızda, www.botas.gov.tr/index.asp, [İndirme Tarihi: 25.05.2009]

Alternatürk Enerjide Boru Hattı Savaşları, www.alternatürk.org/turkiye-boru-hatlari.php, [İndirme Tarihi: 25.05.2009]

Hürriyet Nabucco Resmen İmzalandı, www.hurriyet.com/ekonomi/12060579.asp, [İndirme Tarihi: 13.07.2009]

Türk Eximbank Kısaca Türk Eximbank, www.eximbank.gov.tr/html_files/kisaeximbankpg.htm, [İndirme Tarihi: 27.06.2009]