



LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ

**ORTA ASYA'DAKİ MEVCUT ULAŞTIRMA
KORİDORLARI VE BU KORİDORLARIN ÖZBEKİSTAN
İÇİN ÖNEMİ**

Kanoat MİNGBOEVA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İstanbul, Temmuz 2024

**ORTA ASYA'DAKİ MEVCUT ULAŞTIRMA
KORİDORLARI VE BU KORİDORLARIN ÖZBEKİSTAN
İÇİN ÖNEMİ**

Kanoat MINGBOEVA

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANSMAN ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK TEZLİ YÜKSEK
LİSANS PROGRAMI**

YÜKSEK LİSANS TEZ DANIŞMANI
Dr. Öğr. Üyesi Burak ÇAKALOZ

YÜKSEK LİSANS TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ
Dr. Öğr. Üyesi Duygu YAMAN
Dr. Öğr. Üyesi Mücahit ŞİŞLİOĞLU

ÖNSÖZ

Öncelikle, bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde, değerli bilgilerini benimle paylaşan, ne zaman danışsam bana vakit ayırarak sabırla ve büyük bir ilgiyle yardımcı olan, her sorun yaşadığımda yanına çekinmeden gidebildiğim, güler yüzünü ve samimiyetini benden esirgemeyen ve gelecekteki mesleki hayatımda da bana verdiği değerli bilgilerden yararlanacağıma inandığım, danışman hoca statüsünü hakkıyla yerine getiren Dr. Öğr. Üyesi Burak ÇAKALÖZ'a en içten teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunuyorum.

Her insan hayatı boyunca sevdiklerinin sevgisine ve desteğine ihtiyaç duyar. Her insan, bu sevgi ve yardım sayesinde mutludur. Türkiye'de yüksek lisans yapma isteğimi ve amacımı sevgili ailem destekledi. Türkiye'de yalnız yaşamama ve eğitim görmeme rağmen, ailemin sevgisi ve desteği sayesinde bir an bile kendimi yalnız hissetmedim. Sevgili aileme ve tabii ki bana bu fırsatları sağlayan ülkem Özbekistan'a büyük bir minnettarlık duyuyorum. Elde ettiğim bilgileri pratiğe dökerek ülkemizin gelişimine katkıda bulunacağıma söz veriyorum.

Son olarak, bu araştırmada yer alan ve yardımcı olan herkese bir teşekkürü borç bilirim. Katkılarınız, büyük ya da küçük olsun, bu çalışmanın oluşmasına yardımcı oldu. Bu tez, sadece akademik bir çalışmanın ürünü değil, aynı zamanda ailemin bana olan inancının ve sevgisinin bir yansımasıdır. Bu başarı sizlerin eseridir.

Sonsuz sevgi ve minnettarlığım

Kanoat MINGBOEVA

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	iii
İÇİNDEKİLER	iv
ÖZET	vi
ABSTRACT.....	vii
KISALTMALAR.....	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
TABLolar LİSTESİ.....	x
1. GİRİŞ	1
2. YÜK TAŞIMACILIĞI VE LOJİSTİK SİSTEMLERİ.....	3
2.1 YÜK TAŞIMACILIĞI SİSTEMİNİN GENEL YAPISI	3
2.2 YÜK TAŞIMACILIĞI TÜRLERİ.....	5
2.2.1 Karayolu Yük Taşımacılığı	6
2.2.2 Demiryolu Yük Taşımacılığı.....	7
2.2.3 Denizyolu Yük Taşımacılığı.....	8
2.2.4 Havayolu Yük Taşımacılığı.....	9
2.2.5 İç su yolu Yük Taşımacılığı	9
2.2.6 Boru Hattı Taşımacılığı	10
2.2.7 Multimodal Taşımacılık	10
2.2.8 İntermodal Taşımacılık.....	10
2.2.9 Kombine Taşımacılık	11
2.3 LOJİSTİK SİSTEMİ	12
2.3.1 Lojistiğin Tanımı ve Önemi	12
2.3.2 Lojistik Faaliyetler.....	14
2.3.2.1 Müşteri Hizmetleri.....	14
2.3.2.2 Talep Planlama	15
2.3.2.3 Depo Yönetimi	15
2.3.2.4 Sipariş Yönetimi	16
2.3.2.5 Stok Yönetimi (Envanter Yönetimi)	16
2.3.2.6 Ambalajlama (Paketleme)	17
2.3.2.7 Elleçleme	17
2.4 DÜNYADA LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE ULUSLARARASI GELİŞMELER	17
2.4.1 Lojistiğin Dünyadaki Gelişimi	18

2.4.2 Lojistik Sisteminin Bileşenleri	20
2.4.3 AB’de Lojistik Sektörü.....	21
2.4.4 Orta Asya’da Lojistik Sektörü.....	22
2.4.5 Özbekistan’da Lojistik Sektörü	24
2.4.5.1 Özbekistan’da Lojistik Sektörünün Gelişimi	24
2.4.5.2 Özbekistan’da Lojistiğin Ülke Ekonomisine Etkisi	26
2.4.5.3 Özbekistan’ın Ulaştırma ve Ticaret İstatistikleri.....	28
3. ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE PROJELERİ.....	36
3.1 ULAŞTIRMA KORİDORLARININ GEÇMİŞİ VE BUGÜNÜ	36
3.2 ULAŞTIRMA KORİDORLARININ ÜLKE EKONOMİSİNE ETKİSİ.....	38
3.3 ORTA ASYA’DAKİ MEVCUT ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE PROJELERİ	41
3.3.1 İpek Yolu Projesi	41
3.3.2 TRACECA Projesi (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru)	44
3.3.3 Trans-Afgan Ulaştırma Koridoru (TAUK)	45
3.4 ÖZBEKİSTANDAN GEÇEN ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE BU KORİDORLARIN ÜLKE EKONOMİSİNE ETKİSİ	47
4. ORTA ASYA’DAKİ MEVCUT ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE BU KORİDORLARIN ÖZBEKİSTAN İÇİN ÖNEMİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA	52
4.1 ARAŞTIRMANIN AMACI VE KAPSAMI	52
4.2 ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ	53
4.3 ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ.....	53
4.4 METODOLOJİ VE VERİ TOPLAMA YÖNTEMİ.....	53
4.4.1 Konuya İlişkin Önceki Çalışmalar	55
4.4.2 Veri Toplama Yöntemi.....	59
4.4.3 Araştırmanın Anakütlesi, Örneklem ve Sınırlılıklar	60
4.4.4 Veri Toplama Süreci.....	61
4.4.5 Görüşme Soruları.....	62
4.5 ARAŞTIRMANIN BULGULARI	62
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	79
6. KAYNAKÇA.....	81
ÖZGEÇMİŞ	90

ÖZET

ORTA ASYA'DAKİ MEVCUT ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE BU KORİDORLARIN ÖZBEKİSTAN İÇİN ÖNEMİ

Orta Asya, jeostratejik konumu ve zengin tarihi geçmişi nedeniyle, ticaret yollarının kesişim noktası ve uluslararası ticaretin önemli bir merkezi olarak bilinmektedir. Bu bölge, Asya ile Avrupa arasında köprü görevi gören önemli ulaştırma koridorlarına ev sahipliği yapmaktadır. Özbekistan, Orta Asya'nın önemli bir parçası olarak, bu koridorların merkezinde yer almakta ve bölgedeki ulaştırma ağının önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Bu çalışma, Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorlarının ve bu koridorların Özbekistan için öneminin analizini yapmıştır. Tez, mevcut koridorların kullanım durumunu, taşıma kapasitesini, ekonomik etkilerini ve Özbekistan'ın bu koridorlardan nasıl faydalandığını detaylı bir şekilde analiz etmiştir. Bu çalışmanın uygulama kısmı Özbekistan'da faaliyet gösteren ve uluslararası taşımacılık yapan 9 adet işletme ile yüz-yüze görüşmeler yapılarak hazırlanmıştır. Buna bağlı olarak, Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorlarının Özbekistan'ın ekonomik büyümesine ve uluslararası ticaret bağlantılarına önemli katkı sağladığı ancak lojistik altyapısının iyileştirilmesi, teknolojik entegrasyon, eğitim ve nitelikli insan kaynağı stratejik planlama, politika geliştirme, sürdürülebilirlik ve çevresel etkiler gibi faktörlerin geliştirilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Orta Asya, Özbekistan, Ulaştırma Koridorları

Tarih: 30.07.2024

ABSTRACT

EXISTING TRANSPORT CORRIDORS IN CENTRAL ASIA AND THEIR IMPORTANCE FOR UZBEKISTAN

Central Asia, known for its geostrategic location and rich historical background, serves as a crossroads of trade routes and a significant hub for international trade. This region hosts important transportation corridors that bridge Asia and Europe. Uzbekistan, as a key part of Central Asia, is centrally located within these corridors and constitutes a crucial component of the region's transportation network.

This study analyzes the current transportation corridors in Central Asia and their significance for Uzbekistan. The thesis examines the usage status, transport capacities, economic impacts, and how Uzbekistan benefits from these corridors in detail. The practical part of this study was prepared by conducting face-to-face interviews with nine companies operating in Uzbekistan that are involved in international transportation. Based on this, it has been concluded that existing transportation corridors in Central Asia significantly contribute to Uzbekistan's economic growth and international trade connections. However, factors such as the improvement of logistics infrastructure, technological integration, education and skilled human resources, strategic planning, policy development, sustainability, and environmental impacts need to be developed.

Keywords: Central Asia, Logistics, Transport corridors, Uzbekistan

Date: 30.07.2024

KISALTMALAR

- 3 PL: Üçüncü Taraf Lojistik
4 PL: Dördüncü Taraf Lojistik
AB: Avrupa Birliği
ABD: Amerika Birleşik Devletleri
AKB: Asya Kalkınma Bankası
AR-GE: Araştırma-Geliştirme
BDT: Bağımsız Devletler Topluluğu
ÇÖ: Çözüm Önerisi
DTH- Dış Ticaret Hacmi
DTÖ: Dünya Ticaret Örgütü
EK: Avrupa Komisyonu
GSİYH: Gayri Safi İç Yurt Hasıla
GSMH: Gayri Safi Milli Hasıla
İT: Bilgi Teknolojileri
km: Kilometre
LPI: Lojistik Performans Endeksi
NATO: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
OABEİ: Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği
P: Problem
TAUK: Trans-Afgan Ulaştırma Koridoru
TEU: Twenty-foot Equivalent Unit (Yirmi Ayak esdeğer Birimi)
TRACECA: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru
UUK: Uluslararası Ulaştırma Koridorları
vb.: Ve benzeri
vd.: Ve diğerleri

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1: Yük Taşımacılığının Ülke Ekonomisine Etkisi.....	4
Şekil 2.2: Dış ticaret hacmi	29
Şekil 2.3: İhracat Hacminin Dinamiği	29
Şekil 2.4: İthalat Hacminin Dinamiği.....	30
Şekil 2.5: Yük Taşımacılığı Hacmi.....	31
Şekil 2.6: Taşıma Türlerine Göre Yük Taşıma Yapısının Ocak-Aralık Dönemindeki Dağılımı.....	32
Şekil 2.7: Ocak-Aralık Döneminde Karayolu ile Yapılan Yük Taşımacılığı Hacmi.....	32
Şekil 2.8: Ocak-Aralık Döneminde Demiryolu ile Yapılan Yük Taşımacılığı Hacmi.....	33
Şekil 2.9: Ocak-Aralık Döneminde Havayolu ile Yapılan Yük Taşımacılığı Hacmi.....	34
Şekil 2.10: Ocak-Aralık Döneminde Boru Hatları ile Yapılan Yük Taşımacılığı Hacmi.....	35
Şekil 3.1: Modern İpek Yolu Projesi.....	43
Şekil 3.2: TRACECA Projesi.....	45
Şekil 3.3: Trans-Afgan Koridoru.....	46
Şekil 4.1: Araştırmanın Metodolojisi.....	55
Şekil 4.2: Verilerin Analiz Edilmesinin Bileşenleri.....	63

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 2.1: Taşımacılık Türlerinin Karşılaştırılması.....	6
Tablo 2.2: Lojistik Sektörünün Dönemleri.....	13
Tablo 2.3: Özbekistan'ın Dış Ticaretinde En Büyük Paya Sahip Ülkeler.....	27
Tablo 2.4: Özbekistan Cumhuriyeti LPI.....	28
Tablo 3.1: Yeni İpek Yolu Kısımları- Rotaları, Şeritleri, Ülkeleri ve Şehirleri.....	43
Tablo 4.1: Nitel Araştırmanın Özellikleri.....	54
Tablo 4.2: Katılımcı Profili ve Görüşme Süreleri.....	61
Tablo 4.3: Yarı Yapılandırılmış Görüşme Deşifresi ile Ortaya Konulan Kategoriler, Kodlar ve Temalar.....	63
Tablo 4.4: Mevcut Ulaştırma Koridorları Hakkında Bilgi.....	66
Tablo 4.5: Ulaştırma Koridorlarının Tercih Edilme Sebepleri.....	67
Tablo 4.6: Ulaştırma Koridorlarının İşletmelere Olan Etkileri.....	69
Tablo 4.7: Ulaştırma Koridorlarının Özbekistan Ekonomisine Etkileri.....	71
Tablo 4.8: Ulaştırma Koridorlarının Oluşum Nedenleri.....	71
Tablo 4.9: Ulaştırma Koridorlarının Geliştirilmesi İçin İşletmelerin Önerileri.....	73

1. GİRİŞ

Küreselleşme ve bilgi teknolojilerindeki hızlı değişim, işletmeleri, kurumları ve organizasyonları sürekli değişime zorlamaktadır. Askeri alanın yanı sıra ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda da lojistik faaliyetlerin önemi giderek artmaktadır (Keskin, 2008:1). Uluslararası ekonomi; emek, sermaye, ürün, hizmet ve teknoloji gibi iktisadi değerleri konu alan her türlü ekonomik faaliyetin bağımsız devletler arasında gerçekleştirilmesidir (Karagül ve İlter, 2016:1). Uluslararası ekonomik olayların başında ülkeler arası ihracat ve ithalat gelir. Yük hareketleri, uluslararası ekonomik işlem türleri içinde belki de en eskisidir. Teknolojinin, ulaştırma ve haberleşme olanaklarının gelişmesi ve gümrük tarifelerinin çok yanlı biçimde düzenlenmesi ile birlikte, uluslararası yük hareketleri hızlı biçimde gelişmiştir. Nitekim istatistikler İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde dünya ticaret hacminin, dünya üretiminden daha hızlı arttığını göstermektedir (Seyidoğlu, 2007:3). Küresel ölçekte faaliyet gösteren şirketler için maliyetlerin düşürülmesi kritik bir konudur. Uluslararası ticarete maliyetleri azaltmak için yüklerin güvenli, hızlı ve etkili bir şekilde hareket etmesini sağlayan lojistik faaliyetler, küreselleşmenin getirdiği yoğun rekabet ortamında rekabet avantajı sağlamak için uluslararası ticarete önemli bir rol oynamaktadır (Marti vd., 2014:2982). Küreselleşen ekonomi ve yarattığı uluslararası tam rekabet ortamı, göndericiden alıcıya uzanan süreçte hizmet entegrasyonunu zorunlu hale getirir. Bu çerçevede, uluslararası taşımacılık; taşıma, depolama, dağıtım, gümrükleme ve sigortalama dahil olmak üzere göndericiden alıcıya uzanan sürecin tamamını kapsayan hizmet zincirine dönüşmektedir (Demir, 2006:1).

Uluslararası ticaret ürünün bir ülkeden satın alınarak başka bir ülkeye kâr ile satılması ve bu ürünlerin taşınması aşamasında lojistiğin kullanılması esasına dayanmakta olup uluslararası ticaretteki ilerlemeler lojistik sektöründe de gelişmelerin yaşanmasına sebep olmaktadır (Korkut vd.,2021:78). Bu gelişmelerden en önemlisi - uluslararası ulaştırma koridorlarıdır (UUK).

Ulaştırma koridorları, genellikle karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu gibi bir veya birkaç taşıma modunun bir araya geldiği ve belirli bir coğrafi bölgeyi veya ülkeler arasındaki bağlantıları kapsayan yollar sistemidir (Kuznesova, 2009:150). Bu koridorlar, ticaretin ve taşımacılığın verimli ve etkili bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanır.

Orta Asya, önemli bir transit taşımacılık potansiyeline sahip bir bölgedir. Küreselleşme ve uluslararası ilişkilerdeki yüksek dinamiklerin etkisiyle, sadece ülkeler düzeyinde değil, aynı zamanda alt bölge düzeyinde, Orta Asya'nın taşımacılık ve lojistik kompleksi gelişimi stratejik bir konudur. Bölgenin transit potansiyelinin gerçekleştirilmesinde büyük altyapı projeleri, belirli ulaşım türleriyle ilişkilendirilmiştir (Burnasov, 2015:95).

Avrasya'da stratejik bir konuma sahip olan Orta Asya Bölgesi, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlar. Bu bölge, özel coğrafi konumu ve zengin yeraltı kaynaklarıyla küresel çapta dikkat çeker. Ayrıca, Orta Asya'nın geniş toprakları, Asya ve Avrupa arasındaki artan ticaretin hızlı, etkili ve uygun maliyetli bir şekilde gerçekleştirilmesi açısından büyük öneme sahiptir. Bu durum, bölgenin ekonomik ve ticari açıdan stratejik bir rol üstlenmesine katkı sağlar. Bağımsızlık sonrası dönemde ekonomilerini geliştirmeye ve altyapılarını güçlendirmeye çalışan başta Kazakistan ve Özbekistan olmak üzere Orta Asya ülkeleri, yabancı yatırımlar için öncelikli ülkeler olmaya devam etmektedir (Dündar ve Sümer, 2023:8).

Özbekistan, Orta Asya'nın en büyük nüfusuna sahip ülkelerinden biri olup, bölgedeki ulaştırma koridorlarının stratejik bir merkezi konumundadır. Özbekistan, daha çok demiryolu ve karayolu ağlarıyla bölgedeki ticaretin ana arterlerinden birini oluşturmakta ve uluslararası ticaretin akışını kolaylaştırmaktadır.

Tezin birinci bölümünde, yük taşımacılığı ve lojistik sistemleri detaylı olarak incelenmiştir. Bu bölümde, yük taşımacılığı sisteminin genel yapısı, yük taşımacılığı türleri, lojistiğin tanımı ve önemi, ana lojistik faaliyetler, dünyada lojistik sektörü ve uluslararası gelişmeler, Özbekistan'da mevcut lojistik sektörü ve ülke ekonomisine etkisi ele alınmıştır.

İkinci bölümde, ulaştırma koridorları ve projeleri incelenmiştir. Özellikle, ulaştırma koridorlarının geçmişi ve bugünü, ülke ekonomisine etkisi, Orta Asya'daki ulaştırma koridorları ele alınmıştır. Ayrıca, Özbekistan'dan geçen ulaştırma koridorları'nın ülke ekonomisi üzerindeki etkileri incelenmiştir.

Üçüncü bölüm uygulama bölümüdür. Araştırmanın bu kısmı araştırmanın amacını, kapsamını, önemini, problemini, metodolojisini, veri toplama yöntemini ve verilerin analizini açıklamaktadır.

Çalışmanın son bölümünde, araştırmanın sonuçlarına dair değerlendirmelerde bulunulmuştur.

2. YÜK TAŞIMACILIĞI VE LOJİSTİK SİSTEMLERİ

Taşımacılık, eşyaların belirlenen bir ücrete karşılık zamanında ve istenilen bölgeye ulaştırılmasıyla kullanıcıların ve ihtiyaç sahiplerinin taleplerini karşılamayı amaçlar. Taşımacılık, ulaştırma hizmetini ve bunun yanı sıra yükün taşınması için gerekli evrakların (yük, araç, sürücü, gümrükleme ve sigorta işlemleri vb) hazırlanmasından, müşteri deposuna eksiksiz ve kusursuz teslimine kadar çok yönlü hizmetleri içeren kapsamlı ve karmaşık bir sürecin yönetilmesini gerektirmektedir (Koban ve Keser, 2010: 123).

Yük taşımacılığı, bir ülkenin ekonomik canlılığını ve ticari aktivitelerinin sürdürülebilirliğini sağlayan önemli bir lojistik gereksinimdir. Bu gereksinim, dikkatlice planlanmalıdır. Ülke içindeki yük koridorları, uluslararası koridorlarla birlikte değerlendirilerek planlanmalıdır çünkü ülkenin konumu bu koridorları etkilemektedir (Göktuğ, 2019).

Lojistiğin uygulama alanları oldukça geniş olması nedeniyle lojistiğin çeşitli ve çok sayıda tanımı yapılabilir ve farklı bakış açılarıyla incelenebilmektedir.

Bu bölümde, yük taşımacılığının genel yapısı ve lojistik sistemleri farklı açılardan incelenerek ele alınmıştır.

2.1 YÜK TAŞIMACILIĞI SİSTEMİNİN GENEL YAPISI

Yük taşımacılığı, bir ülke için son derece kritik bir ekonomik faaliyettir. Ürünlerin kaynaklardan üretim yerlerine ve bu yerlerden pazar merkezlerinin dağıtımını için ulaştırma lojistik faaliyetlerin en önemlilerinden bir tanesidir. Genel anlamıyla taşımacılık, taşıma vasıtalarıyla ürün taşıma faaliyeti olup ürünlerin üretildikleri yerden ihtiyaç duydukları yere fiziksel hareketini sağlayarak ürüne yer ve zaman değeri katmaktadır (Acar, 2021: 91). Sekil 2.1’de yük taşımacılığının ülke ekonomisi üzerindeki etkileri incelenmiştir.

Şekil 2.1: Yük Taşımacılığının Ülke Ekonomisine Etkisi



Kaynak: Abdelwahab vd., 2006:49

Ulusal sınırları aşarak gerçekleştirilen yük taşımacılığına uluslararası yük taşımacılığı denmektedir. Bu tür taşımacılık, bir ülkenin sınırları içinde başlamakta ve başka bir ülkenin sınırları içinde tamamlanmaktadır. Lojistik sisteminin yapı taşlarını oluşturan ve işletme lojistiğinin içinde yer alan eylem ve işlemler, bir lojistik sisteminin ayrılmaz bileşenleri olarak kabul edilmelidir. Lojistik karması olarak da ifade edilen yedi unsur; lojistik modu, aracı, rota ücreti, sigortası, dokümanları ve sürecidir (Küçük, 2012: 59).

• **Lojistik modu:** Lojistik operasyonları sırasında, ürün ve müşteri taleplerine uygun olarak hangi taşıma yönteminin seçileceği veya intermodal bir yaklaşımın gerekip gerekmediğine dair alınacak kararları ve bu süreçte yapılacak çalışmaları içermektedir.

• **Lojistik aracı:** Lojistiğin taşıma modu belirlendikten sonra hangi araç veya araçlarla gerçekleştirileceğine dair alınacak kararlar ve bu kararların uygulanması sürecini kapsamaktadır.

• **Lojistik rotası:** Lojistik sistemlerde ürünlerin taşınması sırasında izlenecek rotaya ilişkin yapılan çalışmaları ve bu rotanın belirlenmesine yönelik alınan kararları içermektedir.

• **Lojistik ücreti:** Talep edilen lojistik hizmet için uygun bir fiyatın belirlenmesiyle ilgili tüm uygulamaları içermektedir.

• **Lojistik sigortası:** Sigortalama ve lojistik hizmet sunumunda tarafların üstlendikleri sorumlulukların içeriğini içeren bilgilerin işlenmesi ve bu bilgilere dayalı işlemlerin gerçekleştirilmesidir.

•**Lojistik dokümanları:** Hem lojistik hizmetinin içeriğini hem de üstlenilen sorumlulukları kanıtlamak, ayrıca tarafların kendilerini güvence altına almalarını sağlamak için hazırlanan her türlü belgedir.

•**Lojistik süreci:** Siparişin alınmasından teslimata kadar olan sürecin tüm aşamalarının yönetilmesini içeren her türlü uygulama ve gerekli önlemlerin alınmasına yönelik eylemleri içermektedir (Acar, 2021: 65).

Yük taşımacılığı sisteminin genel yapısı, bu bileşenlerin bir araya gelerek yükün göndericiden alıcıya güvenli ve zamanında taşınması için birlikte çalıştığı bir süreci içermektedir. Bu süreçte göndericiler, nakliye şirketleri, lojistik merkezleri ve diğer taraflar arasında iletişim ve işbirliği önemlidir.

2.2 YÜK TAŞIMACILIĞI TÜRLERİ

Lojistik hizmeti sunan işletmeler, taşımacılık hizmetini karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, boru hattı ve multimodal gibi çeşitli yöntemlerle sağlamaktadır. Her ulaşım şeklinin kendi artıları ve eksileri bulunmaktadır.

Tablo 2.1'de, taşımacılık türleri maliyet ve temel taşımacılık performans kriterleri açısından karşılaştırılmıştır. Tablo 2.1'e göre sabit yatırım maliyeti ile taşıma kapasitesi ve becerisi karayolunda, değişken işletme maliyeti demiryolu, denizyolu ve boru hattında, tutarlık ve güvenilirlik havayolunda, esneklik denizyolunda düşüktür, ek olarak boru hattında esneklik bulunmamaktadır (Bedlek, 2022:35).

Tablo 2.1: Taşımacılık Türlerinin Karşılaştırılması

Performans Kriterleri	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Boru Hattı
Sabit Yatırım Maliyeti	Düşük	Yüksek	Yüksek	Orta	Yüksek
Değişken İşletme Maliyeti	Orta	Düşük	Düşük	Yüksek	Düşük
Hız-Yük Taşıma	Hızlı	Orta	Yavaş	Çok Hızlı	Yavaş
Hız-İnsan Taşıma	Hızlı	Orta-Hızlı	Yavaş	Çok Hızlı	-/-
Taşıma Kapasitesi ve Becerisi	Düşük	Yüksek	Yüksek	Orta	Yüksek
Tutarlılık ve Güvenirlik	Orta-Yüksek	Orta	Orta	Düşük	Yüksek
Esneklik	Yüksek	Orta	Düşük	Orta	Yok

Kaynak: Nebol, 2016:172.

2.2.1 Karayolu Yük Taşımacılığı

En eski ve en yaygın kullanılan taşıma modudur. Karayolu taşımacılığının özellikleri arasında diğer ulaştırma biçimlerine göre esnek olması, hava şartlarından daha

az etkilenmesi ve hemen hemen tüm yük biçimlerinin taşınmasına olanak sağlaması sayılabilir (Keskin, 2008:91).

Karayolu taşımacılığı, uluslararası ticaret için en esnek seçenek olabilir. Genellikle hızlı ve verimlidir.

Karayolu taşımacılığı avantajları aşağıdaki gibidir:

- Düşük maliyetli olması,
- Kapsamlı yol ağlarının olması,
- Taşımacılık planlaması ve malların konumunu takip etme imkanının olması,
- Güvenli ve özel teslimat yapılabilmesi (Öz, 2019:105).

Ayrıca, Çancı ve Erdal (2009) karayolu taşımacılığının aşağıdaki olumsuz yönlerini belirtmişlerdir:

- Karayolu taşımacılığında transit geçişlerde gümrük mevzuatlarına uyulurken, deniz ve hava taşımacılığında genellikle transit geçiş ülkeleri bulunmamaktadır. Karayolu taşımacılığında ise transit geçiş ülkelerindeki gümrükler ek bekleme süreleri getirebilmektedir.

- Numune veya benzeri ürünlerin az miktarda olması durumunda, bunların farklı araçlarla taşınması gerekebilir. Parsiyel taşımacılık, havayoluyla tercih edilmesi durumunda, zaman ve maliyet açısından karayolundan daha avantajlıdır.

- Ağır ve büyük hacimli eşyaların genellikle karayolu taşımacılığına uygun olmamasıyla birlikte, demiryolu veya denizyoluyla taşınmaları daha verimlidir.

- Karayolu uluslararası eşya taşımacılığında, hukuki mevzuatın bekleme süreleri ile eşyanın hacmi ve niteliğine göre değişmesi, diğer taşıma türlerine kıyasla olumsuzluklar doğurabilmektedir.

2.2.2 Demiryolu Yük Taşımacılığı

Sanayi devriminin lojistik alanına hediye ettiği en büyük gelişme olan demiryolu taşımacılığı, buharlı trenlerden bugüne kadar hız, kapasite ve mesafe açısından önemli ölçüde gelişmiştir. Kara yoluna göre daha ucuz olmasına rağmen deniz yoluyla kıyaslandığında genellikle daha pahalı bir yöntemdir (Koban ve Keser, 2015).

Bununla birlikte, ürün güvenliği problemleri nedeniyle genellikle ham madde ve maden cevheri gibi ürünlerin taşınması bu yolla gerçekleştirilmektedir (Acar, 2021: 95).

Demiryolu taşımacılığında tipik olarak tarımsal ürünler, maden ve mineraller, kimyasallar, kum gibi mallar taşınmaktadır (Çevik ve Gülcan, 2011:37).

İlk yatırım maliyetlerinin yüksek olmasına rağmen, işletme maliyetlerinin diğer taşıma türlerine kıyasla daha düşük olması ve uzun mesafelerde güvenilir ve ekonomik taşımanın gerçekleştirilmesi sistemin avantajlarından (Koban ve Keser, 2015:223). Transit süreleri bazı bölgelerde karayolu ve denizyoluna göre daha uzun olabilir, özellikle Türkiye'deki parkurlarda teslimatlar daha uzun süre alabilir; bu da demiryolu taşımacılığının dezavantajlarından (Çancı ve Erdal, 2009:163).

2.2.3 Denizyolu Yük Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, uluslararası ticaretin önemli bir bileşenidir. Geçmişten günümüze, karayolu taşımacılığının zor ve tehlikeli olması nedeniyle denizyolu tercih edilen bir taşıma şekli olmuştur. Günümüzde de gemiler, uluslararası taşımacılıkta büyük hacimli yüklerin taşınmasında yoğun olarak kullanılmaktadır (Tanyaş ve Düzgün, 2016:145). Denizyolu, en eski ulaştırma modlarından biridir. Su yolları, nehirler, kanallar, göller, okyanuslar ve uluslararası derin denizler gibi çeşitli su yollarında gerçekleştirilen taşımacılık biçimidir. Hacim, tonaj ve mesafe arttıkça ekonomik açıdan en avantajlı mod olarak kabul edilmektedir. Her türlü yük için tüm hava koşullarında kullanılabilir. Dünya ticaretinde deniz taşımacılığı önemli bir rol oynamaktadır (Keskin, 2008:91).

Deniz taşıtları dökme yük, sıvı yük, gaz ve kuru yük, tır veya kamyonlar ile içindeki eşya, insan, karma yük ve konteyner olmak üzere taşıdıkları yük türüne göre farklılıklar göstermektedir (Nebol vd., 2014:212). Denizyolu taşımacılığının temel avantajları arasında, büyük miktarlardaki yüklerin düşük maliyetle ve uzun sürelerde taşınabilmesi ile endüstriyel hammaddelerin tek seferde bir noktadan diğerine nakledilme imkanı bulunmaktadır (Çevik ve Gülcan, 2011:37).

Dünya ticareti içinde yük taşımacılığının %80'den fazlası denizyolu ile gerçekleştirilmektedir (UNCTAD, 2021). AB ülkelerinin dış ticaretinin %70'i ve iç ticaretinin ise %41'i denizyoluyla yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığı, havayoluna kıyasla 22 kat, karayoluna kıyasla 7 kat ve demiryoluna kıyasla 3,5 kat daha ucuz olduğu için dünyada en çok tercih edilen taşımacılık şeklidir (Orhan, 2003: 28).

2.2.4 Havayolu Yük Taşımacılığı

Uluslararası ticaretteki gelişim ve sermaye yatırımlarının farklılaşması, havayolu yük taşımacılığının uluslararası ticarete önemli bir rol oynamasına ve ülkemizde havayolu taşımacılığı alt yapısına yönelik yeni yatırımların artmasına neden olmuştur, özel sektör havayolu işletmelerinin sayı ve kapasitelerinde artış yaşanmaktadır (Koban ve Keser, 2010: 203).

Havayolu yük taşımacılığı, ihracat ve ithalatçılar başta olmak üzere tüm göndericilerin yüklerini en uygun zamanda ve en uygun yöntemle havayoluyla ulaştırmayı sağlayan bir hizmet bütünüdür (Çancı ve Erdal, 2009:4).

Bu taşımacılık modunun en büyük avantajı sürati ve yükleme-boşaltma noktası sayısındaki azlık nedeniyle malın zarar görme ve çalınma riskindeki düşüklüktür (Acar, 2021:98). Koban ve Keser (2010)'e göre de bu taşıma modunda çok fazla elleçleme olmaması, pazar değeri yüksek ürünler için güvenli olması ve başka taşıma türlerine göre daha hızlı olması havayolu taşımacılığının avantajlı yönlerindendir.

Ayrıca, Koban ve Keser (2010) havayolu taşımacılığının zayıf yönlerini de şu şekilde belirtmişlerdir; maliyetleri nedeniyle daha çok küçük hacimli ve düşük ağırlıktaki eşyaların taşınması için uygun olması, taşıma bedellerinin yüksek olması, hava meydanlarının şehirlerden uzak olması, depoların teknik yetersizliği ve ülkenin her yerinde hava alanlarının olmamasıdır.

2.2.5 İç su yolu Yük Taşımacılığı

İç su yolu taşımacılığı, su yolları üzerindeki gemilerin kullanılmasıyla yapılan bir taşımacılık türüdür. Bu taşımacılık yöntemi genellikle nehirler, gller ve kanallar gibi iç su yollarını kullanarak gerçekleştirilmektedir (Kksu ve Sayın, 2023).

Çancı ve Erdal (2003)'a göre nehiryolu taşımacılığını diğer taşımacılık türlerinden en önemli farkı, nehirlerin geçtiği bölgelerle sınırlı olmasıdır; özel taşıma araçlarına ihtiyaç duyulur ve araç kapasiteleri genellikle suyun derinliğine bağlı olarak değişmektedir. Avrupa'da yaygın olarak kullanılan bu taşımacılık türünde, nehirlerin uzun olması ve birçok ülkeden geçmesi ticareti artırıcı bir etki yaratmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003:27).

2.2.6 Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı, sıvı veya gazların boru hatları aracılığıyla taşındığı bir taşımacılık türüdür. Bu taşıma yöntemi genellikle petrol, doğal gaz, su ve kimyasal maddeler gibi büyük miktarlarda ve uzun mesafelere taşınması gereken maddeler için kullanılmaktadır. Boru hatları, genellikle yeraltında döşenir ve belirli bir rota boyunca taşıma işlemini gerçekleştirir.

Bu taşımacılık türü yüksek yatırım maliyetine rağmen düşük değişken maliyetleri ve uzun soluklu sürekli taşımacılık sağlaması nedeniyle ön plana çıkmaktadır (Acar, 2021:99).

Kankavi (2023:50)'e göre boru hattı taşımacılığı, dönüş yük trafiği gerektirmez ve tek yönlü taşıma trafiğine uygundur; ayrıca fırtına, sel, yağmur gibi yüzey koşullarından etkilenmez, operasyon maliyetleri oldukça düşüktür ve çevre dostudur.

Boruyolu taşımacılığının zayıf yönleri (Koban ve Keser, 2010: 219):

- Kısıtlı alanda hizmet vermektedir.
- Sadece belirli türdeki ürünlerin sevkiyatına uygundur. İlk tesis maliyetleri yüksektir.

2.2.7 Multimodal Taşımacılık

Çok Modlu Taşımacılık (Multimodal Taşımacılık) : Tek taşıma sözleşmesi kapsamında iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan taşımacılık sistemidir (Kankavi, 2023:77).

1980 tarihli BM Çoklu Taşımacılık Konvansiyonu'na göre çoklu taşımacılık; taşınmanın büyük bölümünün demir yolu, iç sular veya deniz yoluyla yapıldığı, başlangıç veya nihai aşamalarında kara yolunun mümkün olduğunca kısa mesafelerde kullanıldığı çok türlü taşımadır (Acar, 2021:101).

2.2.8 İntermodal Taşımacılık

Modlar Arası Taşımacılık (İntermodal Taşımacılık): İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak gerçekleştirilen, mod değişimlerinde yükün içinde bulunduğu kabının elleçlendiği taşımacılık sistemidir. Taşıma kabı ise konteyner, hareketli kasa, yarı römork, vagon gibi intermodal yük taşıma birimlerini ifade etmektedir (Kankavi, 2023:77).

Bu taşıma modelinde, taşıyıcı, taşınmanın tamamından veya bir kısmından sorumlu olmakla birlikte, birden fazla taşıma türü veya aracı kullanmaktadır. Modlar arası taşımacılıkta, taşıma işlemlerini organize eden lojistik firmalar veya taşıyıcılar sadece kendi gerçekleştirdikleri taşımanın sorumluluğunu üstlenirse, bu taşıma türü "Bölümlemiş veya Parçalı Taşıma" (segmented transport) olarak adlandırılır (Acar, 2021:101).

Çancı ve Erdal (2009:315)'a göre: «*Taşıyıcının taşınmanın tamamından veya bir bölümünden sorumlu olduğu, birden fazla taşıma türünün veya aracının kullanıldığı taşımalar, uluslararası alanda Modlar Arası Taşıma (Intermodal Transport) olarak adlandırılır. Örneğin; demiryolu-karayolu, karayolu-havayolu veya denizyolu-demiryolu gibi kombinasyonlar mümkündür*».

2.2.9 Kombine Taşımacılık

Taşımacılığın çoğunluğu demir yolu veya iç suyuyla yapıldığı, başlangıç ve/veya bitiş noktalarında kara yolunun mümkün olduğunca kısa mesafelerde kullanıldığı kaplı taşımacılık sistemidir (Kankavi, 2023:78).

Kombine taşımacılık, en az iki taşıma aracını kullanarak, göndericiden alıcıya taşınacak malların taşıma üniteleri içinde taşınması sürecini kapsayan bir taşımacılık türüdür. Bu taşımacılık genelde freight forwarderler aracılığıyla yürütülmekte ve konteynerler bu tür taşımacılıkta yaygın olarak kullanılmaktadır (Demir, 2006:26). Freight Forwarder; kara, hava, deniz, demiryolu, nehiryolu, boru hattı veya kombine taşımacılık gibi bütün taşıma türlerinde; sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren aktif bir işletme ağına sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmeti veren organizatör bir kuruluştur (Çancı ve Erdal, 2003:3).

Kombine taşımacılığın diğer taşıma modlarına göre avantajları aşağıdaki gibidir (Çancı ve Erdal, 2009:318):

-Coğrafi sebeplerden dolayı aktarmalı taşımacılığın zaman kayıplarını en aza indirmesi,

-Karayolu taşımacılığının, ekonomik mesafe dışında bulunan teslimlerde daha rasyonel bir sevkiyat tarzı olmasından kaynaklanan üstünlüğünü kullanması,

-Gelişmiş taşıma teknikleriyle (parça yüklerin konteyner veya diğer taşıma kapları halinde birleştirilmesiyle), seri sevkiyat ve teslimat imkanı sağlanması,

-Taşıma sistemindeki unsurların uyumlu olmasından kaynaklanan optimizasyon,

-Özel yükleme araç ve ekipmanlarının kullanılmasıyla, taşıma araçlarının çalışma sürelerinin rasyonalize edilmesi.

Çancı ve Erdal (2009:319) kombine taşımacılığının olumsuz yönleri olarak da aşağıdakileri belirtmişlerdir:

-Kombine taşımacılıkta, eşyaların (yüklerin) konteyner veya palet gibi birim yük haline getirilmesi gereklidir; ancak her yükün bu birimlere konması her zaman mantıklı olmayabilir, bu nedenle birim yük haline getirilmemiş eşyanın kombine taşıma sistemiyle sevk edilmesi mümkün değildir.

-Kombine taşımacılığın gerçekleştirilebilmesi için taşıma birimlerinin (konteyner veya paletlerin), aktarma yapacak taşıma terminallerinin ve araçların birbiriyle uyumlu olması gerekmektedir.

2.3 LOJİSTİK SİSTEMİ

Geçmişte, insanlar eşyaları daha hızlı ve daha kolay taşıyabilmek için tekerleği keşfetmiş ve bu keşif de lojistiğin temellerini atmıştır. Geçmişte olduğu gibi bugün de yaşam kalitemizi arttırmak, hayattan daha fazla verim almak için haftanın yedi günü, günün yirmi dört saati lojistik kullanılmaktadır (Acar, 2021:26).

Bu kısımda lojistiğin temel tanımı ve önemi, lojistik faaliyetler, lojistik sektörünün dünyadaki gelişimi ve ülke ekonomisine etkisi, Özbekistan’da lojistik sektörünün gelişimi ve önemi incelenmiştir.

2.3.1 Lojistiğin Tanımı ve Önemi

En çok kullanılan görüşe göre lojistik kelimesi Yunanca hesap yapmada yetenekli, herhangi bir nedene yönelik aritmetik ilişkilendirme manasına gelen “logistikos” kelimesinden gelmektedir. Yunanca “hesap bilimi” anlamına gelen “logistikos” terimi daha sonra Avrupa dillerine Latince logisticus olarak girmiştir (Akdemir, 2011).

Roma döneminde ise lojistik, muhabere alanındaki orduya giyim, zırh, silah, portatif tahkimatlar, yemek pişirme donanımları, tıbbi malzeme, yazım materyalleri, vb. gibi bir dizi malzemenin tedarikini ifade etmektedir (Poth, 1998). Roma ve Bizans ordularında idari işlerden sorumlu subaylara “logista” denmiştir (Acar, 2021: 28).

Küçük (2012: 28)’e göre lojistik, tedarik zincirinde gerçekleştirilen faaliyetlerin bütünüdür. Bu faaliyetler, taşıma, depolama, dağıtım ve stok yönetimi

gibi tedarik zinciri sürecinde gerçekleştirilen ve ürüne katma değer sağlayan birbiriyle ilişkili, koordine edilmesi gereken işlevleri içerir. Dolayısıyla, lojistik sürecin bir parçası olarak depolama da yer almaktadır. Bu bağlamda, lojistik sürecin etkili bir şekilde yönetilmesi gerekmektedir.

Başka bir ifadeyle, lojistik her zaman var olmuştur ancak geçmişte günümüzden biraz farklıydı. İnsanların yaşam tarzları değiştikçe, lojistik de değişime uğramıştır. Her dönemin insanının bireysel ve toplumsal ihtiyaçlarını karşılamak için yapısal olarak evrilerek bugünkü şeklini almıştır (Keskin, 2011:3). Tablo 2.2’de lojistik sektörünün dönemleri gösterilmiştir.

Tablo 2.2: Lojistik Sektörünün Dönemleri

1. DÖNEM LOJİSTİK	2. DÖNEM TİCARET LOJİSTİĞİ	3. DÖNEM MODERN LOJİSTİK
Askeri alanda kullanılan dönem	Ticaret alanında kullanılan Dönem	1.Yönetisel Lojistik a-Tedarik Yönetimi b-Lojistik Yönetimi 2.Operasyonel Lojistik a-Materyal Yönetimi b-Üretim-Operasyon Yönetimi c-Dağıtım Yönetimi

Kaynak: Tutar vd, 2009

Üretim sürecinde kullanılan hammadde, yarı mamul, mamul ve hizmetlerin çıkış ve kullanılma noktaları arasındaki akışın planlanması ve kontrolü ile ilgilenen lojistiğin işletmelerde önem kazanmasının temel nedenleri şunlardır (Küçük, 2012:54):

- Taşıma mesafelerinin ve maliyetlerinin artması,
- Stok kontrolünde just-in-time tedarik, malzeme talep planlaması gibi sistemlerin yaygın biçimde kullanılması,
- Mamul çeşitlerinin artan ve değişen tüketici taleplerini karşılama zorunluluğuyla hızla çoğalması,
- Bilgisayar kullanımının yaygınlaşması ve iletişim sistemlerinin gelişmesi,
- Çevreyi koruma amacıyla geri dönüştürülmüş malzemelerin yeniden işlenerek kullanılması,

- Uluslararası üretim ve satış firmalarının artması.

Geçmişte olduğu gibi bugün de yaşam kalitemizi arttırmak, hayattan daha fazla verim almak için haftanın yedi günü, günün yirmi dört saati lojistik kullanılmaktadır (Acar, 2021: 26).

2.3.2 Lojistik Faaliyetler

Lojistik kavramı; ham maddenin ilk kaynağından tedarik edilmesi işleminden itibaren, müşteri memnuniyetinin sağlandığı âna kadar olan içinden geçilen tüm süreçleri kapsamaktadır. Bu kapsam ışığında gerçekleştirilen işlemler ise lojistik faaliyeti olarak tanımlanmaktadır (Eren ve Koseoglu, 2019:161).

İşletmelerdeki lojistik süreçleri müşteri talebiyle başlayan bir yapıda sınıflandırırsak yapılan faaliyetler aşağıdaki şekilde sıralanabilecektir (Voortman, 2004):

- Müşteri talebi,
- Müşteri talebini karşılamak için tedarikçiden satın alma,
- Müşteri isteğine göre ürün veya hizmeti hazırlamak,
- İlgili ürün veya hizmetin üretilmesi için gerekli malzeme yönetimi,
- Tüm süreçte kullanan envanterin (stokun) yönetimi,
- Müşteri için küresel pazara uygun olarak ürünün paketlenmesi,
- Bitmiş ürünün depoya veya dağıtım merkezine götürülmesini sağlamak,
- Tüm satıcı veya perakendeciye veya nihai müşteriye ürünün ulaştırılması,
- Sürece eşlik eden bilgilerin yönetimi,
- Müşterinin aldığı hizmet veya ürünün ödemesini yaptığından emin olmak (finansal yönetim).

Sonraki kısımlarda bu faaliyetler alt başlıkları ile açıklanmıştır.

2.3.2.1 Müşteri Hizmetleri

Müşteri hizmeti, müşteri ile ilişki süreci boyunca zaman ve mekân açısından kolaylık sağlayacak değer yaratan bir süreç olarak görülmelidir. Bu süreç, işlem öncesi, işlem sırası ve işlem sonrası aşamalarda müşteriyle etkileşimi içermektedir. Kaliteli bir müşteri hizmeti, müşterinin ihtiyaçlarını anlamayı ve sunulan ürün veya hizmete ek olarak hangi değerlerin katılabileceğini belirlemeyi içermektedir (Odabaşı, 2005:93).

Servis desteği, yerleşim, geri dönen malların değerdendirilmesi, mal kurtarma ve müşteri şikayet ve taleplerinin değerdendirilmesi lojistik iş akışında destek hizmetler arasında yer almaktadır (Koban ve Keser, 2010:115).

2.3.2.2 Talep Planlama

Talep yönetimi, bilgi temelli olarak talebin maksimum düzeyde karşılanmasını amaçlarken aynı zamanda gecikme süresini, maliyetleri ve envanteri (stokları) azaltmayı hedeflemektedir. Bu bağlamda, zincirdeki halkalar arasında doğru yönetilen bilgi iletişimi, talebin daha doğru bir şekilde tahmin edilmesine yardımcı olacaktır. Doğru talep tahmini ve esnek üretim kapasitesi sayesinde talep yönetimi etkin bir şekilde gerçekleştirilmektedir (Koban ve Keser, 2010:112).

2.3.2.3 Depo Yönetimi

Lojistik alanında temel bir alan depolama faaliyetidir. Depolama, taşınan ürünlerin belirli bir zamana kadar kapalı veya açık tesislerde saklanmasıdır. Ancak depolama, sadece envanterin bir yerde stoklanmasıyla sınırlı değildir. Aynı zamanda lojistik sistemin gereksinimlerini karşılamak için gerekli olan stratejik depolama sistemini de içermektedir. Bu sistem, dağıtım merkezleri, işlem terminalleri, stoklama ve yükleme-indirme tesislerini kapsayan bir dizi yakından ilişkili faaliyeti içermektedir (Acar, 2021:102).

Depo alanında, yalnızca malzemelerin statik stoklarının tutulması değil, aynı zamanda şu faaliyetler de gerçekleştirilmelidir (Keskin, 2008: 96):

- Malzemelerin taşıma moduna uygun araçlarla sevkiyatını sağlama,
- Nakil öncesi malzemelerin ambalajlama ve etiketleme işlemlerini yapma,
- Malzemelerin yükleme ve nakil için hazırlık süreçlerini gerçekleştirme,
- Depoya giriş yapan malzemelerin boşaltılması ve sınıflandırılması gibi faaliyetler için koordinasyon sağlanmalıdır. Ayrıca, depo içinde ısı, nem, ses, ışık gibi risk faktörlerini en aza indirmek için gerekli tedbirler alınmalıdır.

2.3.2.4 Sipariş Yönetimi

Verilen ve alınan siparişlerin kaydının düzenli bir biçimde tutulması, bu kayıtların ilgilileri uyuracak programlar ile desteklenmesidir (Küçük, 2012:63).

Lojistikte bilgi yönetimi ve bilgi aktarımı öncelikli değerlendirilmelidir. Lojistik bilgi sistemi temelde “sipariş yönetimi”dir. Sipariş yönetimi, müşteri hizmeti kalitesinin bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir. En üst düzeyde hizmet sunmayı hedeflemek için siparişlerin planlanması, alınması, aktarılması, işlenmesi, hazırlanması ve gönderilmesi süreçlerinde bilginin, envanterin ve dokümantasyonun eksiksiz bir şekilde yapılması ve süreçlerin hızlı bir şekilde takip edilmesi gerekmektedir. Bu sayede teslim süresinde önemli ölçüde kısalma sağlanabilmektedir (Koban ve Keser, 2010:111).

2.3.2.5 Stok Yönetimi (Envanter Yönetimi)

Envanter Yönetimi, Acar (2021:85) tarafından şu şekilde tanımlanmıştır:

“Envanter, birçok sanayi şirketinin en büyük aktifidir. Bu kaynağın yönetimi, kârlılığı doğrudan etkiler. Bunun yanında yeterince yüksek olmayan envanter devir hızı, rekabet ve azalan enflasyon dönemlerinde şirketleri zora sokabilir ve beklenmedik zararlar verebilir. Bu nedenle her işletme öncelikle büyüklüğüne, tepe yönetimi politikalarına, üretim tipine, mali olanaklarına ve daha birçok faktöre göre oluşturduğu bir stok kontrol sistemi uygular. Bu sistemlerde kullanılan yöntemler basit sayma veya gözle kontrolden, bilgisayarların desteğinde karmaşık olasılık (probabilistik) modellere kadar değişen niteliklerde olabilirler. İşletmeler uygulayacağı stok kontrol yöntemini seçerken sayılan çeşitli faktörler yanında haberleşme, kayıt ve personele ilişkin imkânlarını da değerlendirmek zorundadır” .

Malzeme yönetiminin asıl unsuru olan stok;

“Bir mal veya hizmetin üretimi için oluşturulmuş bir sistemde, üretim sürecine dolaylı veya dolaysız olarak katılan bütün fiziksel varlıklar ve ürünler”

olarak tanımlanmaktadır (Keskin, 2011:55).

Diğer bir tanıma göre de stok bulundurma, bir işletmenin çeşitli üretim merkezlerinde farklı malların üretiminde uzmanlaşmasına imkan tanımaktadır. Konsolide dağıtım tabloları, bu süreci kolaylaştırmaktadır. Bu stok bulundurma süreçlerinde elde edilecek tasarruflar veya kaçırılacak maliyetler, değerlendirilmesi gereken en önemli ölçütlerden biridir (Taşkın ve Durmaz, 2015:81).

2.3.2.6 Ambalajlama (Paketleme)

Depolarda lojistik açısından önemli bir diğer faaliyet paketlemedir. Günümüz ticari hayatında ürün çeşitlerinin ve giriş-çıkış sayısının artmasıyla, lojistik sistemler açısından depolarda gelen ürünlerin uygun koşullarda muhafaza edilmesi ve dağıtımına sevk edilen ürünlerin müşterilere istedikleri koşullarda ve hasarsız olarak ulaştırılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle ambalajlama işlemi büyük önem taşımaktadır (Acar, 2021: 106).

Ürünlerin üretiminden tüketiciye kadar olan dağıtım zincirinde güvenli ve hasarsız taşınmasını sağlamak amacıyla kullanılan koruyucu araçların tümüne ambalaj denir. Ambalaj, ürünün tüm yaşam süresince ekonomik ve çevreye duyarlı bir şekilde korunmasını, kontrol altına alınmasını, depolanmasını, sunumunu, tanıtımını ve taşınmasını kolaylaştırmalıdır (Koban ve Keser, 2010:114).

2.3.2.7 Elleçleme

Elleçleme, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri karşılamaktadır (Küçük, 2012:64).

Acar (2021:105)'a göre elleçleme üretimin verimli bir şekilde gerçekleşmesi için önemli bir faaliyettir. Lojistik yöneticileri, fabrika içindeki malzeme hareketlerinin yanı sıra malzemenin depolanması, taşınması ve nakliyesinden de sorumludur. Bu nedenle, bu faaliyetler malzeme taşıma süreçlerini etkilemektedir. Kısa mesafe taşıma araçları arasında konveyörler, forkliftler, vinceler ve konteynerler gibi araçlar önemlidir ve malzeme taşıma işlemlerinde büyük bir rol oynamaktadırlar.

2.4 DÜNYADA LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE ULUSLARARASI GELİŞMELER

Son yıllarda uluslararası rekabetin başarısı, ulaştırma hizmetlerinin miktar ve kalitesine bağlı hale gelmiştir. Yeni pazarlara giriş yapmak, güvenilir, ekonomik ve hızlı ulaştırma sistemlerini gerektirmektedir. Bu nedenle, dünya ekonomisindeki artan globalleşme sürecinde sadece dış ticaret politikalarının serbestleştirilmesi yeterli değildir; aynı zamanda depolama, iletişim ve ulaştırma sektörlerinde yaşanan temel ilerlemeler ve

buluşlar da önemli rol oynamaktadır (Kaynak, 2004:4). Günümüzde, üretim sürecinin yanı sıra malzemelerin ve hammaddelerin fabrikalara, üretilen malların da pazarlara zamanında ve uygun koşullarda teslimi çok önemlidir. Bu, firmaların faaliyetlerini geliştirmesi ve ekonomik kalkınmanın hızlanması açısından büyük önem taşımaktadır (Kaynak, 2004:4).

Bu kısımda lojistiğin dünya çapındaki genel gelişimine bir bakış sunulmuştur ve daha sonra AB, Asya ve Özbekistan gibi belirli bölgelerdeki lojistik sektörünün genel görünümü incelemiştir. Bu bağlamda, özellikle Özbekistan'daki lojistik sektörünün ülke ekonomisine olan katkılarına odaklanmıştır.

2.4.1 Lojistiğin Dünyadaki Gelişimi

Dünyada lojistiğin gelişimi her zaman yeni teknolojiler ve endüstriyel gelişmeler sayesinde gözlemlenmektedir. Şu anda lojistik, ülkelerin ekonomisinin en önemli unsuru haline gelmiştir. Ulaştırma sektöründe meydana gelen yenilikler, belirli lojistik türlerinin giderek daha fazla gelişmesine katkıda bulunmakta ve ticaretin gelişmesinde temel faktörler haline gelmektedir.

Son birkaç on yıl içinde, küresel iş firmaları dünya pazarında rekabet avantajlarını artırmak için çeşitli lojistik uygulamalarını benimsemiştir. Bu yaklaşımlar arasında şunlar bulunmaktadır; müşteri hizmet seviyelerinin iyileştirilmesi, entegre taşıma ve sipariş işleme sistemlerinin kullanılması, ürünlerin hızlı bir şekilde farklı pazarlara yönlendirilmesi, pazarda ortaya çıkan sorun giderme tekniklerinin diğer pazarlara aktarılması ve sadece ürün tasarımı değil, lojistik AR-GE maliyetlerine de katılım (Orhan, 2014:68).

Yönetim sistemlerindeki gelişmeler, lojistiği öne çıkarmakla birlikte lojistiğe olan ilgiyi de hızla artırmıştır. Bunun sonucu olarak, lojistik alanında büyük gelişmeler sağlanmıştır ve gelişmeye devam etmektedir. Aşağıda lojistikteki gelişmelerin etkenlerinin en önemlileri açıklanmıştır (Orhan, 2014:26):

➤ Üretimdeki Çeşitlilik

1990'lara kadar olan gelişmeler, üretim hatlarının özelliklerindeki değişikliklere dayanmıştır ve bu değişiklikler, klasik yönetim anlayışının yerini yeni yaklaşımlara bırakmasından kaynaklanmıştır. ABD'deki gelişmelerde, ürünlerin işlevselliğinden ziyade renk çeşitliliği ve ambalaj gibi unsurlar önem kazanmaya başlamıştır (Orhan, 2014:26):

➤ **Artan Taşıma (Nakliye) Ücretleri**

II. Dünya Savaşı sonrasında, klasik taşıma araçlarının ücretleri arttı, bu da coğrafi pazarların daralmasına ve satış oranlarının değişmesine neden olmuştur. Sürekli rekabet nedeniyle belirli bir fiyat tarifesinin uygulanması zorlaşmıştır ve bu da satıcıların pazar alanlarının daralmasına yol açmıştır. Sonuç olarak fabrika konumlarına göre pazar alanları giderek azalmıştır (Kapkin, 2006:9).

➤ **Kanuni Hükümler**

II. Dünya Savaşı öncesinde, aynı ürünü pazarlayan şirketler arasında taşıma masraflarını dengeleyen bir yasal düzenleme bulunmuştur savaş sonrasında ise bu düzenlemenin yasallığı tartışmalı hale gelmiştir ve sübvansiyonlar kaldırılmıştır, bu da üreticilerin ya ucuz satış yapmak ya da üretim tesislerini farklı bölgelere kaydırmak zorunda kalmalarına yol açmıştır (Kapkin, 2006:9).

➤ **Üretim Planlama**

Mamul miktarı ve çeşidinin artması, seri üretime yönelik tasarlanmış üretim hatlarının verimliliğini azaltmıştır ve bu da üretim planlamasını zorlaştırmıştır. Üretim süreleri kısalmıştır ve büyük sanayiler zor durumda kalmıştır bu nedenle üretim ve pazarlama arasındaki işbirliği daha da önem kazanmıştır ve artık renk ve model gibi faktörler de önemli hâle gelmiştir (Katmer, 2005:9).

➤ **Yüksek Değerli Mamuller**

II. Dünya Savaşı sonrasında ABD firmaları, düşük değerli ve yüksek talep gören ürünlerin yanı sıra yüksek değerli ürünler de üretmeye başlamıştır. Bu değişimin temel nedeni, ABD tüketicisinin alım gücünün artmasıyla birlikte yüksek işçilik maliyetlerinin düşük değerli ürünlerin üretimine engel olmasıydı. Yüksek değerli ürünlerin üretimiyle birlikte taşıma ve envanter maliyetleri de artmıştır, çünkü bu ürünler genellikle tam zamanında teslim alınmak istenen yüksek talep gören bir kitle tarafından tüketiliyordu (Acar, 2020:8).

➤ **Kolaylaştırıcı Gelişmeler**

II. Dünya Savaşı sonrasında, kantitatif tekniklerde önemli gelişmeler ve ilerlemeler yaşanmıştır bu da lojistik alanında gerekli analizlerin yapılmasına katkı sağlamıştır. Bilgisayarın kullanımı da lojistiğin ortaya çıkışına katkıda bulunmuştur. Bu durum özellikle envanter kontrolünde büyük fayda sağlamıştır, insanlar kompleks problemleri analiz edebilmişlerdir (Orhan, 2014:28).

Lojistiğin dünyadaki gelişimi, işletmelerin rekabet avantajı elde etmeleri ve küresel pazarlarda varlıklarını sürdürebilmeleri için kritik bir öneme sahiptir. Bu süreçte, üçüncü taraf lojistik sağlayıcılar (3PL), önemli bir rol oynamaktadır.

3PL, bir ürünün kaynağından alınıp son kullanıcıya ulaştırılmasına kadar olan lojistik faaliyetlerin üçüncü bir şirket veya kurum tarafından gerçekleştirilmesini ifade etmektedir. Üretici şirketlerin tüm lojistik faaliyetlerini tek bir kaynaktan yönettiği 3PL sağlayıcılar, müşterileriyle sıkı iş ilişkileri kurmakta ve müşterilerinin pazar stratejilerini gerçekleştirmede yardımcı olmaktadır (Orhan, 2014:34).

ABD'de lojistik sektörü, uluslararası güçlü hizmet sağlayıcılarla belirginleşmektedir birçok uluslararası firma bölgede faaliyetlerini sürdürmekte ve bölgesel işbirlikleri yapmaktadır (Gülen, 2011:77).

Lojistik alanındaki küresel yük akışlarının incelenmesi, ülkelerin stratejik olarak hangi koridorlara odaklanması ve coğrafi konumlarını nasıl kullanmaları gerektiği konusunda önemli ipuçları sunmaktadır. Lojistik pazarında ülkelerin harcamalarının GSMH'lerinin yüzde 1.5-2'sini oluşturduğu ve pazarın her yıl Avrupa'da yüzde 7-9, Kuzey Amerika'da yüzde 15 ve Asya'da yüzde 20 oranında büyüdüğü gözlemlenmektedir (Acar, 2020:215).

2.4.2 Lojistik Sisteminin Bileşenleri

Lojistik sistemlerinin etkinliği ve verimliliği, bir ülkenin ticaret kapasitesini ve ekonomik büyümesini doğrudan etkileyen kritik unsurlardır. Bu nedenle, ülkelerin lojistik performanslarını ölçmek ve karşılaştırmak amacıyla çeşitli değerlendirme araçları geliştirilmiştir. Bu araçlar arasında en yaygın ve kabul görenlerden biri, Dünya Bankası tarafından oluşturulan Lojistik Performans Endeksi'dir (LPI).

Dünya Bankası tarafından ilk olarak 2007'de, ardından 15 Ocak 2010'da yayınlanan LPI, küresel lojistik sektörüne dair önemli bilgiler sağlamaktadır (Koban ve Keser, 2013: 335-336).

Dünya Bankası'nın en son raporu 2023 yılında yayınlanmış ve 139 ülkenin katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Raporda, ülkelerin lojistik sektöründeki performansları gümrük işlemleri, taşıma maliyetleri, ulaşım altyapı kalitesi, sevkiyatların izlenebilmesi, zamanında teslimat ve lojistik yetkinlik gibi kriterlere göre değerlendirilmiştir (Altay Topcu, 2022:44).

Lojistik Performans Endeksinde, lojistik performans değerlendirilirken dikkate alınan kriterler aşağıdaki gibidir (Koban ve Keser, 2013: 335-336):

- Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği, yani gümrükleme süreçlerinin verimliliği, formalitelerin hızı, basitliği ve öngörülebilirliği.
- Altyapı: Ticaret ve taşımacılıkla ilgili altyapının kalitesi, örneğin limanlar, demiryolları, karayolları ve bilgi teknolojileri.
- Uluslararası Sevkiyatlar: Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenleme kolaylığı.
- Lojistik Yetkinlik: Lojistik hizmetlerin yetkinliği ve kalitesi.
- Takip ve İzlenebilirlik: Sevkiyatların izlenebilirliği.
- Zamanında İşlem: Sevkiyatların planlanan zamanda veya beklenen teslim saatinde varış noktasına ulaşma durumu.

2.4.3 AB’de Lojistik Sektörü

Avrupa lojistik pazarı, bölgesel ve küresel oyuncuların çeşitliliği ile karakterizedir ve bu oyuncular taşımacılık, depolama ve katma değerli hizmetler gibi geniş bir hizmet yelpazesi sunmaktadır. Pazarda gözlemlenen önemli bir eğilim, 3PL sağlayıcılarına yönelik artan tercihtir çünkü şirketler giderek lojistik operasyonlarını dış kaynaklardan temin ederek temel iş faaliyetlerine odaklanmaktadır (ReportLinker, 2024:4).

Avrupa lojistik pazarındaki beklenen büyüme, e-ticaretin hızla genişlemesi ve ürünlerin zamanında teslimat ihtiyacı ile tetiklenen, verimli tedarik zinciri çözümlerine olan talebin artmasına dayanmaktadır. 2027 yılına kadar 400 milyar dolarlık bir pazar değeri ile sektör, tahmin döneminde %5’lik bir Bileşik Yıllık Büyüme Oranı sergilemektedir (MordorIntellegence, 2024).

Bu genişlemeye katkıda bulunan çeşitli faktörler arasında, lojistik ve tedarik zinciri yönetimindeki teknolojik ilerlemeler, otomasyon ve dijitalizasyon çözümlerinin benimsenmesi yer almaktadır. Bu teknolojilerin uygulanması, operasyonel verimliliği artırmış, maliyetleri düşürmüş ve müşteri memnuniyetini iyileştirmiştir (MordorIntellegence, 2024).

Avrupa Birliği’nde lojistik sektörü, entegrasyon ve standartlaştırma çabalarıyla önemli bir gelişim göstermektedir. AB, üye ülkeler arasındaki ticareti kolaylaştırmak ve lojistik süreçleri daha verimli hale getirmek için çeşitli politika ve düzenlemeleri uygulamaktadır. Sürdürülebilir ve yenilikçi ulaşım yöntemlerinin uygulanması, AB’nin enerji ve iklim hedefleri açısından önemli bir rol oynamaktadır. Toplumlarımızın giderek

daha fazla hareketlilik kazandığı bir dönemde AB politikası, ulaşım sistemlerinin büyük zorluklarla başa çıkmasını desteklemektedir (European Union, 2024). Bu zorluklar aşağıdaki gibidir:

- Trafik Sıkışıklığı: Bu durum hem kara yolu hem de hava trafiğini etkilemektedir.
- Sürdürülebilirlik: Ulaşım, enerji ihtiyaçlarının çoğunu hala petrol ile karşılamaktadır ve bu durum çevresel ve ekonomik açıdan sürdürülebilir değildir.
- Hava Kalitesi: 2050 yılına kadar AB 1990 seviyelerine kıyasla ulaşım kaynaklı emisyonları %60 oranında azaltılmalı ve araç kirliliğini giderek azaltılmalıdır.
- Altyapı: Ulaşım altyapısının kalitesi AB genelinde eşit değildir.
- Rekabet: AB'nin ulaşım sektörü, diğer bölgelerde hızla gelişen ulaşım pazarlarından artan rekabetle karşı karşıyadır.

2.4.4 Orta Asya'da Lojistik Sektörü

Asya'nın lojistik sektörü, dünya genelinde en büyük ve hızla büyüyen pazarlardan biri olarak öne çıkmaktadır. Bölgenin hızla gelişen ekonomisi, artan ticaret hacmi ve tüketici talepleri, lojistik sektörünün önemini daha da artırmaktadır. Asya'nın lojistik sektörü, hem yerel hem de uluslararası lojistik firmaları için büyük fırsatlar sunmaktadır.

Orta Asya ülkeleri, 1991 yılında bağımsızlığını kazandıktan hemen sonra dünya için önemli bir bölge haline gelmiştir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından, bu bölgede önde gelen küresel ve bölgesel aktörlerin jeopolitik çıkarlarıyla karşı karşıya gelinmiştir ve halen rekabet devam etmektedir (Azimov ve Najmiddinov, 2019:86).

Uzun süredir Orta Asya ülkeleri bütçeyi, Çin mallarının Rus bölgeleri üzerindeki geçişinden elde edilen mali gelirlerle arttırmaktadırlar. Jeopolitik istikrarsızlık koşullarında, kolektif Batı ülkeleri Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan'ın Rusya ve Çin ile entegrasyon bağlarını yok etmek için girişimlerde bulunmaktadırlar. Bu, aralarında üç ila altı bin metre yüksekliğe sahip dağ kütleleri arasında bir demiryolu rayının inşa edilmesinin pek mümkün olmadığı yeni iddialı planlarla ifade edilmektedir (Niyazov, 2023).

Dünya bankası tarafından geliştirilen LPI kullanılarak taşıma ve lojistik sistemlerinin gelişim seviyesi değerlendirilmektedir. Orta Asya ülkeleri, bu endekse göre düşük bir LPI'ye sahiptir, bununla birlikte doğal kaynakları, geniş endüstriyel ve tüketici ürünlerin pazarları ve stratejik transit konumlarıyla oldukça çekicidirler (Azimov ve Najmiddinov, 2019:87).

Orta Asya ülkelerinin karayolu ağı, yaklaşık 66.000 km ana yoldan oluşmakta olup bunların 29.000 km'si bölgesel ve uluslararası taşımacılığın ana yükünü taşımaktadır. Demiryolu ağı gibi, ana karayollarının çoğu kuzeyden güneye doğru yönlendirilmiştir ve Özbekistan'ın transit mallarının çoğu genellikle Kazakistan ve Rusya üzerinden geçmektedir. Doğudan batıya doğru bölgeyi geçen bir ana A-40 karayolu bulunmakta ve bu yol, Taşkent'i Almatı'ya bağlamaktadır, Çin ve Türkmenistan'a yönlendirilen kollara sahiptir. Ayrıca, şu anda Kazakistan-Çin sınırındaki "Dostık" noktasından geçen tek bir demiryolu koridoru bulunmaktadır. Orta Asya'daki karayolu ağları geniş olup, kullanıcı ihtiyaçlarını karşılamak için genellikle yeterlidir. Ancak, bölgedeki ana yolların çoğu kötü durumda olduğundan, bunun uygun teknik bakımdan yoksun olduğunu göstermektedir (Şeraliyev, 2023:29-30).

Orta Asya ülkelerindeki lojistik sistem daha ayrıntılı bir şekilde incelendiğinde, taşıma sürecindeki organizasyonel ve teknolojik eksiklikler ile fiziksel olmayan engellerin ana sorunlar olduğu görülmektedir. Bu eksiklikler arasında şunlar bulunmaktadır (Azimov ve Najmiddinov, 2019:90):

- Sınır geçiş noktalarında araçların uzun süre beklemesi; bölgedeki hiçbir ülkede sınır geçişlerinde her türlü kontrol için belirlenmiş zaman normları bulunmamaktadır.
- Yolda araçların sık sık zorunlu olarak durdurulması ve mühürlü transit araçların ve yüklerin zorla açılması ve aranması gibi durumlar.
- Araçlardan alınan ücretlerin düzenliliği ve uyumu düşüktür.
- Uluslararası karayolu taşımacılığına ilişkin izin verme sistemi, otomobil iletişimi hakkında ikili anlaşmalara dayanmaktadır.
- Sürücüler için vize alımının karmaşık olması.
- Araç sahiplerinin sorumluluklarını kapsayan bölgesel bir sigorta sisteminin eksikliği ve ulusal sigorta kuruluşlarında zorunlu sigorta gerekliliği.

Orta Asya'nın lojistik sektörü, sınır geçişlerindeki uzun bekleme süreleri ve düşük düzeyde düzenlilik gibi önemli zorluklarla karşı karşıyadır. Bu nedenle, bölgedeki lojistik altyapının iyileştirilmesi ve uluslararası standartlara uyum sağlanması önemli bir gerekliliktir.

2.4.5 Özbekistan’da Lojistik Sektörü

Özbekistan, Orta Asya'nın önemli bir ülkesi olarak, lojistik sektöründe giderek artan bir öneme sahip olmaktadır. Bu bölümde, Özbekistan'ın lojistik sektörünün gelişimi ve ülke ekonomisine etkisi incelenmiştir. Öncelikle, Özbekistan'ın coğrafi konumu ve ekonomik yapısı lojistik sektörünün neden önemli olduğunu anlamamıza yardımcı olacaktır. Ardından, son yıllarda sektörde yaşanan gelişmeler ve yapılan reformlar detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Son olarak, Özbekistan'ın lojistik sektörünün ülke ekonomisine olan katkıları incelenmiştir.

2.4.5.1 Özbekistan’da Lojistik Sektörünün Gelişimi

Dünya üzerinde denize kıyısı olmayan 44 devlet bulunmaktadır. Özbekistan ve Lihtenştayn denize kıyısı olmayan devletlerle komşu olmanın yanı sıra denize de kıyıları bulunmamaktadır (Rahmonkulov ve İbrahimova, 2021).

Özbekistan'ın lojistik sektörü, demir yolu, karayolu, hava ve boru hattı taşımacılığı da dahil olmak üzere çeşitli taşıma altyapısıyla karakterize edilmektedir. Ülkenin merkezi konumu ayrıca Orta Asya bölgesi için kritik bir ulaşım merkezi olmasını sağlamaktadır. Bununla birlikte, bu avantajlara rağmen, Özbekistan'ın lojistik sektörünün büyüme ve gelişmesini engelleyen birkaç zorlukla karşı karşıyadır. Bu zorluklar arasında yetersiz altyapı, verimsiz gümrük işlemleri ve finansmana sınırlı erişim bulunmaktadır (Kalonov ve Allaberdiev, 2023:131).

Özbekistan'da lojistiğin yavaş gelişmesinin temel nedenleri şunlardır (Azizova, 2019:216):

- Özbekistan'da mevcut lojistik süreçlerini organize edebilecek veya verimliliğini artırabilecek nitelikli uzmanların eksikliği.
- Organizasyonlarda lojistik ilkelerinin uygulanması için uygun koşulların bulunmaması. Birçok firma lojistik hizmet oluşturma konusunda zorluk yaşamaktadır. Özel firmaların yerine getirmeleri gereken işlevler ve bu departmanların faaliyetleri hakkında çok az bilgisi vardır.
- Ulusal mevzuatın henüz uluslararası hukuka, uluslararası ticarete, uluslararası taşımaya, ulusal taşımaya vb. yeterince uyarlanmamış olması.

➤ Yabancı lojistik organizasyonlarıyla iyi ilişkilerin olmayışı. Bu sorunun çözümü uluslararası lojistik dernekleriyle devletlerarası hukuki ilişkilerin kurulmasıyla kolaylaştırılmaktadır.

Ulusal taşıyıcıları desteklemek ve girişimcilere ek koşullar yaratmak için ulusal lojistik portalının da oluşturulması gerekmektedir. Özellikle uluslararası transit yolların açılması, genişletilmesi, yeniden inşası ve yenilenmesi gerekmektedir (Azizova, 2019:216-217).

DTÖ (Dünya Ticaret Örgütü) üyeliğine ilişkin müzakerelerin yeniden başlatılması Özbekistan için çok verimlidir. İhracatın daha da canlandırılması için teknik düzenlemelerin uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Özbekistan'ın ana hedeflerinden biri kaliteli hizmet ve uluslararası pazarlara girişte hizmetlerin belgelendirilmesidir (Azizova, 2019: 217).

"Özbekistan Cumhuriyeti'nin 2035'e Kadar Taşıma Sisteminin Geliştirilmesi Stratejisi" doğrultusunda, yük taşımacılığı alanındaki zorlukları ele almak için aşağıdaki önlemler belirlenmiştir (Akmalzhonov ve Khadjimuhkametova, 2020:64):

- Yük taşımacılığı alanında gerekli hacim ve kalitede taşımacılık hizmetlerini sağlayan verimli taşıma teknolojilerini kullanarak yük vagon filolarının optimal ihtiyacını belirlemek;
- Taşıma işletmelerini (vagonlar, lokomotifler, toplu taşıma araçları, nehir ve hava araçları) yenilemeye (yaşını azaltmaya) teşvik etmek;
- Araçları ve taşıma altyapı tesislerini çevreye olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla güncellemek;
- Mevcut konteyner terminallerini güncellemek ve ilgili tesisler ağını geliştirmek. Ulusal taşıma ve ekonomik dengenin çerçevesinde, sınır taşıma merkezlerindeki 5-6 en büyük terminalin ülke içinde benzer tesislerle birleştirmek;
- Tüm yük taşıma tipleri ile konteyner filosunun ve konteyner taşımacılığı hacminin genişletilmesi programını uygulamak.

Özbekistan'da ülkeyi yurtdışındaki büyük lojistik merkezlerle bağlayan uluslararası bir intermodal lojistik merkezi olan "Navoi" oluşturulmuştur. Ancak şu anda yüksek tarifeler ve sistemsel eksiklikler nedeniyle rekabet edemez durumdadır. "Navoi" Serbest Ekonomik Bölgesi de yüksek gelirli ihracat ürünlerinin veya iç pazar ürünlerinin üretimini çekmekte başarısız olmuştur. Yabancı taşımacılık şirketleri, yakıt tedarikindeki kesintilerden dolayı ilgilenmemektedir ve multimodal taşımacılık, uzun gümrük

prosedürleri ve araçların sınırda bekletilmesi nedeniyle gelişmemiştir bu da yük teslimat sürelerinin uzamasına neden olmaktadır (Özbekistan Cumhuriyeti'nin Türkiye'deki Büyükelçiliği, 2024).

Ayrıca, Özbekistan'ın Angren şehrinde bulunan "Angren Lojistik Merkezi", depolama, hızlı ve etkin taşıma, işleme ve gümrük işlemleriyle ilgili sorunları çözen karma yük operasyonları gerçekleştirmektedir (TransLoyiha, 2024). Bu lojistik merkez Özbekistan'daki en büyük lojistik merkezidir.

2022 ve 2023 yıllarında Özbekistan, lojistik sektörünün gelişiminde ilerleme kaydetmeye devam etmiştir. Hükümet, özellikle yeni otoyolların inşası, demiryolu ağının genişletilmesi ve havaalanlarının modernizasyonuna odaklanarak ülkenin ulaşım altyapısını modernleştirmeye ağır yatırımlar yapmıştır. Bu yatırımların, lojistik operasyonlarının verimliliğini artırması ve taşıma maliyetlerini azaltması beklenmektedir.

2.4.5.2 Özbekistan'da Lojistiğin Ülke Ekonomisine Etkisi

Özbekistan'da reformların başlamasından bu yana hizmet sektörü, ekonomik kalkınmanın önemli alanlarından biri haline gelmiştir. 2022 yılında ekonomideki toplam hizmet hacmi 357 trilyon soma (Özbekistan Cumhuriyeti Para Birimi) ulaşarak 2017 yılına göre iki kat artmıştır. Son altı yılda hizmet sektörüne çekilen yatırım hacmi 4,2 kat artarak 2022 yılında 114,5 trilyon soma ulaşmıştır. Ekonomik faaliyet türlerine göre, bu alandaki pazar hizmetlerinin gelişimine esas olarak ticaret, ulaşım ve finansal hizmetler katkıda bulunmuştur. Özellikle, 2022 yılında ticaret hizmetlerinin payı yüzde 24,8, ulaşım hizmetlerinin payı yüzde 22,7 ve finansal hizmetlerin payı yüzde 22,5 olmuştur (Hakimov, 2024).

Özbekistan'da üretim sanayi – 9,272.7 milyar som, taşımacılık ve depolama – 1,074.1 milyar som, madencilik ve taşocakçılığı – 703.1 milyar som, bilgi ve iletişim – 534.7 milyar som, ticaret – 451.5 milyar som ve eğitim – 267.3 milyar som şeklinde ekonomik faaliyet türlerine göre gelirler dağılımı gösterilmektedir (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024). Bu da ulaştırma sektörünün Özbekistan ekonomisinde büyük bir paya sahip olduğunu göstermektedir.

Son yıllarda, ulaştırma hizmetleri Özbekistan'ın genel ekonomik büyümesini desteklemede önemli bir rol oynamaktadır. Altyapı ve iletişimin iyileştirilmesi sayesinde, ulaştırma hizmetlerinin hacmi altı yıl içinde 1,5 kat artarak 81 trilyon soma ulaşmıştır.

Bugün, Özbekistan'daki toplam hizmet hacminin dörtte biri ulaştırma sektörüne aittir. 2023 yılında sektörün büyüme oranı ise yüzde 8,8 olarak kaydedilmiştir (Hakimov, 2024).

Bugün itibarıyla Özbekistan Cumhuriyeti, dünya genelinde 184 ülke ile ticari ilişkiler yürütmektedir. En büyük dış ticaret hacmi, sırasıyla Çin Halk Cumhuriyeti (%19,0), Rusya (%17,7), Kazakistan (%5,9), Türkiye (%4,1) ve Güney Kore (%3,4) ile kaydedilmiştir (Tablo 2.3) (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024).

Tablo 2.3: Özbekistan'ın Dış Ticaretinde En Büyük Paya Sahip Ülkeler (Ocak-Mart 2024, milyon ABD doları)

Ülke	DTH*(milyon \$)	İhracat (milyon \$)	İthalat (milyon \$)	DTH Payı (%)
Çin (ÇHC)	3,013.4	451.6	2,561.8	19.0%
Rusya	2,800.5	720.9	2,079.6	17.7%
Kazakistan	937.7	294.8	642.9	5.9%
Türkiye	656.3	261.9	394.4	4.1%
Güney Kore	544.1	10.9	533.2	3.4%

*DTH- Dünya Ticaret Hacmi

Kaynak: Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024

Özbekistan Cumhuriyeti'nin ulaşım sistemi, çeşitlendirilmiş ekonomisinin yaşam desteğinde ve ülkenin sosyal politikasının uygulanmasında önemli bir yer tutmaktadır. Kararlı ve etkili işleyişi, ülkenin ekonomisinin istikrarını, kalkınmasını ve yeniden yapılanmasını sağlamak, ulusal güvenliği temin etmek, yaşam koşullarını iyileştirmek ve nüfusun yaşam standardını yükseltmek için bir ön koşuldur. Özbekistan Cumhuriyeti, yük ve yolcuların iç ve dış taşınmasını sağlayan geniş bir ulaşım sistemine sahiptir bu, ülkenin yakın ve uzak ülkelerle ekonomik bağlarını sağlamaktadır. Özbekistan Cumhuriyeti'nin ulaştırma kompleksi demiryolu, nehir taşımacılığı, hava, karayolu ve boru hatları gibi çeşitli bileşenlerden oluşmaktadır. Ülke, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerle ulaşım ve iletişim araçları kurarak uluslararası bağlantılarını güçlendirmiştir (Jalolova vd., 2022:1062).

Dünya Bankası'nın vermiş olduğu bilgilere istinaden, 2023 yılında Özbekistan, Lojistik Performans Endeksi'nde 88. sırada yer almıştır. Özbekistan'ın Lojistik Performans Endeksi'nde 2018 yılında 99. sırada yer aldığını belirtmek önemlidir. Bu, 2018 raporuna göre 11 sıra yükseltilmiş bir performansı temsil etmektedir (Dünya Bankası, 2023).

Yeni endekste, Özbekistan 5 üzerinden 2.6 puan alarak, 2018'deki 2.58 puanından bir artış göstermiştir. Rapora göre gümrük ve sınır geçişlerinin verimliliği 2.6 puan (140. sıra), ticaret ve taşıma altyapısının kalitesi 2.4 puan (89. sıra), rekabetçi fiyatlarla uluslararası taşımacılığın düzenlenmesinin kolaylığı 2.6 puan (91. sıra), lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği 2.6 puan (92. sıra), yük geçişinin izlenmesi 2.4 puan (105. sıra) ve yük teslimatlarının zamanında yapılma oranı ise 2.8 puan (101. sıra) olarak belirlenmiştir (Tablo 2.4).

Tablo 2.4: Özbekistan Cumhuriyeti LPI

Yıl	Sıra	LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Yetkinlik	Takip ve İzlenebilirlik	Zamanında Teslimat
2016	118	2.4	2.32	2.45	2.36	2.39	2.05	2.83
2018	99	2.58	2.1	2.57	2.42	2.59	2.71	3.09
2023	88	2.6	2.6	2.4	2.6	2.6	2.4	2.8

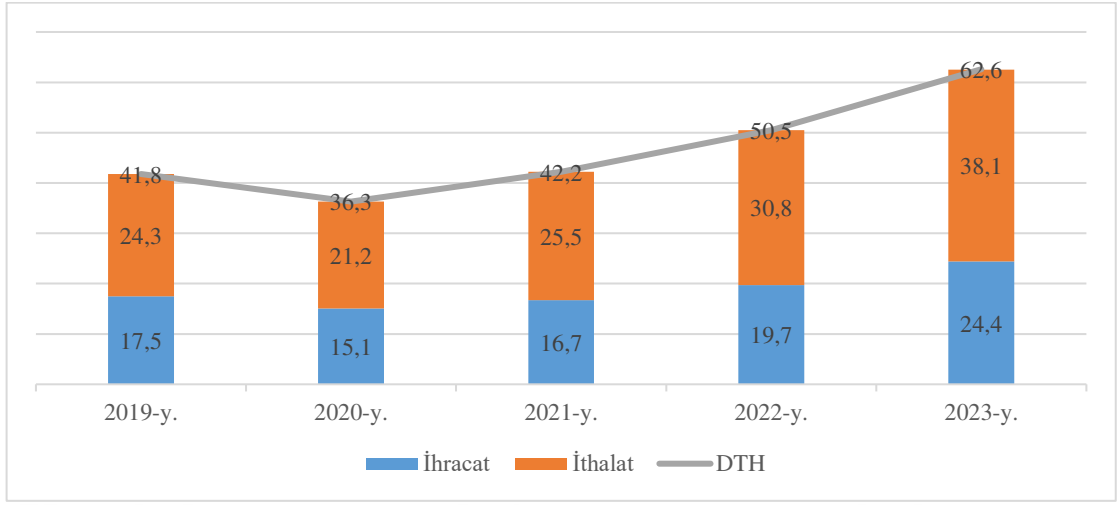
Kaynak: Dünya Bankası verilerine dayanarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur

2.4.5.3 Özbekistan'ın Ulaştırma ve Ticaret İstatistikleri

Özbekistan'da yürütülen ekonomik reformlar dış ülkelerle ticari ilişkilerin hızla büyümesine katkı sağlamaktadır. Özellikle ihracat potansiyelinin artırılmasına yönelik alınan kararlar, yerel işletmelerin uluslararası pazarlarda daha fazla deneyim kazanmasını sağlayacaktır. Sonuç olarak, küresel ticarete rekabet avantajı elde edeceklerdir.

Bu bölümde Özbekistan'ın ulaştırma ve ticaret istatistikleri incelenmiştir.

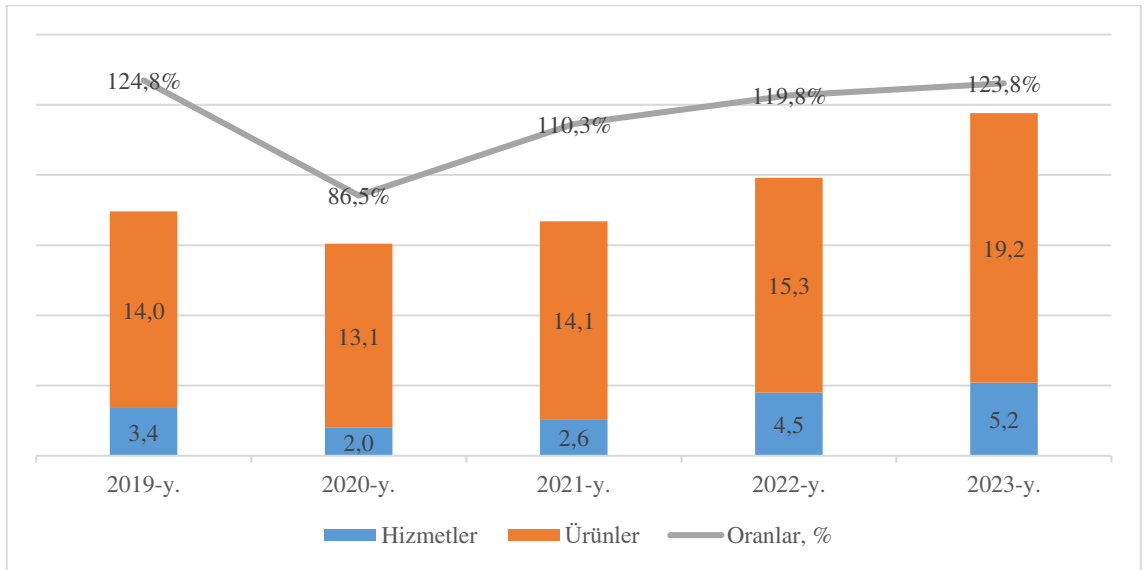
Şekil 2.2: Dış Ticaret Hacmi (Ocak-Aralık, milyar ABD doları)



Kaynak: Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024

Şekil 2.2'e göre, 2023 yılı Ocak-Aralık döneminde, Özbekistan'ın dış ticaret hacmi 62,6 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiş olup, 2019-2023 yılları arasında bu rakam 20,8 milyar ABD dolar artarak, 2019 yılına kıyasla 1,5 katına çıkmıştır (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024).

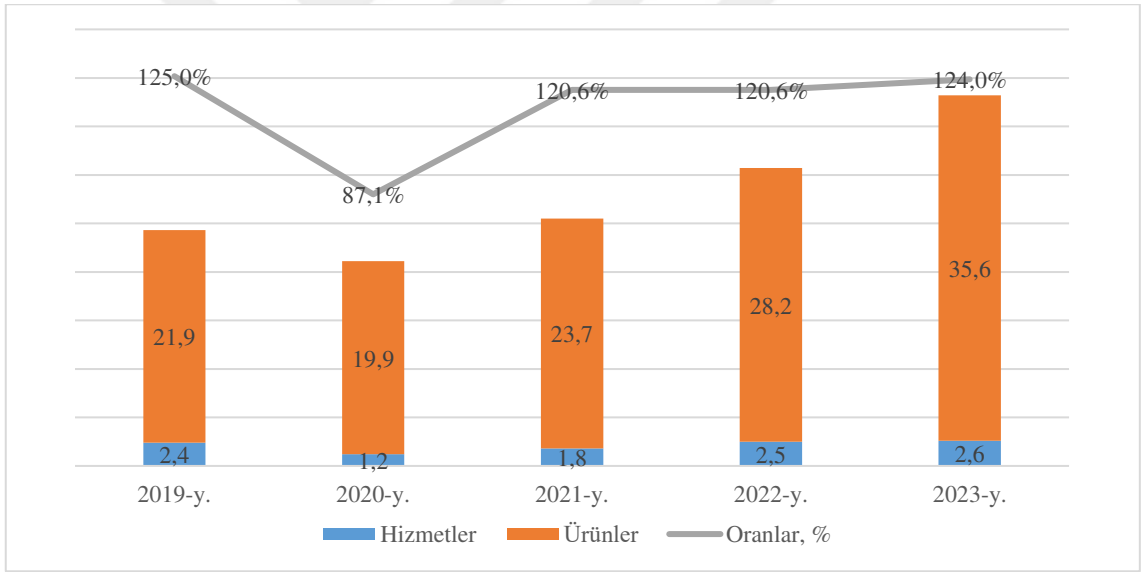
Şekil 2.3: İhracat Hacminin Dinamiği (Ocak-Aralık, milyar ABD doları)



Kaynak: Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024

Şekil 2.3, Özbekistan'ın 2019-2023 yılları arasında ihracat hacminin sürekli olarak arttığını göstermektedir. 2019 yılında hizmetler ihracatı 3,4 milyar dolar ve ürünler ihracatı 14,0 milyar dolar olarak gerçekleşmiş, toplam ihracat yıllık %124,8 oranında artmıştır. 2020 yılında hizmetler ihracatında düşüş yaşanmış ve 2,0 milyar dolara gerilemiştir. Bu düşüş pandemi nedeniyle ilişkilendirilebilir ancak ürünler ihracatı nispeten sabit kalmıştır. 2021 yılından itibaren hizmetler ihracatı toparlanarak 2,6 milyar dolara, ürünler ihracatı ise 14,1 milyar dolara yükselmiş ve %110,3 oranında bir artış kaydedilmiştir. 2022 ve 2023 yıllarında hizmetler ihracatı sırasıyla 4,5 milyar dolar ve 5,2 milyar dolara, ürünler ihracatı ise 15,3 milyar dolar ve 19,2 milyar dolara yükselmiştir, bu dönemlerde toplam ihracat hacmi sırasıyla %119,8 ve %123,8 oranında artmıştır.

Şekil 2.4: İthalat Hacminin Dinamiği (Ocak-Aralık, milyar ABD doları)

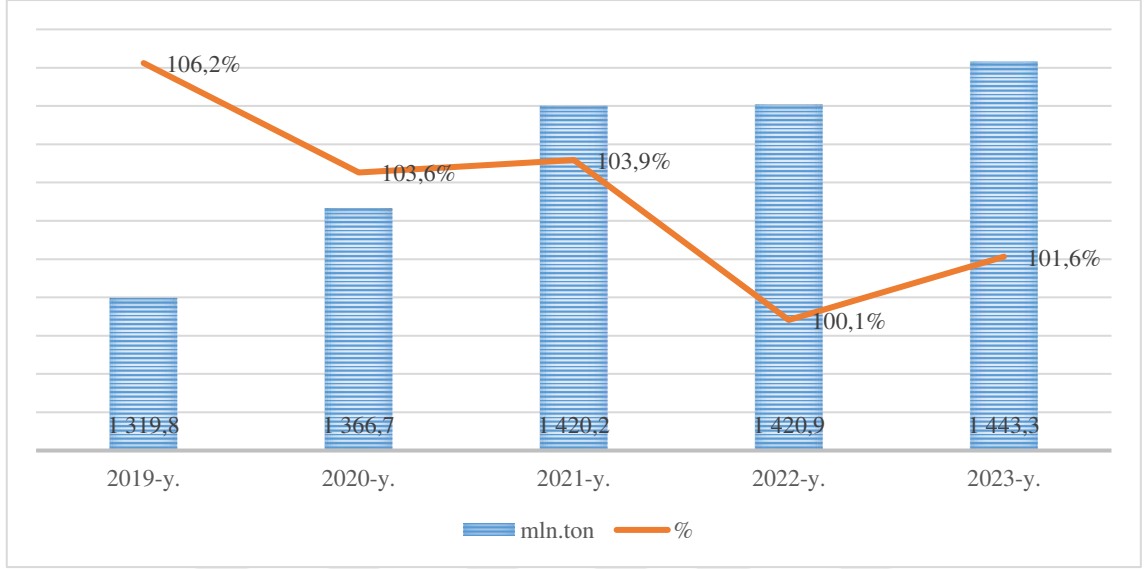


Kaynak: Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024

Şekil 2.4, Özbekistan'ın 2019-2023 yılları arasındaki ithalat hacmini ortaya koymaktadır. 2019'da hizmet ithalatı 2,4 milyar dolar ve ürün ithalatı 21,9 milyar dolar olarak gerçekleşmiş ve toplam ithalat %125 oranında artmıştır. 2020'de hizmet ithalatı 1,2 milyar dolara düşerken, ürün ithalatı 19,9 milyar dolara inmiş ve toplam ithalat %87,1 oranında azalmıştır. 2021'de hizmet ithalatı 1,8 milyar dolara, ürün ithalatı ise 23,7 milyar dolara yükselmiş ve toplam ithalat %120,6 oranında artış göstermiştir. 2022'de hizmet

ithalatı 2,5 milyar dolar ve ürün ithalatı 28,2 milyar dolar olmuş ve toplam ithalat %120,6 oranında artmıştır. 2023'te ise hizmet ithalatı 2,6 milyar dolar, ürün ithalatı ise 35,6 milyar dolar olmuş ve toplam ithalat %124 oranında artış göstermiştir.

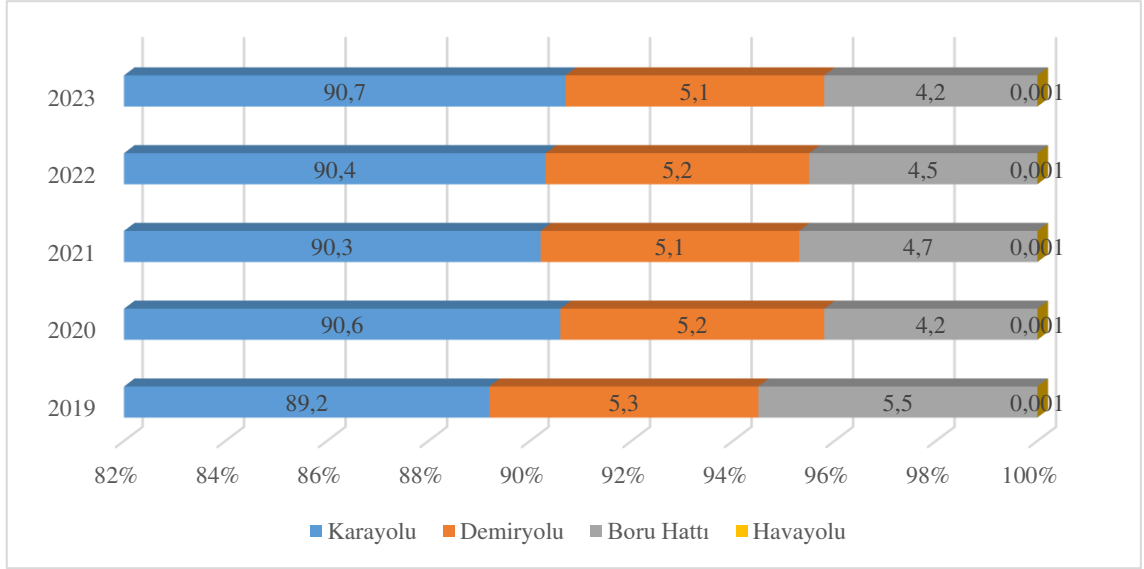
Şekil 2.5: Yük Taşımacılığı Hacmi (Ocak-Aralık dönemi, milyon ton)



Kaynak: Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024

Ocak-Aralık ayları arasında tüm taşıma türleriyle gerçekleştirilen yük taşımacılığı verilerine (Şekil 2.5) göre, 2019 yılında 1.319,8 milyon ton yük taşınmış olup bu rakam bir önceki yıla göre %106,2 artış göstermiştir. 2020 yılında bu rakam 1.366,7 milyon tona çıkarak %103,6 oranında bir artış yaşanmıştır. 2021 yılında ise 1.420,2 milyon ton yük taşınmış ve %103,9 oranında artış kaydedilmiştir. 2022 yılında 1.420,9 milyon ton yük taşınarak bir önceki yıla göre %100,1 oranında sabit kalmıştır. 2023 yılında ise taşınan yük miktarı 1.443,3 milyon tona ulaşarak %101,6 oranında artış göstermiştir. Bu veriler, Özbekistan'da yıllık bazda yük taşımacılığı hacminde istikrarlı bir büyüme olduğunu göstermektedir.

Şekil 2.6: Taşıma Türlerine Göre Yük Taşıma Yapısının Ocak-Aralık Dönemindeki Dağılımı (%)

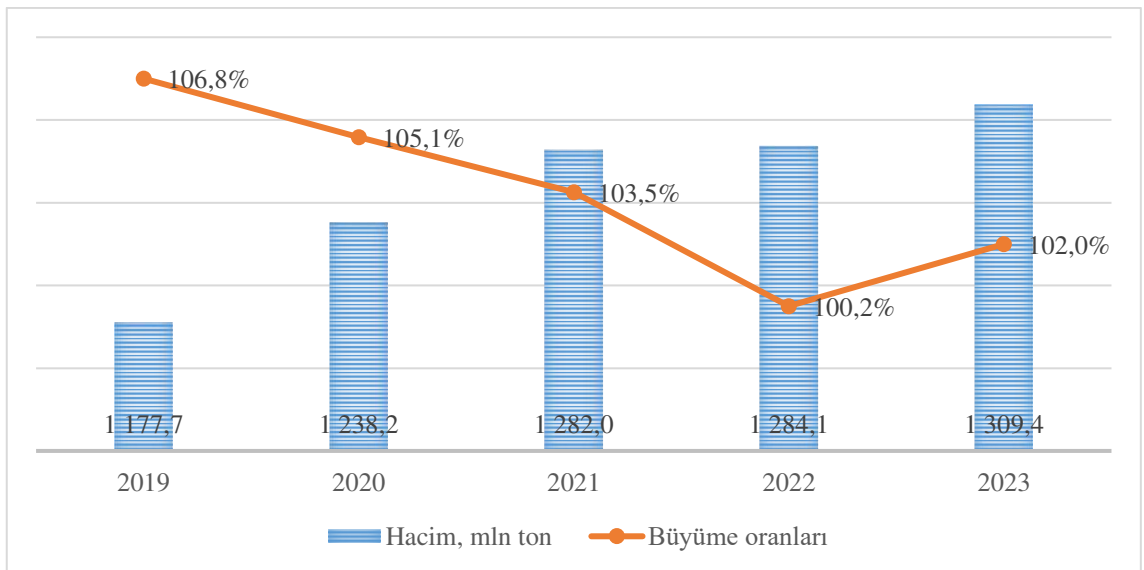


Kaynak: Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024

Şekil 2.6'a göre, 2023 yılının Ocak-Aralık döneminde, toplam yük taşımacılığı hacminin önemli bir kısmını karayolu taşımacılığı oluşturmuştur, bu oran %90,7'dir. Diğer taşıma türlerinin payı ise %9,3'tür. Yılın tamamında ise, toplam yük taşıma hacminin %36,5'i boru hatlarıyla, %35,2'si demiryoluyla, %28,0'i karayoluyla ve %0,3'ü hava yoluyla gerçekleştirilmiştir (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024).

Şekil 2.7: Ocak-Aralık Döneminde Karayolu ile Yapılan Yük Taşımacılığı Hacmi (Milyon Ton/Yıl)

*Geçen yılın aynı dönemiyle karşılaştırıldığında

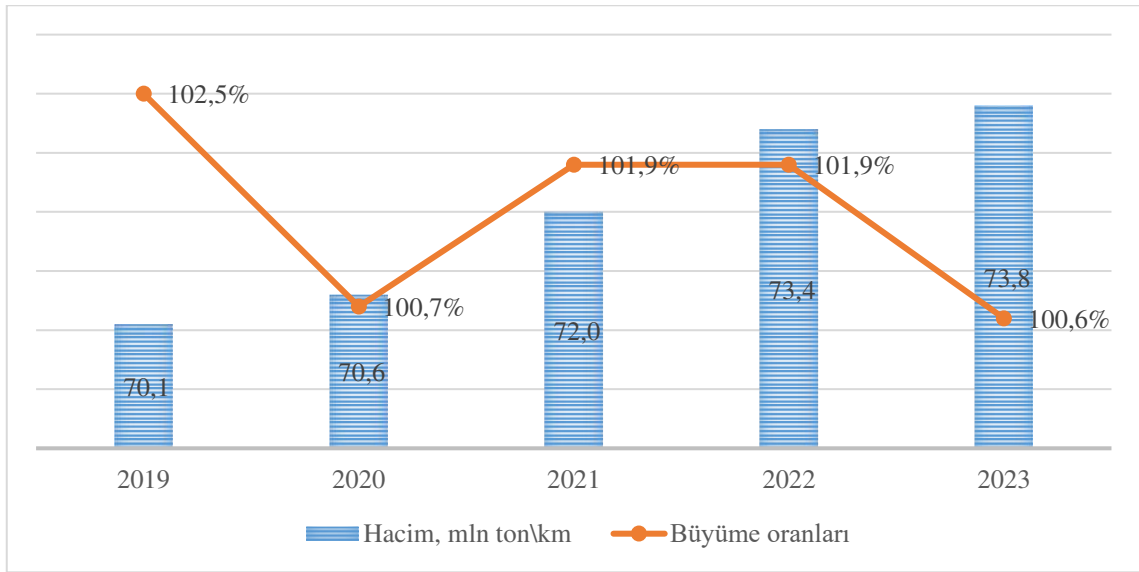


Kaynak: Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024

Şekil 2.7'e göre, Ocak-Aralık 2023 döneminde karayolu taşımacılığıyla 1.309,4 milyon ton yük taşınmıştır ve bu, 2022 dönemiyle karşılaştırıldığında %2,0 artışa işaret etmektedir. Karşılaştırma yapılan dönemler için yük taşımacılığı büyüme oranları sırasıyla %100,2 (2022), %103,5 (2021), %105,1 (2020) ve %106,8 (2019) olarak gerçekleşmiştir (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024).

Şekil 2.8: Ocak-Aralık Döneminde Demiryolu ile Yapılan Yük Taşımacılığı Hacmi (Milyon Ton\Km/Yıl)

*Geçen yılın aynı dönemiyle karşılaştırıldığında

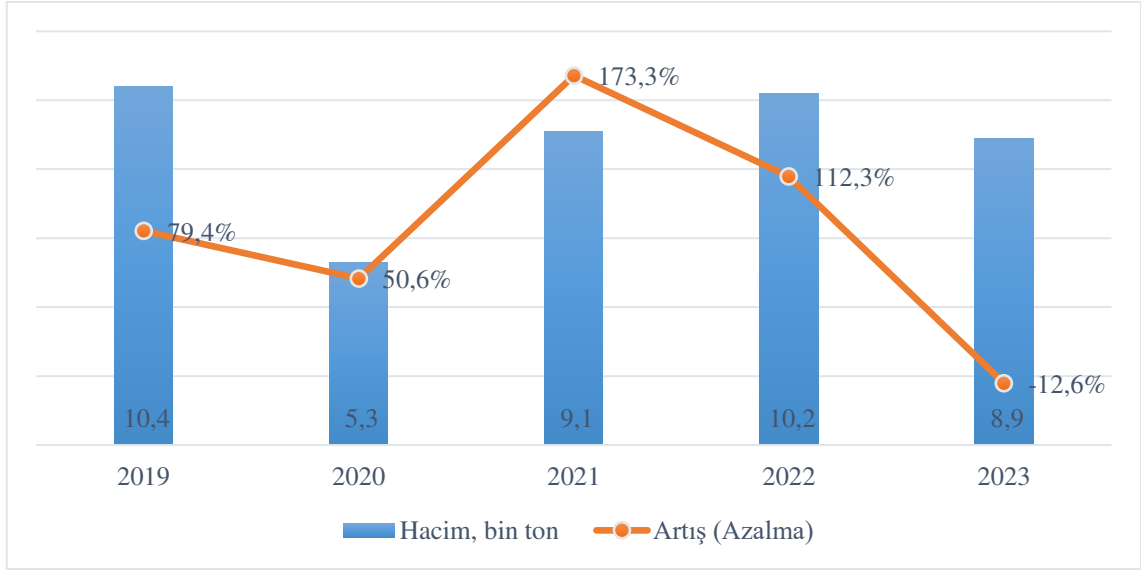


Kaynak: Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024

Şekil 2.8'e göre, 2019'da 70,1 milyon ton\km olan demiryolu ile gerçekleştirilen yük taşımacılık hacmi, 2023'te 73,8 milyon ton\km'ye yükselerek istikrarlı bir büyüme göstermiştir. Büyüme oranları genellikle %100'ün üzerinde seyretmiş, özellikle 2021 ve 2022'de %101,9 seviyesinde zirve yapmıştır. 2023'te büyüme oranı %100,6'ya düşmüş olsa da, bu rakam hâlâ sektörün sağlıklı bir büyüme eğiliminde olduğunu göstermektedir (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024).

Şekil 2.9: Ocak-Aralık Döneminde Havayolu ile Yapılan Yük Taşımacılığı Hacmi (Bin Ton/Yıl)

*Geçen yılın aynı dönemiyle karşılaştırıldığında

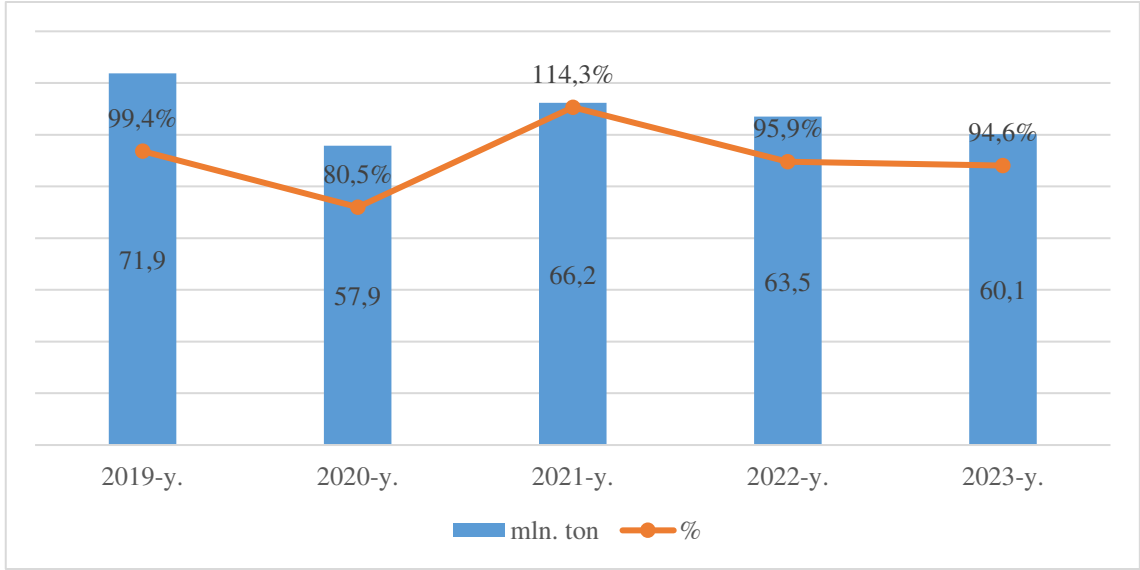


Kaynak: Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024

Şekil 2.9'a göre, 2019-2023 yılları arasında, hava taşımacılığı ile yapılan yük taşımacılığindeki göstergelerde önemli değişiklikler yaşanmıştır. Örneğin, 2023 yılı Ocak-Aralık döneminde hava taşımacılığıyla gerçekleştirilen yük taşımacılığı hacmi 8,9 bin ton olarak gerçekleşmiş olup ve 2022 yılına kıyasla %12,6 azalış göstermiştir (7,8 bin ton). Benzer şekilde, 2022 yılında bu miktar 10,2 bin ton (büyüme oranı %112,3), 2021'de 9,1 bin ton (%173,3), 2020'de 5,3 bin ton (%50,6) ve 2019'da 10,4 bin ton (%79,4) olarak gözlemlenmiştir (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024).

Şekil 2.10: Ocak-Aralık Döneminde Boru Hatları ile Yapılan Yük Taşımacılığı Hacmi (Milyon Ton/Yıl)

**Geçen yılın aynı dönemiyle karşılaştırıldığında*



Kaynak: Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024

Şekil 2.10'a göre, Özbekistan'da boru hatlarıyla yapılan 2019 yılında 71,9 milyon ton olan yük taşıma hacmi, 2020 yılında %80,5 oranında azalarak 57,9 milyon tona gerilemiştir. 2021 yılında ise hacim tekrar artarak 66,2 milyon tona çıkmış ve %114,3 oranında bir artış göstermiştir. Ancak, 2022 ve 2023 yıllarında taşıma hacminde düşüşler yaşanmış, özellikle 2023 yılında hacim %94,6 oranında azalarak 60,1 milyon tona gerilemiştir (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024).

3. ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE PROJELERİ

Ulaştırma koridorlarıyla ilgili literatürde birkaç tanım bulunmaktadır. Ortak tanıma göre, ekonomik faaliyetlerin gerçekleştirildiği merkezleri bir veya daha fazla yolun birleştirdiği alan ulaşım koridoru olarak adlandırılmaktadır. Uluslararası ulaşım koridorları, bir veya daha fazla komşu ülkeyi birbirine bağlamakta, kara bağlantısı olmayan ülkeler bir veya daha fazla transit ülke aracılığıyla sahil bağlantısı sağlamaktadır. Ulaşım koridorları, başta bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi olmak üzere, güzergâhtaki şehirlere ve ülkelere ulaşım ve lojistik hizmetler sağlayarak bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi için planlanmaktadır (Arnold, 2006: 1).

Uluslararası taşıma koridorları, diğer bir deyişle ulaşım ağları, uluslararası ticaret ve turizmi geliştirmek için Birleşmiş Milletler'in önem verdiği konular arasında yer almaktadır (Keser, 2015:168).

Bu bölümde, Ulaştırma Koridorları Projeleri'nin tarihçesi ve günümüzdeki durumu incelenmiştir, bu projelerin ülke ekonomisine etkisi ele alınmıştır ve Orta Asya'daki özellikle Özbekistan'daki ulaştırma koridorlarına odaklanmıştır. Özbekistan'ın bölgedeki lojistik projelerdeki önemi ve ülkenin içinden geçen ulaştırma koridorlarının ekonomiyeye etkisi de bu bölümde ele alınmıştır. Bu alt bölümler, Özbekistan'ın ulaştırma koridorlarındaki rolünü ve ekonomik katkısını daha iyi anlamamıza yardımcı olacaktır.

3.1 ULAŞTIRMA KORİDORLARININ GEÇMİŞİ VE BUGÜNÜ

Ulaştırma koridorları, ülkelerin ekonomik büyümesi ve refahında önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle doğal gaz ve petrol ticaretinin geçmişte olduğu gibi Asya ile Avrupa arasındaki ulaştırma koridorları üzerinden gerçekleştirilmesi bölge ülkelerine ciddi gelişme fırsatları sunmaktadır (Kankavi, 2023:87).

Uluslararası Ulaştırma Koridorları organizasyonu, ulusal yasaları birleştirmeyi, katılımcı ülkelerin ulaşım sistemlerini uyumlu hale getirmeyi, ortak teknik parametrelere sahip uluslararası bir taşıma altyapısı oluşturmayı ve tek bir taşıma teknolojisini kullanarak ulusal taşıma sistemlerini küresel taşıma sistemine entegre etmeyi amaçlamaktadır. Yeni gereksinimleri karşılayan en gelişmiş taşıma organizasyonu şekli, her taşıma türünden faydalanmayı mümkün kılan entegre lojistik intermodal teknolojilerdir ve müşterilere uygun fiyatlarla yüksek hizmet seviyesi sunmayı sağlamaktadır (Balbaa, 2022).

Başarılı ulaşım koridorlarının işleyişi, büyük bir organizasyonel çalışmanın yürütülmesi ve uluslararası taşımacılık yapan nakliye ve taşıma firmalarının modern taşımacılık ve yük işleme teknolojilerini tanıtmaları, çeşitli taşıma sistemlerini kullanmaları, "kapıdan kapıya" ürün teslimatı yapmaları, modern telekomünikasyon, takip sistemleri ve yük güvenliği önlemlerini kullanmaları sayesinde mümkündür (Balbaa, 2022).

Uluslararası ticari ilişkilerin gelişimi ve transit yük taşımacılığının artışı, uluslararası taşıma koridorlarının sistem oluşturan unsurlar olarak oluşmasına ve gelişmesine yol açmıştır. Ticaret koridorlarının oluşum süreçlerinin ve sürdürülebilir gelişimlerini etkileyen faktörlerin incelenmesi, uluslararası yük taşımacılığı hacimlerinin etkili bir şekilde artırılmasına katkı sağlamaktadır (Zamaraeva, 2021:28).

BM'nin tanımına göre uluslararası taşıma koridoru, belirli coğrafi bölgeler arasında önemli miktarda uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı sağlayan ulusal veya uluslararası bir sistemin parçasıdır. Bu, farklı taşıma türleri için lokomotifler ve sabit tesisleri içermekte ve bu taşımanın teknik, organizasyonel ve yasal koşullarını sağlamaktadır (Gorlov ve Tahumova, 2016:111).

Tarihsel olarak oluşmuş uluslararası ticaret yollarından örnekler vermek gerekirse, Baltık ülkeleri ve Akdeniz arasındaki ilişkiler için oluşturulan "Amber Yolu"; İskandinavya ve Orta Doğu ülkelerini birleştiren "Volga Ticaret Yolu"; Çin ile Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlayan ve yeniden canlanmayı bekleyen "İpek Yolu" ve uluslararası ticaret için önemli diğer rotalar gösterilebilir (Pogodin ve Çjou, 2017:205-206).

Taşıma koridorlarının oluşturulması ve bu kavramın akademik alana girişi şu anda küresel bir eğilim haline gelmiştir. Taşıma sistemlerinin yenilikçi ekonominin gelişimindeki önemi genel olarak kabul görmektedir. Aynı zamanda uluslararası taşıma koridorlarının oluşturulması, politik, sosyal, ekonomik ve organizasyonel-teknik yenilikler ve dönüşümler gerektiren son derece karmaşık bir süreçtir (Yurchenko ve Yurchenko, 2013:48). Bu etkileyici koridorların inşası ve mevcut uluslararası sistemlere entegre edilmesi için büyük miktarda mali yatırım gerekmektedir. Bugün tüm ülkelerin karşı karşıya olduğu bir görev, dünya finansal ve ekonomik düzenindeki güç olmayan senaryoların dönüşüm alanını genişletmektir. Bu bağlamda, UUK ağı, dünyanın farklı bölgelerini entegre ederek genişlemektedir (Yurchenko ve Yurchenko, 2013:48).

3.2 ULAŞTIRMA KORİDORLARININ ÜLKE EKONOMİSİNE ETKİSİ

Günümüzde, küreselleşme faaliyetlerine bağlı olarak uluslararası ticaretin artması nedeniyle, yük hareketliliği önem kazanmıştır. Birçok ülkeye yerli ürünlerin ihraç edilirken, ülke içindeki tüketicilerin talebiyle yerli ürünlerin rekabetçisi olan birçok diğer ürün de ithal edilmektedir. Ancak, bir bölgedeki kırsal alanlardan tarım-gıda gereksinimlerinin taşınması, şehirde bulunan endüstrinin ham madde ihtiyaçlarının karşılanması, iş yeri ile ev arasında işçilerin kolayca seyahat etmesi sadece taşımacılık faaliyetleriyle gerçekleştirilebilir. Dolayısıyla, talebi yük ve yolcu hareketlerinin yoğunluğu tarafından şekillendirilen taşımacılık faaliyetleri önemli bir ekonomik faaliyettir. Ancak, diğer taraftan bakıldığında, taşımacılık faaliyetlerinin maliyeti de yolcu turizm talebini ve yük ticaretini etkilemektedir (Keser, 2015:167).

Bugün, ülkeler arası taşımacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ve bunun kesintisiz olarak sağlanması için altyapının sağlanması uluslararası taşıma koridorları sayesinde mümkün olmaktadır. Ulaşım koridorlarının uluslararası taşımacılığı daha hızlı, daha etkili ve daha az maliyetli hale getirerek koridor boyunca coğrafyanın gelişmesine neden olduğu düşünülmektedir (Keser, 2015:168).

Uluslararası taşıma koridorları, ülkeler arasında yük hareketini kolaylaştırarak uluslararası ticaretin artmasına katkıda bulunmaktadır. Teslimat sürelerinin kısaltılması ve lojistik süreçlerin optimize edilmesiyle taşıma maliyetlerini düşürmektedir (Rus Resurs Lojistik, 2024). Bu koridorlar, ekonomik gelişimi teşvik etmekte, yatırımları artırmakta ve altyapıyı geliştirmektedir. Pazarların genişlemesi ve yeni tüketicilere erişim sağlanarak ürünlerin rekabet gücü artmaktadır. Ayrıca, iş olanakları yaratarak halkın gelirini artırmakta ve sosyo-ekonomik koşulları iyileştirmektedir. Ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve sınır ötesi bağlantıların güçlendirilmesi yoluyla ülkeler arası işbirliği ve diplomatik ilişkileri desteklemektedir (Rus Resurs Lojistik, 2024).

Uluslararası ulaştırma koridorları daha çok ekonomi ve siyasetle ilgilidir (Vinokurov ve Axunbaev, 2021). Çağdaş, büyük ölçekli bölgesel girişimlerin neredeyse tamamı öncelikli olarak sürdürülebilir ulaştırma koridorlarının kurulması ve ilgili altyapının geliştirilmesi hedefini belirlemektedir. Analistlere göre, uluslararası ulaştırma koridorlarının geliştirilmesi, ülkeler arasındaki iş birliğinin temel araçlarından biri olarak görülmekte ve aynı zamanda bölgesel ekonomik entegrasyonu güçlendirmenin bir teşviki olarak kabul edilmektedir. Uluslararası ulaştırma koridorlarının oluşturulması ve geliştirilmesi, yük akışlarını iyileştirmeyi, altyapıya yapılan yatırımları artırmayı ve

devlet ile iş dünyası arasındaki etkileşimin verimliliğini artırmayı sağlamaktadır (Vinokurov ve Axunbaev, 2021).

Uluslararası transit hizmetlerin sağladığı ekonomik faydalar göz önüne alındığında, birçok ülke uluslararası taşıma koridorlarının kendi topraklarından geçmesi için mücadele etmektedir. Bir ülkenin, endüstriyel üretiminin ne kadar gelişmiş olduğu, iç üretim işbirliğinin ne kadar güçlü olduğu ve iç pazarının ne kadar geniş olduğu, uluslararası transit gelirlerin milli gelire oranında ne kadar küçük bir pay olduğunu belirlemektedir (Sidoryuk ve Krasova, 2012:54).

Uluslararası taşıma koridorları ayrıca endüstriyel, gıda, demografik, askeri ve teknolojik güvenliği etkilemektedir (Sidoryuk ve Krasova, 2012:54). Bu durum, sadece küresel ekonominin küreselleşmesi ve endüstriyel tesislerin Avrupa'dan Asya'ya kaydırılmasıyla değil, aynı zamanda uluslararası taşıma koridorunun tüm hizmet türlerinde tek bir uluslararası standartın izlenmesi gerekliliğiyle de ilgilidir (Sidoryuk ve Krasova, 2012:54).

Uluslararası Ulaştırma Koridorları, küresel ekonominin gelişimine önemli bir katkı sağlamaktadır. Başta, taşıma koridorlarının kullanımı dış ticarete taşıma maliyetlerinin azaltılmasına ve ulusal ürünlerin uluslararası pazarlara erişim düzeyinin artırılmasına katkıda bulunmaktadır (Çydenov, 2014:3).

UUK'nın ulusal ekonomilerin gelişimine katkısı, ulusal ekonomi için olumlu mikro ve makroekonomik etkilerin ortaya çıkmasında kendini göstermektedir. Bu etkiler arasında yeni iş imkanlarının oluşturulması, yeni tür taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin ortaya çıkması, taşımacılık ve lojistik sektöründeki işletmelerin yeni pazarlara açılması gibi unsurlar bulunmaktadır. Ayrıca, taşıma güvenliği ve ulaşılabilirliği göstergelerinin iyileştirilmesiyle ilişkili olumlu sosyo-ekonomik etkilerin ortaya çıkması da bu katkıya dahildir (Şarova ve Golova, 2023:1153-1154).

Aynı zamanda, UUK'lar, ulusal bölümleri üzerinden geçen ülkelerin ekonomilerinin gelişimine önemli bir katkı sağlamaktadır. Bu katkı, taşıma koridorlarının ulusal bölümlerinin oluşturulmasından kaynaklanan doğrudan etkilerle aşağıdaki gibi ortaya çıkmaktadır (Şarova ve Golova, 2023:1159).

- Farklı taşıma türleri arasında rekabetin geliştirilmesi, farklı yük türlerinin taşınmasında kullanılan taşıma hizmetlerinin kalitesinin iyileştirilmesine veya yeni hizmet türlerinin ortaya çıkmasına yol açabilmektedir

▪ Sınır komşularıyla ve sınır komşusu olmayan yabancı ülkelerle eşit derecede taşıma bağlantısının sağlanması, dış ticaretin gelişimi ve ülkenin transit potansiyeli için sağlam taşıma ve lojistik kanallarının oluşturulmasına katkıda bulunmaktadır

▪ Ülke içinde taşıma erişiminin artırılması, iç ticaretin büyümesi için uygun koşullar yaratmaktadır

▪ Uluslararası taşıma koridorları üzerinden geçen ülkelerde ekonomik altyapının oluşturulması, ülkenin ekonomik kalkınmasına ve bölgeler arasında üretimin çeşitlendirilmesine katkıda bulunmakta, ayrıca daha önce bağlantısı olmayan bölgeler arasında yeni pazar ilişkilerinin oluşmasına yardımcı olmaktadır (Levitin, 2009:7-8).

▪ Yük taşıma maliyetlerinin azaltılması, nihayetinde tüketici için nihai ürün maliyetinin düşürülmesine katkıda bulunmaktadır (Şarova ve Golova, 2023:1153-1154).

Uluslararası taşıma koridorunun mevcudiyeti, aynı zamanda, ilgili devletin ekonomik ve sosyo-ekonomik göstergelerinde aşağıdaki makroekonomik ve sosyo-ekonomik göstergelerin iyileşmesine dolaylı olarak katkıda bulunmaktadır (Şarova ve Golova, 2023:1160).

▪ İşsizlik seviyesinin, hem taşıma koridoru altyapısının oluşturulma sürecinde (örneğin, uluslararası taşıma koridoru altyapısının inşası için işgücü çekilerek) hem de oluşturulduktan sonra (özellikle ulusal taşıma koridorunun kullanıldığı taşımacılık ve lojistik şirketlerinin personel sayısının artırılması yoluyla) azalması

▪ Taşıma güvenliği seviyesinin artması

▪ Taşıma koridorunun etki alanında, taşımacılık ve lojistik kompleksi ile doğrudan ilişkili olmayan ancak faaliyetleri ile ilişkili olan ekonomik alanlarda iş yapan işletmelerin gelişimi (örneğin, yol hizmetleri tesislerinin oluşturulması, turizmin gelişimi vb.)

▪ Taşıma ve lojistik sektöründeki işletmelerin faaliyetlerinin canlanması ve doğrudan taşıma ve lojistik sektörü ile ilişkili olmayan yeni işletmelerin ortaya çıkması sayesinde ilgili devlet bütçesine ek vergi ve sosyal kesintilerin gelmesi (Şarova ve Golova, 2023:1160).

UUK'ların ortaya çıkmasına katkıda bulunan yukarıda belirtilen olumlu etkilere rağmen, bir ülkenin ekonomisine olumsuz katkıda bulunabilecek faktörlerin de ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Özellikle, ulusal taşıma koridorunun geçtiği bölgelerde çevresel durumun kötüleşmesi ve ülke bölgelerinin gelişimindeki dengesizlik yer almaktadır (Şarova ve Golova, 2023:1160).

3.3 ORTA ASYA'DAKİ MEVCUT ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE PROJELERİ

Öncelikle Orta Asya coğrafyası, stratejik konumu ve zengin doğal kaynaklarıyla dünya ekonomisinin önemli bir parçası haline gelmiştir. Bu bölge, Avrupa ile Asya arasında bir köprü görevi görmektedir ve bu nedenle ulaştırma koridorları büyük bir öneme sahiptir.

Bu bölümde Orta Asya'daki ulaştırma koridorlarının önemli projeleri incelenecek ve bunlar arasında İpek Yolu projesi, TRACECA projesi, Trans-Afgan koridoru gibi başlıklar yer alacaktır. Bu projeler, bölgenin ekonomik entegrasyonunu ve uluslararası ticaret potansiyelini artırmak için önemli rol oynamaktadır.

3.3.1 İpek Yolu Projesi

Ulaştırma koridorları, tarih boyunca sadece ticaretin gelişimine değil, aynı zamanda insanın düşünsel ve kültürel değişimine de katkıda bulunmuştur. İpek ve Baharat yolları gibi tarihi koridorlar, Asya ile Avrupa ve Orta Doğu arasında ticaretin, düşünsel ve kültürel değişimin merkezi olmuştur. İpek Yolu, bu anlamda en önemli tarihi ulaştırma koridorudur (Kankavi, 2023:87).

İpek Yolu, Asya ve Avrupa kıtalarındaki şehirleri ve insanları birbirine bağlayan önemli bir kültür ve ticaret yolu olarak bilinmektedir. Tarihsel olarak, İpek Yolu farklılıkları zenginliğe dönüştüren bir medeniyet yoludur; Baharat Yolu ise genellikle deniz güzergâhını ifade etmektedir (Bulut, 2014:1).

İpek Yolu, tarihin en uzun süre devam eden ticaret yolu olup, yaklaşık 2000 yıl boyunca askeri, siyasi ve kültürel bir değişim aracı olarak kullanılmıştır. Eski Mısır ve Roma dönemlerinde Çin ipeği, İpek Yolu üzerinden Batı'ya taşınarak Batı'da prestij sembolü haline gelmiştir. İpek ticareti sadece ipekten ibaret değil, aynı zamanda baharat, değerli taşlar, kağıt, merhemler, parfümler, gümüş, bakır, altın gibi diğer ürünlerin de ticaretinin yapıldığı bir yoldur (Kankavi, 2023:97).

Bu yol, farklı millet ve toplulukların katkılarının izlerinin bulunduğu, mimariden sanata, ticaretten bilimsel ve teknolojik gelişmelere kadar birçok alanda dünya medeniyetine hizmet etmiş önemli bir güzergahtır. Tarihsel süreçte, Avrupalılar Asya'daki farklı medeniyet ve kültür zenginliklerini keşfetmek, bilimsel ve teknolojik

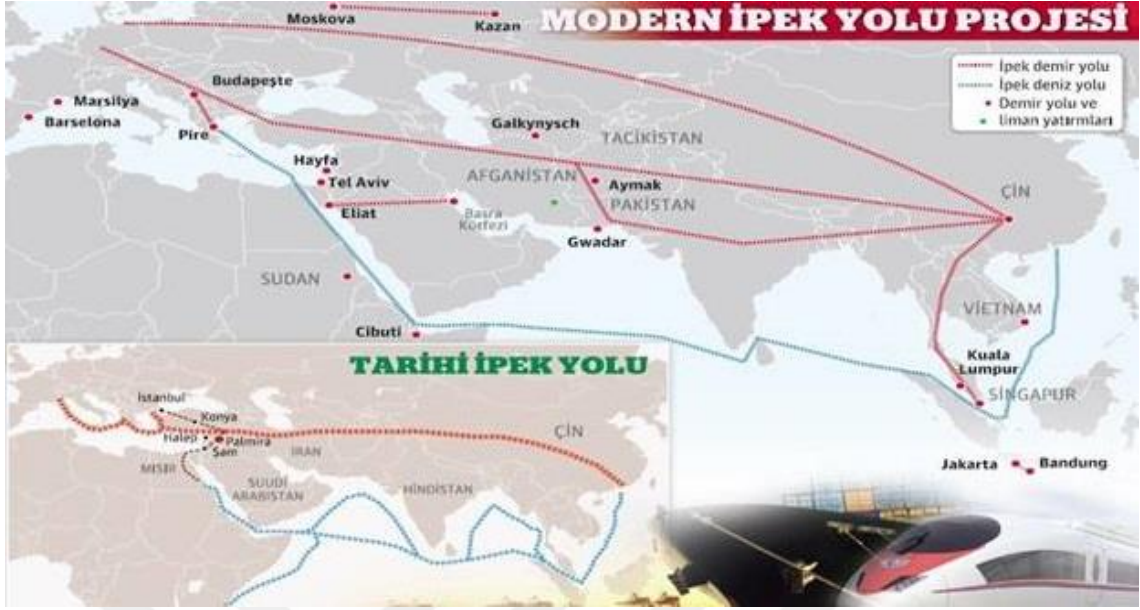
gelişmeleri takip etmek, yeni sanayi ve tarım üretim biçimlerini öğrenmek ve ticari modelleri anlamak için bu yolu kullanarak kendilerini geliştirmişlerdir (Bulut, 2014:1).

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasını amaçlayan bir girişim Modern İpek Yolu projesidir. Bu proje, geliştirilmiş demir yolu ağları, kara yolları, petrol ve doğalgaz boru hatları gibi altyapı yatırımlarıyla desteklenerek hayata geçirilecektir. Bu yol ağı üzerinde bulunan ülkeler arasındaki ticari engellerin kaldırılmasıyla birlikte, bu ülkeler arasında ticari ve ekonomik işbirliği olanakları artacaktır. İpek Yolu güzergâhı üzerindeki ülkeler, halihazırda dünya ticaretinin önemli bir kısmını oluşturan yaklaşık 30 trilyon dolarlık ticaretin yüzde 22'sini gerçekleştirmektedirler (Seyidoğlu ve Gönültaş, 2014:5).

Ticaretin Asya'dan Avrupa'ya olan rotasını geliştirmek amacıyla tarihteki İpek Yolu'na atıfta bulunularak "Modern İpek Yolu" adı verilmiştir. İlk olarak 7 Eylül 2013 tarihinde Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan Nazarbayev Üniversitesi'nde dile getirilmiştir. "Bir Kuşak Bir Yol" sloganıyla tanıtılan Modern İpek Yolu projesi, yüzyılın en büyük projelerinden biri olarak öne çıkmaktadır. Sadece ticareti değil, aynı zamanda sosyal yaşamı, siyasal iktidarları ve yönetim biçimlerini dönüştürme potansiyeline sahip kapsamlı bir projedir (SDAM, 2017).

Çin, "Bir Kuşak Bir Yol" Projesiyle küresel ticareti desteklemeyi hedeflemiştir. Proje, kara ve deniz yollarını kullanarak Asya'dan Avrupa'ya ulaşımı kolaylaştırmayı amaçlar. Kara yolu rotaları Uzak Doğu, Rusya ve Avrupa'yı birbirine bağlamayı hedeflerken, deniz yolu rotaları Hint Okyanusu'ndan Akdeniz'e ulaşım sağlamayı planlamaktadır. Projenin içine dahil olan 65 ülke, ekonomik iş birliği içinde büyüme ve entegrasyon hedeflerine odaklanmıştır. Bu proje, Çin'in küresel denge oluşturma amacını yansıtmaktadır (Yılmaz ve Sabancı, 2021:90). Tarihi ve Modern İpek Yolu Projeleri'nin rotaları Şekil 3.1'de ve Yeni İpek Yolu Projesi'nin rotaları, şeritleri, ülkeleri ve şehirleri Tablo 3.1'de yer almaktadır.

Şekil 3.1: Modern İpek Yolu Projesi



Kaynak: SDAM, 2017

Şekil 3.1, Modern İpek Yolu Projesi'nin haritasını göstererek, kara ve deniz yolları ile demir yolu ve liman yatırımlarını içeren yeni ulaşım koridorlarını ve bunların Orta Asya, Avrupa, Afrika ve Asya'daki bağlantı noktalarını tasvir etmektedir.

Tablo 3.1: Yeni İpek Yolu Kısımları- Rotaları, Şeritleri, Ülkeleri ve Şehirleri

Önerilen Yeni İpek Yolu İçin Rotalar	
Yeni İpek Yolu için denizden rota	Venedik (İtalya), Atina (Yunanistan), Nairobi (Kenya), Kalküta (Hindistan), Kolombo (Sri Lanka), Cakarta (Endonezya), Kuala Lumpur (Malezya), Hanoi (Vietnam), Haikou, Guangzhou, Fuzhou (Çin)
İpek Yolu ekonomi kuşağı	Venedik (İtalya), Rotterdam (Hollanda), Duisburg (Almanya), Moskova (Rusya), İstanbul (Türkiye), Tahran (İran), Duşanbe (Tacikistan), Semerkant (Özbekistan), Bışkek (Kırgızistan), Almatı (Kazakistan), Urumçi, Xi'an (Çin)
Çin-Pakistan ekonomik koridoru	Gwadar, İslamabat (Pakistan), Kaşgar (Sincan Uygur Özerk Bölgesi)
Boru Hatları	
Ham petrol	Aktav, Atırav (Kazakistan), Tayşet, Nahodka (Rusya), Daqing, Kunming (Çin), Kyaukpyu (Myanmar)
Doğal gaz	Kunming (Çin), Kyaukpyu (Myanmar)
Yapım aşamasında önerilen	Beyneu (Kazakistan), Duşanbe (Tacikistan), Daqing (Çin), Nahodka, İrkutsk (Rusya)

Kaynak: Yılmaz ve Sabancı, 2021:90

Tablo 3.1, Yeni İpek Yolu Projesi'nin rotalarını, ekonomik kuşaklarını, boru hatlarını ve bu rotalar üzerinde bulunan ülkeler ve şehirleri özetlemektedir.

3.3.2 TRACECA Projesi (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru)

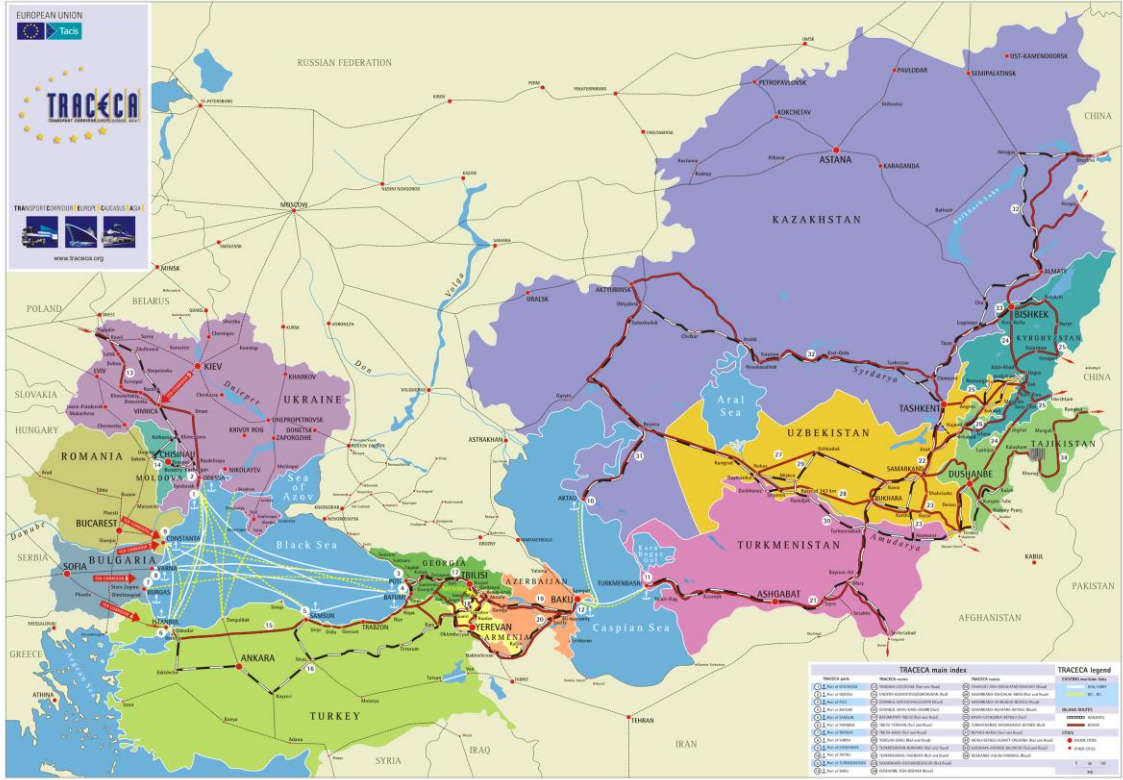
TRACECA, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru'nun İngilizce kısaltmasıdır. Bu koridor, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacıyla Avrupa Birliği önderliğinde ve ülkeler tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı koridorudur (Bulut, 2014:289).

TRACECA programı ilk kez Mayıs 1993'te, Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın ticaret ve ulaştırma bakanlıklarının katılımıyla Brüksel'de düzenlenen bir konferansta başlatılmıştır. TRACECA Avrupa Birliği ve Doğu Avrupa, Kafkasya ve Orta Asya'nın 12 üye ülkesini içeren uluslararası bir ulaştırma programıdır. Bu konferansın üyeleri, Avrupa'dan başlayan, Karadeniz'i geçen, Kafkasya ve Hazar Denizi'ni aşan ve Orta Asya ülkelerine ulaşan bir ulaştırma koridorunu geliştirmeyi amaçlayan "TRACECA" ara bölgesel teknik yardım programının uygulanmasını amaçlayan Brüksel Bildirgesi'ni kabul etmişlerdir (Jabborqulov, 2023:38).

Bu proje Orta Asya ve Kafkasya Cumhuriyetlerinin farklı ulaştırma güzergahlarını kullanarak Avrupa ve dünya pazarlarına giriş yeteneklerini artırmak, bu ülkelerin politik ve ekonomik bağımsızlıklarını desteklemeyi amaçlamaktadır (Göktuğ, 2019:64).

2007 yılına kadar, 14 ülke Avrupa Birliği tarafından finanse edilen TRACECA programından faydalanmıştır. Başlangıçta, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan olmak üzere 8 ülke TRACECA'ya katılmıştır. 1993 yılında Brüksel Konferansı'nda gerçekleşen TRACECA'nın kuruluşunda, tüm bu ülkeler TRACECA üyeliğini kabul etmiştir. Moldova ve Ukrayna, 1996'dan 1998'e kadar olan dönemde TRACECA programının başarısını gözlemledikten sonra Avrupa Komisyonu'nun onayıyla TRACECA'ya katılmak için başvuruda bulunmuşlardır. 2009'da İran da Ana Anlaşma'yı imzalayarak TRACECA üyeliğine katılmıştır. Son olarak, Türkmenistan, gözlemci statüsünden Anlaşma'ya taraf devlet olarak üyelik statüsüne geçmeye çalışmakta ve iç onay süreci devam etmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024).

Şekil 3.2: TRACECA Projesi



Kaynak: Özbekistan Ulaşım Bilgi ve Lojistik Portalı, 2024

Şekil 3.2, TRACECA Projesi kapsamında Avrupa, Kafkasya ve Asya arasında kara ve deniz yollarını içeren ulaşım koridorlarını ve bu koridorlar üzerindeki ülkeleri ve şehirleri göstermektedir.

3.3.3 Trans-Afgan Ulaştırma Koridoru (TAUK)

ABD'nin Afganistan'dan çekilmesinin ardından, ülkede güvenliğin ve istikrarın sağlanması teşvik edici olmuş ve çeşitli projelerin uygulanmasına ivme kazandırmıştır. Bu projeler arasında yer alan Trans-Afgan Ulaştırma Koridoru, Özbekistan ile Pakistan arasında en kısa coğrafi bağlantıyı Afganistan üzerinden kurmayı hedeflemektedir. Tirmiz-Mezar-ı Şerif-Kabil-Peşaver güzergahı sayesinde, bu koridor Orta Asya ve Afganistan'ı en kısa rota üzerinden okyanuslara bağlayacak potansiyele sahiptir (Kaya, 2023).

Trans-Afgan Ulaştırma Koridoru, Afganistan'ı Orta Asya ülkelerine ve Hindistan'a bağlayan stratejik bir ulaşım hattıdır. Bu koridor, Afganistan'ın ve bölgenin ekonomik

kalkınmasını desteklemeyi amaçlamaktadır. Ayrıca, bölgesel ticareti artırmak ve Orta Asya'nın kaynaklarını uluslararası pazara açmak için önemli bir potansiyele sahiptir (Şekil 3.3).

Genel olarak, TAUk'nın gelecek vadeden fırsatları şunlardır (Zokhidov, 2012:92):

- Trans-Afgan rotasının Çin - Kırgızistan - Özbekistan koridoruyla birleştirilmesi, kıtalararası bağlantıların gelişimine katkıda bulunacaktır.

- Bölgesel ülkelerin TAUk oluşturulmasına katılımı, entegrasyonlarını teşvik edecektir.

- Uluslararası ekonomik kuruluşların (AKB, OABEİ, BM EK ve diğerleri) katılımı.

- ABD ve NATO'nun Afganistan'da istikrarı sağlamak için varlığı.

- Kuzey-Güney koridorunun Rusya ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerinin Güneydoğu Asya bölgesiyle ekonomik işbirliğinde rekabeti.

Şekil 3.3: Trans-Afgan Koridoru



Kaynak: Business Media, 2023

Şekil 3.3, Trans-Afgan Koridoru'nu göstererek Termez'den (Özbekistan) başlayıp Peşavar'a (Pakistan) kadar uzanan ve Afganistan içinden geçen demir yolu rotasını harita üzerinde tasvir etmektedir.

3.4 ÖZBEKİSTANDAN GEÇEN ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE BU KORİDORLARIN ÜLKE EKONOMİSİNE ETKİSİ

Özbekistan, Orta Asya'da stratejik bir konuma sahip olması nedeniyle bölgesel bir ulaşım merkezi olarak önemli bir rol oynamaktadır. Ülkenin ekonomik büyümesi ve kalkınması, ulaşım koridorlarının etkinliği ve gelişimi ile yakından ilişkilidir. Bu bölümde Özbekistan'dan geçen ulaştırma koridorları ve bu koridorların ülke ekonomisine olan etkileri incelenmektedir.

Son on yıl içinde, Özbekistan hükümeti uluslararası koridorları geliştirmede önemli ilerlemeler kaydetmiştir. 2030'a kadar olan ana yatırım öncelikleri arasında uluslararası öneme sahip 8.000 kilometrelik yolun yeniden inşası ile yeni uluslararası koridorların geliştirilmesi bulunmaktadır. Ülke, kuzey, kuzeybatı, güney, güneybatı ve doğu koridorlarını geliştirmeyi planlamaktadır, bu da Özbekistan'ın Avrasya Ekonomik Birliği ülkeleri, Avrupa ülkeleri, İran, Türkiye, Afganistan, Pakistan, Hindistan ve Çin pazarlarına erişmesini sağlayacaktır (Dünya Bankası, 2019).

Çin'in Özbekistan'ın en önemli ticaret ortağı olarak kalmasının yanı sıra, ülkenin liderleri gelecekteki Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu aracılığıyla Çin'e bağlanmak istemektedir bu da yük taşımanın daha hızlı ve ucuz olacağını vaat etmektedir. Şu anda, Özbekistan'ın Çin'e demiryoluyla Kazakistan'ın Khorgos aracılığıyla Almatı üzerinden bağlantısı, orta nokta yüklerin kamyonlarla taşınması gereğine rağmen, potansiyel rota olan Kırgızistan aracılığıyla olan rota ile karşılaştırıldığında % 20 daha pahalıdır (Hashimova, 2020).

Özbekistan Orta Asya ülkelerinin bölgesel ulaşım ve iletişim sisteminin oluşturulmasına uzun vadeli ve çok taraflı işbirliği için olumlu koşulların sağlanmasına önemli katkılar sunmaktadır. Ayrıca, 2030 Özbekistan Stratejisi, ülke topraklarından transit yük taşıma hacmini 16 milyon tona çıkarma, kuzey yönlü demiryolu taşıma sürelerini %40 azaltma, yolcu ve yük taşımacılığı hizmetlerinin hacmini üç kat artırma, elektrikli demiryollarının payını %65'e çıkarma hedeflerini içermektedir. Ayrıca, uçak seferlerinin dört kat artırılması, 56 bin kilometre yol inşa ve onarımı, demiryolu ve hava taşımacılığı hizmetlerinde tarife oluştururken pazar prensiplerine geçilmesi, özel ve yabancı operatörlerin sektöre çekilmesi planlanmaktadır (Topildiev, 2024).

Özbekistan ve Kazakistan, otobüs hatlarını ve hızlı tren bağlantısını oluşturmuşlardır. Kırgızistan ile yeni demiryolu bağlantıları oluşturulmuştur ve Taşkent-Andican-Oş-Irkeshtam-Kaşgar otoban koridorunda trafiğe açılarak Orta Asya

taşıyıcılarının ilk kez doğrudan Çin'e ulaşmasına olanak tanımıştır. Özbekistan-Kırgızistan-Çin demiryolu inşaatı çalışmaları hızlandırılmıştır. Bu demiryolu, Çin'den Kırgızistan ve Özbekistan üzerinden Doğu Avrupa ve Orta Doğu ülkelerine yük taşıma imkanı sağlayacak, Çin yüklerinin Avrupa ülkelerine taşınmasının en kısa rotalarından biri olacaktır ve Orta Asya ülkelerinin taşımacılık ve lojistik altyapısının gelişimine katkı sağlayacaktır (Kim, 2020).

Topildiev'in (2024) belirttiğine göre, devlet-özel sektör ortaklığı ile önemli altyapı projeleri planlanmakta ve uygulanmaktadır. Bu projeler arasında kırsal yerleşim yerlerine uzanan 5,5 bin kilometrelik çimento-beton kaplı yol yapımı, Taşkent-Semerkand ve Taşkent-Fergana Vadisi güzergahlarında yeni karayolları inşası bulunmaktadır. Ayrıca, toplu taşıma ağı genişletilerek şehirler ve bölgeler tamamen kapsanacak ve yeni otobüs sayısı beş bine, elektrikli otobüs sayısı ise ikiye çıkarılacaktır. Taşkent-Semerkand ve Semerkand-Navoi-Buhara yönlerinde yeni yüksek hızlı demiryollarının inşası ve yüksek hızlı trenlerdeki yolcu taşımacılığının %2,5 oranında artırılması öngörülmektedir. Bunun yanı sıra, düşük karlı bölgesel havaalanlarının devlet-özel sektör ortaklığı ile modernize edilmesi ve güvence altına alınması planlanmaktadır.

Çin'den Özbekistan'a yük taşımacılığı, Kırgızistan üzerinden karayoluyla taşınması, ülkemizin yüksek transit potansiyelinin bir göstergesidir. Bu potansiyelden faydalanarak Türkmenistan üzerinden İran ve Türkiye'ye, Kafkasya ve Avrupa'ya Gümrük Birliği ülkeleri aracılığıyla ulaşılabilir (Topildiev, 2024).

Özbekistan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı (2024)'na göre, şu anda, Özbekistan'ın dış ticaret taşımacılığı aşağıdaki ana taşıma koridorları üzerinden gerçekleştirilmektedir:

Koridor 1 - Baltık limanları yönünde (Kazakistan ve Rusya üzerinden transit) - Klaipeda (Litvanya), Riga, Liepaja, Ventspils (Letonya), Tallinn (Estonya) (Daha sonra Koridor 1 olarak kullanılacaktır);

Koridor 2 - AB ülkeleri yönünde, Belarus ve Ukrayna üzerinden (Kazakistan ve Rusya üzerinden transit) - Chop sınır geçişi (Ukrayna) ve Brest (Belarus) (Daha sonra Koridor 2 olarak kullanılacaktır);

Koridor 3 - Ukrayna'nın Ilyichevsk limanına (Kazakistan ve Rusya üzerinden transit), Karadeniz'e çıkış (Daha sonra Koridor 3 olarak kullanılacaktır).

Koridor 4 - Transkafkasya koridoru yönünde (Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan üzerinden transit), Karadeniz'e çıkış, TRACECA olarak bilinir (Daha sonra Koridor 4 olarak kullanılacaktır);

Koridor 5 - İran'ın Bandar Abbas limanına (Türkmenistan üzerinden transit), Basra Körfezi'ne çıkış (Daha sonra Koridor 5 olarak kullanılacaktır);

Koridor 6 - Doğu yönünde, Kazakistan-Çin sınır geçişi (Dostyk/Alashankou) aracılığıyla Çin'in doğu limanlarına ve ayrıca Uzak Doğu limanlarına (Nahodka, Vladivostok vb.) (Daha sonra Koridor 6 olarak kullanılacaktır);

Koridor 7 - Çin limanlarına (Kırgızistan üzerinden transit) - Sarı Deniz, Doğu Çin Denizi ve Güney Çin Denizi'ne çıkış (Daha sonra Koridor 7 olarak kullanılacaktır);

Koridor 8 - Afgan sorununun çözümüyle ilgili olarak, İran ve Pakistan limanlarına güney alternatif taşıma koridorlarının geliştirilmesi için yeni perspektifler açılmaktadır - Bandar Abbas, Chabahar (İran), Gwadar ve Karachi (Pakistan) (Afganistan üzerinden transit) (Daha sonra Koridor 8 olarak kullanılacaktır);

Uluslararası taşıma koridorlarının gelişiminde önemli bir adım, 12 Mayıs 1996 tarihinde, Özbekistan'ın aktif katılımıyla Tejen-Serhet-Meşhed demiryolu hattının hizmete girmesidir. Bu hat, 320 km uzunluğundadır ve Serhet istasyonunda demiryolu hattının 1520 mm'den 1435 mm'ye geçiş yapılmasıyla Türkmenistan'ın Meşhed şehrine bağlanmıştır. Bu hat, Orta Asya ülkelerinin İran ve Türkiye üzerinden dünya pazarına açılan yeni bir Trans-Asya koridorunu açmıştır. Aynı yıl içerisinde, Serhet'te, Özbekistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkmenistan liderleri, "Demiryolu Taşımacılığı Faaliyetlerinin Koordinasyonu Anlaşması" ve "Transit Taşımacılığın Düzenlenmesine İlişkin Ülkeler Arası İşbirliği Anlaşması" imzalamışlardır (Özsanoatqurilishmateriallari Uyushmasi, 2024).

İran'daki Baft-Meşhed demiryolu hattının inşasının Mayıs 2005'te tamamlanmasıyla Meşhed-Bender Abbas rotası üzerinde (Tahran'ın dışından) Bandar Abbas limanına olan mesafe 800 km'den fazla kısaltılmıştır (Özbekistan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı, 2024).

Eylül 1998'de Bakü'de, Azerbaycan, Gürcistan ve Özbekistan'ın girişimiyle ve Avrupa Birliği'nin desteğiyle "TRACECA - Tarihi İpek Yolu'nun Restorasyonu" adlı Uluslararası Konferans düzenlenmiştir. Konferansın önemli bir sonucu, 12 devlet başkanı arasında Özbekistan'ın da yer aldığı "Avrupa-Kafkasya-Asya Koridoru Gelişimi İçin Uluslararası Ulaşım Temel Çok Taraflı Anlaşması"nın imzalanması ve bu anlaşmaya ilişkin uluslararası demiryolu, karayolu, denizcilik, gümrük işlemleri ve belgelerin işlenmesi gibi Teknik Eklerin imzalanması olmuştur (Özsanoatqurilishmateriallari Uyushmasi, 2024).

Ulaştırma koridorları, Özbekistan'ın ekonomik kalkınması ve uluslararası ticaretteki rolü açısından hayati öneme sahiptir. Bu koridorlar, ülkenin coğrafi konumu nedeniyle hem doğu-batı hem de kuzey-güney ticaret yollarında stratejik bir geçiş noktası oluşturmaktadırlar. Özellikle, TRACECA ve İpek Yolu gibi ana ulaştırma koridorları, Özbekistan'ın ticaret hacmini artırarak ekonomik büyümeyi teşvik etmektedir.

Özbekistan, coğrafi konumu ve uluslararası ticaret yolları üzerindeki stratejik konumu nedeniyle transit taşımacılık potansiyeline sahiptir. Bu potansiyelin artırılması, ülkenin ekonomik büyümesine ve gelirine önemli ölçüde katkı sağlayacaktır. Bununla birlikte, mevcut altyapının modernizasyonu ve işbirliğinin güçlendirilmesi, transit taşımacılık potansiyelinin tam olarak değerlendirilmesini sağlayacaktır.

Özbekistan'ın toprakları boyunca (42.530 km) karayolları ve (4.500 km) demiryolları geçerek ülkeyi bölgesel öneme sahip taşıma koridorlarıyla birleştirmektedir. Özbekistan için İran'ın Bender Abbas ve Çabahar limanlarına Trans-Afgan Uluslararası Taşıma Koridoru üzerinden ulaşmak önemlidir. Andican - Oş - Sarı-Tash - Irkestam - Kaşgar koridoru, her geçen yıl artan önemine rağmen, ülkedeki karayolları üzerinden Çin'i diğer bölgelerle birleştiren dünyanın en büyük projelerinden biridir. Çin'den Özbekistan'a yük taşıma işlemi, ülkenin yüksek transit potansiyelinin bir göstergesidir. Bu potansiyelden yararlanarak, Türkmenistan üzerinden İran ve Türkiye'ye, Kafkasya ve Avrupa ülkelerine Gümrük Birliği ülkeleri aracılığıyla geçmek mümkündür (Özbekistan Cumhuriyeti'nin Türkiye'deki Büyükelçiliği, 2024).

Johns Hopkins Üniversitesi Orta Asya ve Kafkasya Enstitüsü'nün değerlendirmelerine göre, ulaşım ağının yetersizliği Orta Asya ülkelerinin ekonomik büyümesini ciddi şekilde engellemektedir. Bu durum, deniz devletlerinden gelişim açısından %20 oranında geri kalmalarına neden olmaktadır. Ayrıca, satın alma gücü paritesine göre GSYİH (Gayri Safi Yurt İçi Hasıla) hacimleri %57'ye kadar düşmektedir. En büyük kayıpları ise dünya pazarlarına ulaşmak için iki ülkenin topraklarını aşmak zorunda olan Özbekistan yaşamaktadır (Akçabar, 2021). Dolayısıyla, ulaştırma koridorları'nın geliştirilmesi Özbekistan gibi ülkelerin yeni pazarlara erişim sağlayabilmesi ve ihracat-ithalatını geliştirerek ekonomik büyümenin artırılmasında önemli rol oynamaktadır.

Bilindiği üzere, Özbekistan Cumhurbaşkanı Şavkat Mirziyoyev (7 Eylül 2016 tarihinden beri), Orta Asya'daki ulaşım koridorlarının geliştirilmesindeki temel öncelikleri şu şekilde belirlemiştir: Orta Asya'yı en büyük deniz limanları ve dünya pazarları ile bağlayacak ulaşım ve iletişim projelerinin gerçekleştirilmesi, Güney Asya'ya

çıkışı olan Trans-Afgan koridorunun oluşturulması ve Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu hattının inşası, transit taşımacılık potansiyelinin daha da geliştirilmesi ve ulusal ekonomide ulaşım bileşeninin artırılması (Akçabar, 2021).

Orta Asya'daki ulaştırma koridorları, özellikle de Özbekistan'dan geçen koridorların ülke ekonomisi üzerindeki etkileri çeşitli yönlerden değerlendirilmektedir:

- **Maliyet Azaltma ve Verimlilik Artışı:** Ulaşım koridorlarının geliştirilmesi, taşımacılık maliyetlerini düşürür ve lojistik süreçlerde verimliliği artırır. Örneğin, Pakistan'dan Özbekistan'a yapılacak taşımaların süresi 35 günden 3-5 güne düşebilir ve 20 ayak konteyner (TEU- Twenty-foot Equivalent Unit) başına taşımacılık maliyetleri neredeyse üç kat azalabilir (Akçabar, 2021).

- **Transit Taşımacılık Potansiyelinin Artırılması:** Özbekistan ekonomisinin büyümesi için ülke transit taşımacılık potansiyelinin geliştirilmesi önemli bir katkıda bulunmaktadır. Yeni Özbekistan'ın Kalkınma Stratejisi'nde öncelikli alanlardan biri olarak transit olanaklarının artırılması, dış ticaret için "yeşil koridorlar" oluşturulması ve transit yük hacimlerinin artırılması belirlenmiştir. Bu hedefin gerçekleştirilmesindeki mekanizmalardan biri, Özbekistan Cumhuriyeti üzerinden "Kuzey-Güney" yönünde taşınan yüklerin multimodal taşımacılığının geliştirilmesidir. Bu Trans-Afgan koridorunu da kapsamaktadır (Özbekistan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı, 2022). Çin'den Özbekistan'a yük taşımacılığının Kırgızistan üzerinden karayoluyla yapılması, ülkemizin yüksek transit potansiyelinin bir göstergesidir. Bu potansiyelden yararlanarak Türkmenistan üzerinden İran ve Türkiye'ye, Kafkas ülkelerine ve gümrük birliği ülkeleri üzerinden Avrupa'ya çıkılabilir (Özbekistan Cumhuriyeti'nin Türkiye'deki Büyükelçiliği, 2024).

- **Uluslararası Pazarlara Erişim:** Orta Asya'dan dünya pazarlarına erişim, genellikle deniz limanlarına erişim gerektirmektedir. Ulaşım koridorlarının geliştirilmesi, Özbekistan gibi denize kıyısı olmayan ülkelerin uluslararası pazarlara daha kolay ve düşük maliyetle ulaşmasını sağlamaktadır. Bu, ihracat ve ithalat hacimlerinin artmasına ve ticaret dengesinin iyileşmesine katkıda bulunacaktır (Akçabar, 2021).

Bu etkiler, Özbekistan'ın ekonomik büyümesini hızlandırarak ticaret hacmini genişletecek ve uluslararası pazarlardaki rekabet gücünü artıracaktır. Ulaşım koridorlarının stratejik olarak geliştirilmesi, ülkenin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmasında hayati bir rol oynamaktadır.

4. ORTA ASYA'DAKİ MEVCUT ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE BU KORİDORLARIN ÖZBEKİSTAN İÇİN ÖNEMİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Bu bölümde çalışmanın yöntemini ve kapsamını açıklamak amacıyla, araştırmanın temel yapı taşları sunulmuştur. İlk olarak, araştırmanın amacı ve kapsamı belirlenmiştir, daha sonra çalışmanın ana problemi ve önemi açıklanmıştır, ardından çalışmanın metodolojisi ve veri toplama yöntemleri açıklanmıştır. Daha sonra elde edilen bulguların sunumu ve analizi üzerinde durulmuştur.

4.1 ARAŞTIRMANIN AMACI VE KAPSAMI

Günümüz dünyasında, teknolojinin gelişimi ile devletler ve toplumlar arasındaki iletişim artmakta ve ekonomik, enerji, siyasi, kültürel ve diğer birçok alandaki bağlar güçlenmektedir. Bu kapsamda, Orta Asya ve Uzak Doğu ülkeleri arasındaki ilişkiler, 21. yüzyılda küresel güç dengelerinin Asya'ya doğru kaydığı göz önüne alındığında, büyük önem taşımaktadır. Orta Asya ülkeleri Avrupa ve Asya arasındaki önemli ulaşım koridorları üzerindeki stratejik coğrafi konumlara ve zengin yeraltı kaynaklarına sahiptir (Dündar ve Sümer, 2023). Özbekistan, Orta Asya'nın önemli bir parçası olarak, bu koridorların merkezinde yer almakta ve bölgedeki ulaşım ağının önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bu çalışma, Orta Asya'daki mevcut ulaşım koridorlarını ve bu koridorların Özbekistan için önemini incelemeyi amaçlamaktadır.

Ulaştırma koridorları, ticaretin ve ekonomik ilişkilerin sürdürülmesinde kritik bir rol oynamaktadır. Özellikle, demiryolu, karayolu ve denizyolu gibi ulaşım ağlarının entegrasyonu, uluslararası ticaretin artmasına ve ekonomik kalkınmanın teşvik edilmesine yardımcı olmaktadır. Orta Asya'daki ulaşım koridorları, Asya ile Avrupa arasında transit ticareti kolaylaştırmakta ve bölgenin ekonomik potansiyelini artırmaktadır. Bu anlamda araştırmanın genel kapsamı Özbekistanın en önemli faaliyetlerinden olan lojistik ve ulaşım koridorları ve bu koridorların temel kullanıcıları olan taşıyıcı firmalardır.

Ulusal ve uluslararası kaynaklardan yapılan literatür taramasının ardından, toplanan ön bilgiler ışığında görüşme soruları hazırlanmıştır. Bulgulara ulaşmak için, bu sorular uzmanlarla yapılan yarı yapılandırılmış mülakatlarla desteklenmiştir.

4.2 ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Bu araştırma, Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorları ve bu koridorların Özbekistan ekonomisi ve lojistik sektörü üzerindeki etkilerini incelemektedir. Ulaştırma koridorları, ülkelerin ekonomik büyümesi ve refahında önemli bir rol oynamaktadır (Kankavi, 2023:87). Özbekistan'ın coğrafi konumu, ülkeyi bölgesel ulaşım ağlarının merkezi haline getirerek, ülkenin ekonomik büyümesi ve uluslararası ticaret bağlantılarının güçlenmesi için önemli fırsatlar sunmaktadır.

Araştırmanın konusu ve bulguları bakımından ilgili literatüre, bilime, ulaştırma sektörüne, Özbekistan özelinde diğer paydaşlara katkı sağlaması amaçlanmaktadır. Ayrıca bulguları ve çözüm önerileri ile gelecekte yapılacak olan bilimsel çalışmalara faydalı olması beklenmektedir.

4.3 ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ

Özbekistan, stratejik konumuna rağmen, lojistik altyapısında ve ulaştırma hizmetlerinde çeşitli zorluklarla karşı karşıyadır. Bu araştırma, mevcut ulaştırma koridorlarının Özbekistan'ın ekonomik gelişimine ne ölçüde katkıda bulunduğunu ve bu koridorların daha verimli kullanımı için hangi stratejik adımların atılması gerektiğini ortaya çıkarmaya çalışmaktadır. Araştırmanın temel problemi, mevcut ulaştırma koridorlarının etkinliğinin artırılması ve bu koridorların Özbekistan'ın lojistik sektörü üzerindeki olumlu etkilerinin en üst düzeye çıkarılması için gerekli olan politikalar ve uygulamaların neler olabileceğine yöneliktir.

4.4 METODOLOJİ VE VERİ TOPLAMA YÖNTEMİ

Çalışmada, geçmişte bu konu üzerinde yapılan araştırma sayısı sınırlı olması, lojistik sektöründeki firmaların görüşme yapmak için yetersiz olması gibi nedenlerden dolayı nitel araştırma yöntemi tercih edilmiştir.

Nitel araştırmalar görüşme ve odak grup görüşmeleri gibi yöntemlerle tutum, davranış ve deneyimleri keşfeder. Katılımcılardan derinlemesine fikir edinmeyi amaçlar. (Dawson, 2015:19). Bu nedenle, nitel araştırma yöntemi, katılımcıların bakış açılarını ve deneyimlerini daha iyi anlamak için uygun bir seçenek olarak belirlenmiştir. Tablo 4.1 nitel araştırmaların özelliklerini göstermektedir.

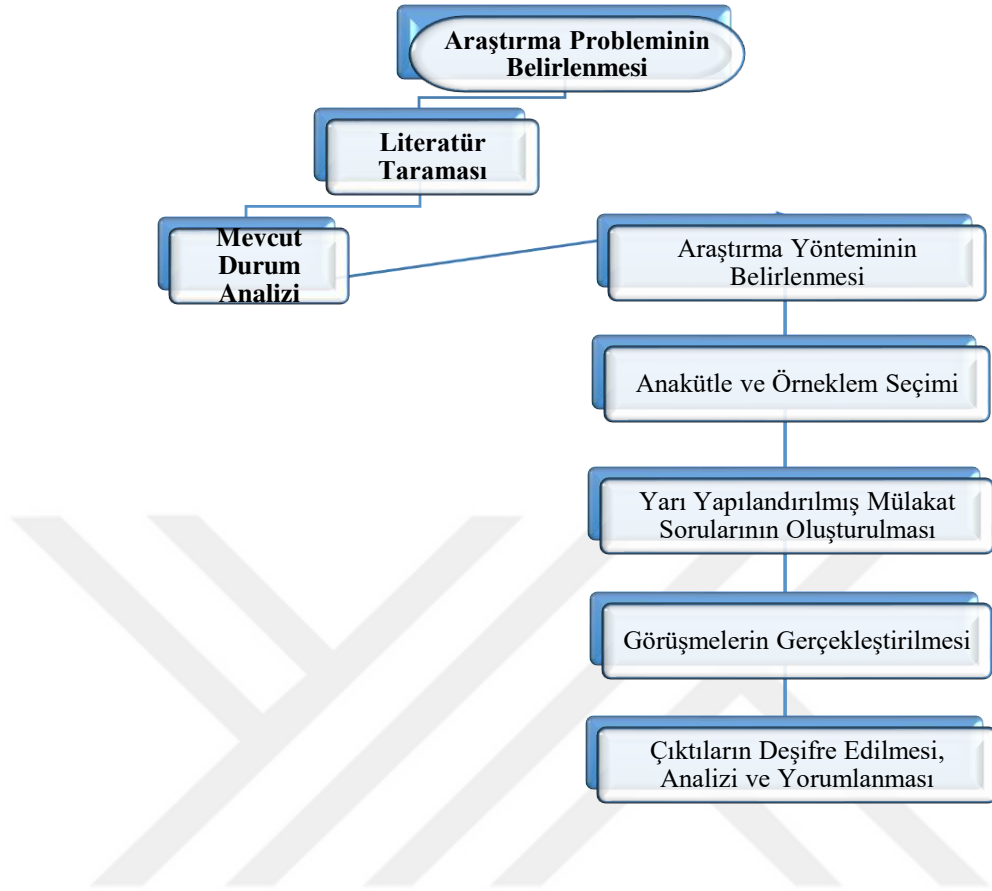
Tablo 4.1: Nitel Araştırmanın Özellikleri

Özellikler	Açıklamalar
Doğal ortam	Olguların, olayların ya da davranışların gerçekleştiği doğal ortamda çalışılır.
Doğrudan veri toplama	Araştırmacı verilere doğrudan kaynağından ulaşır.
Zengin betimlemelerin yapılması	Bağlam ve olguların derinlemesine anlaşılmasını sağlayacak detaylı betimlemeler yapılır.
Sürece yönelik	Olgu ve davranışların nasıl ve neden gerçekleştiğine odaklanır.
Tümevarımcı veri analizi	Sentezlenerek elde edilen bilgilerden yola çıkarak ikna edici genellemeler yapılır.
Katılımcının bakış açısı (Araştırmacının katılımcı rolü)	Katılımcının anlamasına ve anlamlandırmasına odaklanır.
Araştırma desenlerinde esneklik	Araştırma deseni, çalışmanın gerçekleştiği duruma göre gelişir ve değişir.

Kaynak: McMillan, 2000; Fraenkel ve Wallen, 2006

Araştırma süreci belirli adımlar izlenerek sistematik bir şekilde gerçekleştirilmiştir. İlk olarak araştırmanın odaklanacağı problem belirlenmiştir. Bu problem araştırmanın amacını ve hedefini belirlemektedir. Belirlenen araştırma problemine dayanarak, konuyla ilgili mevcut akademik çalışmalar, makaleler ve kaynaklar incelenmiştir. Sonraki adım, konuyla ilgili mevcut durumun incelenmesi ve değerlendirilmesidir. Bu bağlamda Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorları, lojistiğin dünya'daki ve özellikle Özbekistan'daki mevcut durumu incelenmiştir. Ardından, araştırmanın hangi yöntemle yapılacağı belirlenmiştir. Yukarıda da belirtildiği üzere, bu çalışmada nitel araştırma yöntemi tercih edilmiştir. Araştırma yönteminin belirlenmesinden sonra, araştırmanın yapılacağı ana kütle ve örneklem grubu belirlenmiştir. Bu süreçte yarı yapılandırılmış mülakat soruları oluşturulmuş ve görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşme soruları yarı yapılandırılmış olarak hazırlanmıştır ve 9 adettir. Soruların geçerliliği Beykoz Üniversitesinde görev yapan konusunda uzman akademisyenlerin (Dr. Öğr. Üyeleri) görüş ve fikirleri alınarak onanmıştır. Daha sonra görüşmelerden elde edilen veriler yazılı hale getirilmiş ve deşifre edilmiştir. Deşifre edilen veriler analiz edilerek sonuçlar yorumlanmıştır. Şekil 4.1 araştırma metodolojisinin aşamalarını göstermektedir.

Şekil 4.1: Araştırmanın Metodolojisi



Kaynak: Araştırmacı tarafından oluşturulmuştur

4.4.1 Konuya İlişkin Önceki Çalışmalar

Özbekistan, stratejik konumuyla bölgesel ulaşım koridorlarının merkezinde yer almakta ve bu koridorlar, ülkenin ekonomik kalkınması ve dış ticaretinde belirleyici bir faktör olarak öne çıkmaktadır. Bu bölümde Özbekistan'ın lojistiği ve genel olarak ulaşım koridorlarının ülke ekonomisine olan etkisini değerlendirmek üzere yapılan bazı akademik çalışmaların incelenmesi amaçlanmaktadır.

Sidoryuk ve Krasova (2012) çalışması, Rusya'nın Uzak Doğu'sundaki, özellikle de Primorsky Kray'daki ulaşım koridorlarının gelişimine ilişkin sorunları ele almaktadır. Yazar, sınır prosedürlerinin uzun sürmesi, yüksek ulaşım maliyetleri, projelerin paydaşları arasındaki anlayış eksikliği gibi altyapı ve lojistikteki eksiklikleri belirtmektedir. Yazarın önerileri, lojistik sistemlerin geliştirilmesine yöneliktir ve bunlar, çoklu taşıma sistemlerinin oluşturulması ve bölge ülkeleri arasındaki iş birliğini içermektedir. Özellikle, nakliyatın verimliliğini artırmak için "Pilot Ulaşım Koridorları

Projesi"nin başlatılması önerilmektedir. Genel olarak, çalışma, bölgesel ekonomik bağlantıların dünya pazarıyla güçlendirilmesi için ulaşım altyapısının geliştirilmesinin önemini vurgulamaktadır.

Yurchenko S. ve Yurchenko E. (2013) çalışmalarında, uluslararası taşıma koridorlarının oluşturulmasının dünya çapında bir eğilim olduğunu ve bu koridorların ekonomik etkilerinin önemini vurgulamaktadırlar. Yazarlara göre, bu koridorların oluşturulması karmaşık bir süreç olup, politik, sosyal, ekonomik ve teknik yenilikleri gerektirmektedir. Ayrıca, etkili bir şekilde entegre olmaları için büyük miktarda finansal yatırım gerektirdiğini belirtmişlerdir. Bu koridorlar, dünya finansal ve ekonomik düzeninin dönüşümünde önemli bir rol oynadığını ve farklı bölgeleri entegre ederek küresel ticaretin hızlanmasına katkıda bulunduğunu vurgulamışlardır.

Ilesaliev vd. (2014) çalışmasının ana konusu, Özbekistan'da taşıma ve lojistik sektöründe yaşanan zorlukları ve eksiklikleri ele almaktadır. Özellikle, taşıma süreçlerinde yaşanan gecikmeler, ticaret ortaklarıyla olan ilişkilerdeki belirsizlikler ve taşımacılık altyapısındaki eksiklikler bazı problemleri oluşturduğunu belirtmiştir. Çözüm olarak, Özbekistan'ın taşımacılık altyapısını güçlendirmesi, ticaret ortaklarıyla daha istikrarlı ve verimli ilişkiler kurması ve lojistik süreçlerini iyileştirmesi gerekmektedir.

Çydenov (2014)'a göre Uluslararası taşıma koridorları, uluslararası ticaretin ve yüklerin farklı bölgeler ve ülkeler arasında taşınmasının gerçekleştiği rotalardır. Bu durumda, muhtemelen Rusya üzerinden geçen taşıma koridorlarının, bu rotaların bir parçası olan veya yakınında bulunan ülkelerin ekonomisine ve rekabet gücüne etkisinden bahsedilmektedir. Bu tür koridorlar, küresel pazarlara erişimi sağlama, ekonomik gelişimi hızlandırma ve uluslararası ticarete yardımcı olma gibi önemli bir rol oynamaktadır.

Kuzmina vd. (2015) çalışmasına bakarsak, genel olarak, Rusya'nın diğer ülkelerle ekonomik ve ticari ilişkilerini geliştirmek için uluslararası ulaşım koridorlarının önemi ele alınmıştır. Yazarlar, mevcut ulaşım altyapısının bölgesel ve uluslararası bağlantıları sağlamadaki rolünü vurgulamaktadırlar. Rusya'nın uluslararası ulaşım koridorlarının oluşturulmasındaki aktif rolünü, ekonomik durumun iyileştirilmesi için öncelikli bir görev olarak belirtmişlerdir. Makalede ele alınan sorunlar, ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve ülkenin coğrafi konumunun en iyi şekilde kullanılması gerekliliği gibi konuları içermektedir. Son olarak, döviz girişlerinin artırılması ve genel ekonomik büyüme için transit taşımacılığın geliştirilmesinin önemi vurgulanmıştır.

Keser (2015)'e göre: uluslararası ulaştırma koridorlarının uluslararası taşımacılığı daha hızlı, daha etkili ve daha az maliyetli hale getirerek koridor boyunca coğrafyanın gelişmesine neden olduğu düşünölmektedir.

Azimov (2018) kendi incelemesinde ana problem olarak, Orta Asya ölkelerinin uluslararası taşıma koridorlarının (UUK) bölgesel ve küresel entegrasyondaki rolünü belirtmiştir. Araştırma sorusu, UUK'ların Orta Asya ekonomilerinin küresel ekonomiye katılımını nasıl etkilediğini ve bölgesel entegrasyon sürecine nasıl katkı sağladığını anlamaya yöneliktir. Sonuç önerileri arasında, Orta Asya ölkelerinin UUK'ları etkin bir şekilde kullanarak uluslararası işbirliğini artırması, lojistik altyapılarını güçlendirmesi ve rekabet güçlerini artırması yer almaktadır. Ayrıca, bu ölkelerin uluslararası taşıma koridorlarını kullanarak ekonomik çeşitliliği teşvik etmeleri ve bölgesel entegrasyonu desteklemeleri önemlidir. Bu önerilerin uygulanmasıyla Orta Asya'nın küresel ekonomideki konumu güçlenebilir ve bölgesel kalkınmaya katkı sağlanabilecektir.

Meirans (2019) yaptığı çalışmada, ulaştırma koridorlarının bölgesel düzeyde istihdam ve ekonomik çıktı üzerindeki etkilerini belirlemektedir. Bulgular, ulaşım koridorlarına ve bu koridorların yakınındaki bölgelere pozitif etkileri olduğunu göstermektedir. İstihdam göstergelerinde ve ekonomik çıktıda artışın, ulaşım koridorlarının varlığıyla ilişkilendirildiği görölmektedir. Bu, sadece koridorlarda değil, aynı zamanda bu koridorlara sınırda olan bölgelerde de gözlemlenen bir etkidir. Araştırma, ulaşım koridorlarının bölgesel düzeyde ekonomik kalkınmaya olumlu katkıda bulunduğunu ortaya koymaktadır.

Azimov ve Najmiddinov (2019) çalışmasında Orta Asya ölkelerinin taşımacılık ve lojistik sistemlerinin düşük kalitesi, bölgesel ekonomiye ve küresel entegrasyona olumsuz etkiler yaptığını göstermektedir. Özellikle, organizasyonel ve teknolojik eksiklikler, taşıma süreçlerinin verimsizliğine neden olmaktadır. Çözüm olarak, taşıma altyapısının iyileştirilmesi ve modernizasyonu, politika reformları ve uluslararası işbirliğinin artırılması önerilmektedir.

Rahmonkulov ve Ibragimova (2021) kendi çalışmasında, Dünya Bankası raporlarına dayanarak, Özbekistan'daki lojistik gelişimini ve seviyesini analiz etmiştir. İncelemede, lojistik performans endeksi gibi metodolojilerin kullanımı ve Özbekistan'ın lojistik sektöründe karşılaştığı zorluklar ve çözüm önerilerini ele almaktadır. Yazarlara göre, Özbekistan'ın LPI endeksini yükseltmek için şunlar gerekmektedir:

- Lojistik sektörünün yatırım çekiciliğinin artırılması.

- Hizmet pazarının hızla oluşturulması ve 4PL (dördüncü taraf lojistik) kavramına geçiş.

- Personel eğitim düzeyinin yükseltilmesi.

Zamaraeva (2021)'nin çalışması, uluslararası ulaştırma koridorlarının oluşma tarihi ve gelişimini incelemektedir. Ayrıca, UUK'larının ülkeye olan etkileri de ele alınmıştır. Bu koridorların ülkeye ekonomik, politik ve teknolojik etkiler sağladığını vurgulamıştır. Özellikle, UUK'larının oluşmasının temel nedenleri olarak uluslararası ticaretin gelişimi, ticari bağlantıların genişlemesi, sınır geçiş sürelerinin kısaltılması, taşıma akışının sınırlardan geçişinin kontrolü, güvenlik, taşıma yolları altyapısının hizmet süreçlerinin standartlaştırılması ve taşıma akışının düzenlenmesi gibi nedenleri belirtmiştir. Ayrıca, Rusya'nın bu koridorlardaki rolü ve katkısı da ele alınmıştır.

Pulathujaeva (2023) "Büyük İpek Yolu ve Özbekistan'ın Pazar İlişkilerinde Ulaşım Koridorları" adlı çalışmasında, Orta Asya ülkelerinin ekonomik kalkınmasında Büyük İpek Yolu'nun rolünü ve bu rolün teorik olarak incelenmesi üzerine odaklanmaktadır. Araştırma, Orta Asya ülkelerinin altyapı gelişimine ve ticaret potansiyeline odaklanarak, Büyük İpek Yolu'nun ekonomik etkilerini analiz etmektedir. Sonuçlar, özellikle ulaştırma sektöründe yaşanan büyümenin, bölgedeki ekonomik büyümeyi desteklediğini ve dış ticaretin artmasına katkı sağladığını göstermektedir. Çalışma, Orta Asya ülkelerinin ekonomik kalkınmasını desteklemek için Büyük İpek Yolu'nun modernizasyonu ve altyapı iyileştirmeleri için daha fazla yatırım yapılması, bölgesel işbirliğinin güçlendirilmesi ve ticaretin kolaylaştırılması için sınır ötesi lojistik ve taşımacılık altyapısının geliştirilmesi ve son olarak, ekonomik entegrasyonun teşvik edilmesi için Orta Asya ülkeleri arasında işbirliğinin artırılması gibi çözüm önerileri sunmaktadır.

Menglikulov vd. (2023) çalışmasının temel sorunu, Özbekistan'da taşımacılık ve lojistik sektörünün gelişimi için etkili bir bilgi sistemine duyulan ihtiyaçtır. Çözüm önerileri arasında, uluslararası standartlara uygun bir organizasyonel teknoloji ve sistem kurulması, bilgi merkezlerinin oluşturulması ve hizmet kategorilerinin belirlenmesi yer almaktadır. Ayrıca, taşımacılık ve lojistik bilgi merkezlerinin entegrasyonu ve işletilmesi ile ülke genelinde tek bir taşıma alanı oluşturulması önerilmektedir. Bu adımların, taşımacılık ve lojistik sektöründe verimliliği artırarak, yük teslimat süreçlerini hızlandırması beklenmektedir.

4.4.2 Veri Toplama Yöntemi

Veriler, anahtar paydaşların görüşlerini ve deneyimlerini anlamak amacıyla yüz yüze yapılan görüşmeler yoluyla toplanmıştır. Bu görüşmeler Özbekistan Ulaştırma Bakanlığı'nın resmi internet sitesi'nde 2024 yılı için verilen bilgilere göre, uluslararası taşımacılık yapan ve filo (karayolu taşıma aracı) olarak en fazla sayıda araca sahip olan 9 işletme temsilcisi ile gerçekleşmiştir.

Görüşme en az iki kişi arasında sözlü olarak sürdürülen bir iletişim sürecidir. Görüşme, araştırmada cevabı aranılan sorular çerçevesinde ilgili kişilerden veri toplama şeklinde ifade edilebilir. Görüşme belirli bir araştırma konusu veya bir soru hakkında derinlemesine bilgi sağlar (Büyüköztürk, Çakmak, Akgün, Karadeniz ve Demirel, 2015:158).

Sosyal araştırmalarda pek çok görüşme türü bulunmaktadır. Bunların içinden en yaygın olarak kullanılanları yapılandırılmamış, yarı yapılandırılmış ve yapılandırılmış görüşmelerdir (Dawson, 2015:27).

Yapılandırılmış görüşmelerde, araştırmacının belirli bir sırayla önceden hazırlamış olduğu sorular vardır ve genellikle görüşülenden seçeneklerden birini seçmesi istenir (Büyüköztürk vd., 2015:150).

Yapılandırılmamış ya da derinlemesine görüşmeler, yaşam öyküsü görüşmeleri olarak da adlandırılır. Bunun nedeni, araştırmacının görüşülen kişinin bakış açısı ya da durumu ile ilgili bütüncül bilgiye sahip olma isteğidir (Dawson, 2015:27).

Yarı yapılandırılmış görüşmeler, hem sabit seçenekli cevaplamayı hem de ilgili alanda derinlemesine gidebilmeyi birleştirir (Büyüköztürk vd., 2015:159). Bu tür görüşmelerde, araştırmacı yaptığı görüşmeyi diğer görüşmelerde elde edilen bilgi ile karşılaştırmak istemektedir. Bunu yapmak için, aynı soruların her bir görüşmede sorulması gerekmektedir (Dawson, 2015:28).

Veri toplama sürecinde yarı yapılandırılmış görüşme formu kullanılmıştır. Görüşme formu, araştırmanın amacına uygun olarak tasarlanmış ve katılımcıların uluslararası taşıma koridorları hakkındaki deneyim ve görüşlerini detaylı bir şekilde öğrenmeyi hedefleyen 9 sorudan oluşmuştur. Sorular, nitel veri elde etmeyi amaçlayan açık uçlu formatta hazırlanmıştır. Soruların geçerliliği için lojistik ve işletme yönetimi alanında uzman akademisyenlerin görüşleri alınmış ve onların geri bildirimleri doğrultusunda düzenlemeler yapılmıştır. Görüşmeler, katılımcılarla yüz yüze gerçekleştirilmiş ve başlamadan önce görüşme formu katılımcılar tarafından gözden

geçirilmiştir. Katılımcılara, görüşmenin amacı hakkında önceden bilgi verilmiş ve kimliklerinin gizli tutulacağı vurgulanmıştır. Bu şekilde, görüşmelerin etik kurallara uygun ve güvenilir olması sağlanmıştır.

4.4.3 Araştırmanın Anakütlesi, Örneklem ve Sınırlılıklar

Bu çalışmanın ana kütlesi, Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorlarını kullanan, Özbekistan'da faaliyet gösteren ve uluslararası karayolu taşımacılığı yapan lojistik işletmeleridir. Çalışmanın örnekleme, Özbekistan Ulaştırma Bakanlığı'nın resmi internet sitesi'nde 2024 yılı için verilen bilgilere göre, uluslararası taşımacılık yapan ve filo (karayolu taşıma aracı) olarak en fazla sayıda araca sahip olan ilk 15 işletme temsilcisi olarak belirlenmiştir. E- posta ve telefon yolu ile ulaşılmaya çalışılan bu işletmelerden 9 işletme görüşme yapmayı kabul etmiştir. Amaçlı Örneklem Yöntemlerinden Ölçüt Örneklem yöntemi kullanılarak seçilen ve görüşmeyi kabul eden ve ulaşılabilen 9 işletme temsilcisi araştırmanın örneklemini oluşturan katılımcıdır. Ölçüt Örneklem yöntemindeki temel anlayış, önceden belirlenmiş bir dizi ölçütü karşılayan bütün durumların çalışılmasıdır ve burada sözü edilen ölçüt veya ölçütler araştırmacı tarafından oluşturulabilir ya da daha önceden hazırlanmış bir ölçüt listesi kullanılabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2018:122).

Baltacı, A. (2018) yapmış olduğu çalışmada örneklem seçimi ve büyüklüğüne ilişkin literatüre yer vermiştir. Araştırmacılar nicel desenlerden etkilenerken çeşitli formüller geliştirmeye çalışsalar da nitel araştırmalar için kullanılması önerilen, kabul görmüş bir örneklem büyüklüğü belirleme formülü bulunmamaktadır (Morgan ve Morgan, 2008).

Boddy (2016), yılında yaptığı çalışmada uzman görüşmelerine dayanan nitel araştırmalarda toplanan verilerin belli bir doyuma ulaşması için en az 12 görüşmenin yapılması gerektiğinin altını çizmiştir. Diğer yandan Brayman (2008), görüşmeler ilerlerken yeni verilerin artık çıkmaması durumunda örneklem büyüklüğünün artık tatminkar bir seviyede olduğunu belirtmiştir. Eğer amaç, bilginin maksimum derecede elde edilmesiye, yeni örneklem birimlerinden artık yeni bir bilgi gelmediği noktada, yani doyum noktasında, örnekleme dahil etmeler durdurulur; yani bilgilerin tekrarlanması ilk ölçüttür (Shenton, 2004). Olgubilimsel (fenomenolojik) araştırmada bir kişiden (Miles ve Huberman, 1994) 325 kişiye (Neuman, 2014) kadar örneklemin yer aldığı çalışmalar bulunmaktadır. Rubin ve Babbie (2016) 3 ila 10 kişi ile çalışılmasını önerirken, Charmaz

(2011) bir olgubilim araştırmasının en az 10 kişi ile yürütülmesini önermektedir. Fenomenolojik araştırmalar ilgili fenomeni deneyimlemiş 5-25 kişi arasında değişen bireylerle yapılmaktadır (Creswell, 2018: 81).

Tablo 4.2: Katılımcı Profili ve Görüşme Süreleri

Katılımcı No	Cinsiyet	Araç Kapasitesi	Pozisyon	Tecrübe	Görüşme süresi
1	Erkek	300	Müdür Yardımcısı	8 yıl	40 dakika
2	Erkek	147	Müdür	18 yıl	70 dakika
3	Erkek	206	Müdür Yardımcısı	5 yıl	25 dakika
4	Erkek	106	Müdür	5 yıl	20 dakika
5	Erkek	112	Müdür Yardımcısı	5 yıl	15 dakika
6	Erkek	187	Müdür Yardımcısı	18 yıl	38 dakika
7	Erkek	193	Müdür Yardımcısı	5 yıl	15 dakika
8	Erkek	146	Müdür Yardımcısı	12 yıl	20 dakika
9	Erkek	405	Müdür Yardımcısı	13 yıl	30 dakika

Tablo 4.2 katılımcıların profilleri ve görüşme sürelerini içermektedir. Buna göre, tüm katılımcıların erkek cinsiyetinde olduğu ve hepsinin müdür ya da müdür yardımcısı pozisyonunda çalıştığı gözlemlenmektedir. Ayrıca, en uzun görüşme süresi 70 dakika ile 18 yıllık tecrübeye sahip müdürken, en kısa görüşme süresi 15 dakika ile 5 yıllık tecrübeye sahip müdür yardımcısına aittir. İşletmelerin araç kapasiteleri 106 ile 405 arasında değişmektedir.

Araştırma sadece 9 işletme ile sınırlıdır, bu nedenle bulgular genelleştirilmeyebilir. Araştırma sırasında elde edilen veriler, işletmelerin gizlilik politikaları ve veri paylaşım sınırlamaları nedeniyle sınırlı olabilir.

4.4.4 Veri Toplama Süreci

Veri toplama süreci aşağıdaki adımlarla 25.05.2024 – 01.06.2024 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir:

1) **İletişim ve Randevu:** Katılımcı şirketlerle telefon aracılığıyla iletişime geçilmiş ve görüşme yapmak için randevular alınmıştır.

2) **Görüşme:** Her şirketin temsilcisi ile yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler, katılımcıların rahatça konuşabileceği, sessiz ve uygun

bir ortamda yapılmıştır. Hem katılımcılar hem de araştırmacı aynı ana dili paylaştığından, tüm görüşmeler Özbekçe olarak yapılmıştır ve daha sonra Türkçeye çevirilmiştir. Her görüşme ortalama olarak 30-45 dakika sürmüştür.

3) Kayıt: Görüşmeler sırasında, katılımcıların izinleri alınarak ses kayıtları alınmıştır. Bu kayıtlar, daha sonra analiz ile yazılı hale getirilmiştir.

4.4.5 Görüşme Soruları

Görüşme sırasında katılımcılara aşağıdaki sorular yöneltilmiştir:

1. İşletmeniz ve kendiniz hakkında kısa bilgiler verir misiniz?
2. Orta Asya'daki Ulaştırma Koridorları hakkındaki bilgilerinizi paylaşır mısınız?
3. Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorlarının işletmeniz açısından tercih sebepleri nelerdir?
4. Bu koridorların işletmenize olan etkileri hakkında neler düşünüyorsunuz?
5. Orta Asya ulaştırma koridorlarının Özbekistan'ın ulaştırma ekonomisine olan etkileri hakkında neler düşünüyorsunuz?
6. Sizce, bu ulaştırma koridorlarının oluşmasının temel nedenleri nelerdir?
7. Özbekistan'ın bu koridorların etkin ve verimli kullanımı hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?
8. Özbekistan'ın bu koridorlar dışındaki diğer alternatif yolları hakkında neler düşünüyorsunuz?
9. Bu koridorların geliştirilmesi adına görüş ve önerilerinizi paylaşır mısınız?

Bu sorular, uluslararası ulaştırma koridorlarının hem makroekonomik hem de mikroekonomik düzeydeki etkilerini anlamak amacıyla tasarlanmıştır. Sonraki bölümde araştırmanın bulguları sunulmuştur.

4.5 ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Araştırma bulguları, Orta Asyada'ki mevcut ulaştırma koridorlarının Özbekistan için önemini ve bu koridorların kullanılmasında karşılaşılan zorlukları ve fırsatları kapsamaktadır.

Elde edilen veriler, tematik ve karşılaştırmalı yöntemlerle analiz edilerek çalışmanın ana sonuçlarına ulaşmada kullanılmıştır. Şekil 4.2 toplanan verilerin nasıl analiz edildiğini göstermektedir. Bu bağlamda, verilerin temalarıyla analiz edilmesine tematik analiz denir ve temalar araştırmacı tarafından baştan belirtilmemektedir, yani temalar elde edilen verilerden çıkmaktadır (Dawson, 2015:95).

Şekil 4.2: Verilerin Analiz Edilmesinin Bileşenleri

Fazlaca Nitel Analiz Özelliği Gösteren	İkisinin Bileşimi	Neredeyse Nicel Analiz Gibi Analiz Edilen Nitel
Tematik ve karşılaştırmalı analiz	Söylem ve konuşma analizi	İçerik analizi
Yansıtıcı	Kodlama, sayma (frekans alma) ve yansıtmanın bileşimini kullanır	Kodla ve say (frekans al)
Sezgisel		Mekanik
Veri toplama süreci boyunca devam eden		Veri toplama bitene kadar beklenebilir

Kaynak: Dawson, 2015:95

Tablo 4.3 yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen verilerden ortaya konulan kategoriler, kodlar ve temaları içermektedir. Bu tablo araştırmanın belirli odak noktalarını ve genel sorularını yansıtmaktadır. Örneğin, temalar, araştırmanın ana konularını temsil etmektedir. Kategoriler, her bir temanın altındaki daha spesifik konuları temsil etmektedir. Kategoriler, temaların daha detaylı incelenmesini sağlamaktadır ve belirli bir konunun farklı yönlerini ele almaktadır. Kodlar, kategorilerin altında yer alan daha ayrıntılı bilgileri ifade etmektedir ve katılımcıların belirli konular hakkındaki görüşlerini, deneyimlerini ve gözlemlerini temsil etmektedir.

Tablo 4.3: Yarı Yapılandırılmış Görüşme Deşifresi ile Ortaya Konulan Kategoriler, Kodlar ve Temalar

Tema	Kategori	Kod
1. Mevcut Ulaştırma Koridorları Hakkında Bilgi	Mevcut Ulaştırma Koridorlarının Kullanımı	Baltık limanları yönünde (Kazakistan ve Rusya üzerinden transit)
		AB ülkeleri yönünde, Belarus ve Ukrayna üzerinden (Kazakistan ve Rusya üzerinden transit)
		Ukrayna'nın Ilyichevsk limanına (Kazakistan ve Rusya üzerinden transit)

Tablo 4.3 devamı

		TRACECA (Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan üzerinden transit),
		İran'ın Bandar Abbas limanına (Türkmenistan üzerinden transit)
		Doğu yönünde, Kazakistan-Çin sınır geçişi
		Çin limanlarına (Kırgızistan üzerinden transit)
		Bandar Abbas, Chabahar (İran), Gwadar ve Karachi (Pakistan) (Afganistan üzerinden transit)
2. Uluslararası Ulaştırma Koridorlarının Tercih Edilme Faktörleri	Ekonomik Avantajlar	Düşük Maliyet
		Yakıt Tasarrufu
	Zaman Tasarrufu	Kısa Transit Süresi
		Hızlı Teslimat
		Gümrüklerin Çalışma Hızı
	Güvenlik ve Politik İstikrar	Güvenli Rotalar
		Politik İstikrar
		Ceza Olmaması
		Vize Talebinin Olmaması
	Yol ve Altyapı	Yol ve Altyapı Durumunun İyi Olması
		Hava Koşulları
3. Orta Asya'daki Mevcut Ulaştırma Koridorlarının İşletmelere Olan Etkileri	Olumlu Etkiler	Yeni Pazarlara Erişim Sağlama
		İhracat ve İthalatın Artması
		Nakliye Sürelerinde Azalma
		Lojistik Sektörünün Büyümesi ve İş Hacminde Artış
		Yeni İş İmkanlarının Oluşması
	Olumsuz Etkiler	Yüksek Yakıt Maliyetleri
		Gümrük ve Sınır Geçişlerindeki Gecikmeler
		Siyasi ve Diplomatik Sorunlar
		Yol Kalitesi ve Altyapı Eksiklikleri
4. Orta Asya'daki Mevcut Ulaştırma Koridorlarının Özbekistan Ekonomisi Üzerindeki Etkileri	Olumlu Etkiler	Yeni Pazarlara Erişim Sağlama
		İhracat ve İthalatın Artması
		İş İmkanlarının ve İş Hacminin Artması
		Altyapı ve Lojistik Sektörünün Gelişimi
	Olumsuz Etkiler	Yüksek Nakliye Maliyetleri
		Gümrük ve Sınır Geçişlerindeki Gecikmeler
		Siyasi ve Diplomatik Riskler
		Yol Kalitesi ve Altyapı Eksiklikleri
	Etkisiz	Belirli Bir Etkisi Yoktur

Tablo 4.3 devamı

5. Uluslararası Ulaştırma Koridorlarının Oluşum Nedenleri	Ekonomik ve Ticari Gelişim	Ekonomik Gelişim ve Ticaretin Artması
		Yeni Ticaret İmkanları ve Pazarlara Erişim
		Siyasi ve Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi
	Lojistik ve Taşımacılık	Lojistik ve Taşımacılık İhtiyaçları
		Taşıma Mesafelerinin Azaltılması
		Taşıma Hızının Arttırılması
	Maliyet ve Verimlilik	Maliyet ve Verimlilik
6. Mevcut Ulaştırma Koridorlarının Geliştirilmesi İçin İşletmelerin Önerileri	Teknoloji ve Eğitim	Personel Becerileri ve Eğitimin Geliştirilmesi
		Elektronik Sistemlerin Geliştirilmesi
	İlişkilerin Geliştirilmesi	Komşu Ülkelerle İkili İlişkilerin Geliştirilmesi
		Uluslararası İlişkilerin Geliştirilmesi
	Altyapı Geliştirme	Altyapı Yatırımları
		Lojistik Merkezin Oluşturulması
		Denizyolu Erişiminin Geliştirilmesi
		Transit Potansiyelinin Geliştirilmesi
	Gümrük ve Güvenlik	Gümrük Prosedürlerinin İyileştirilmesi
		Ulaşım Polisi ve Denetimlerin Güçlendirilmesi
		Güvenlik Sağlanması
	Taşımacılık Stratejileri	Alternatif Güzergahların Oluşturulması
		Yakıt ve Maliyet Optimizasyonu
		İhracat Hacminin Artırılması
		Rekabet Gücünün Arttırılması

Kaynak: Yaman (2024) çalışmasına dayanarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur

1. Tema: Orta Asya'daki Mevcut Ulaştırma Koridorları Hakkında Bilgi

Görüşmeler sırasında, katılımcılara Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorları hakkında bilgi sahibi olup olmadıkları ve hangi koridorları daha çok kullandıkları sorulmuştur. Elde edilen veriler, katılımcıların mevcut koridorlar hakkında çeşitli bilgiler paylaştığını göstermektedir.

Tablo 4.4: Mevcut Ulaştırma Koridorları Hakkında Bilgi

Kategoriler	Kodlar	Frekans
Mevcut Ulaştırma Koridorlarının Kullanımı	Koridor 1	6
	Koridor 2	7
	Koridor 3	6
	Koridor 4	7
	Koridor 5	1
	Koridor 6	3
	Koridor 7	2
	Koridor 8	0

Tablo 4.4 Özbekistan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı'nın belirttiği mevcut taşıma koridorları ve bu koridorların kullanım sıklıklarını göstermektedir. Bu bağlamda:

En yüksek frekansa sahip koridorlar (**Koridor 2** ve **Koridor 4**) AB ülkelerine yönelik taşımacılık ve TRACECA koridoru yönünde en sık kullanılan rotalar olup, her biri 7 frekansa sahiptir. Bu koridorlar, büyük ticaret hacimlerine sahip stratejik rotalar olarak öne çıkmaktadır.

Orta frekanslı koridorlar (**Koridor 1** ve **Koridor 3**) Baltık limanları ve Ukrayna'nın İlyiçevsk limanına ulaşımı sağlayarak, Avrupaya olan ticarete önemli roller üstlenmektedir.

Düşük frekanslı koridorlar (**Koridor 6** ve **Koridor 7**) ise Çin ve Uzak Doğu limanlarına ulaşımı sağlamasına rağmen, diğer koridorlara göre daha az kullanılmaktadır. Bu koridorlar, ticaretin daha spesifik alanlarına hizmet etmektedir.

Çok düşük ve kullanılmayan koridorlar (**Koridor 5** ve **Koridor 8**) ise şu an için sınırlı kullanımda olup, gelecekteki potansiyel fırsatları barındırabilir. Özellikle Koridor 8, Afganistan sorunlarının çözümüyle ilgili yeni perspektifler sunmaktadır ancak henüz operasyonel değildir.

2. Tema: Uluslararası Ulaştırma Koridorlarının Tercih Edilme Sebepleri

Katılımcılar, Orta Asya taşıma koridorlarını tercih etme sebepleri hakkında çeşitli görüşler belirtmişlerdir. Bu sebepler ekonomik avantajlar, zaman tasarrufu ve güvenlik gibi faktörlere dayanmaktadır.

Tablo 4.5 ulaştırma koridorlarının tercih edilme sebepleri, çeşitli kategoriler ve kodlar üzerinden analiz edilmiştir. Katılımcıların görüşleri doğrultusunda ne çıkan temel faktörler ekonomik avantajlar, zaman tasarrufu ve güvenlik ile politik istikrardır.

Tablo 4.5: Ulaştırma Koridorlarının Tercih Edilme Sebepleri

Kategoriler	Kodlar	Frekans
Ekonomik Avantajlar	Düşük Maliyet	5
	Yakıt Tasarrufu	3
Zaman Tasarrufu	Kısa Transit Süresi	6
	Hızlı Teslimat	3
	Gümrüklerin alışma Hızı	3
Güvenlik ve Politik İstikrar	Güvenli Rotalar	5
	Politik İstikrar	5
	Ceza Olmaması	1
	Vize Talebinin Olmaması	1
Yol ve Altyapı	Yol ve Altyapı Durumu	5
	Hava Koşulları	1

• **Ekonomik Avantajlar**

Düşük Maliyet (5 Frekans): Katılımcılar, düşük maliyetli koridorları tercih etmenin ekonomik açıdan avantajlı olduğunu belirtmişlerdir. Bu, taşımacılık maliyetlerini düşürerek işletmelerin rekabet gücünü artırmaktadır. Örneğin, Katılımcı 2 aşağıdaki gibi cevap vermiştir:

-Bu koridorları seçmemizin ana nedeni düşük maliyetlerdir. Bu, bizim için büyük bir avantaj sağlamaktadır.

Yakıt Tasarrufu (3 Frekans): Yakıt tasarrufu sağlayan koridorlar, ekonomik avantajları pekiştirmektedir. Katılımcı 3 bu durumu aşağıdaki gibi vurgulamıştır:

-Yakıt tasarrufu sağladığı için bu koridorları tercih ediyoruz.

• **Zaman Tasarrufu**

Kısa Transit Süresi (6 Frekans): En çok vurgulanan kodlardan biri olan kısa transit süresi, işletmelerin hızlı teslimat yapabilmesini sağlamaktadır. Katılımcı 5 bu duruma aşağıdaki ifadesiyle dikkat çekmiştir:

-Kısa transit süreleri işimizi hızlandırıyor

Hızlı Teslimat (3 Frekans): Hızlı teslimat, müşteri memnuniyetini arttıran önemli bir faktördür. Katılımcı 1:

-Hızlı teslimat bizim için çok önemli. Bu koridorlar sayesinde müşterilerimize daha hızlı hizmet verebiliyoruz, demiştir.

Gümrüklerin Çalışma Hızı (3 Frekans): Gümrük işlemlerinin hızlı olması, taşımacılık sürecinin kesintisiz ilerlemesini sağlamaktadır. Katılımcı 8 bu faktörün önemini şu şekilde belirtmiştir:

-Gümrüğe, geçiş süresine, belge işlemlerinin hızına dikkat ediyoruz.

• **Güvenlik ve Politik İstikrar**

Güvenli Rotalar (5 Frekans): Güvenli rotalar, mal güvenliğini sağlamak açısından kritiktir. Katılımcı 4:

-Güvenli rotalar tercih sebebimizdir çünkü bu rotalar sayesinde mal güvenliğini sağlayabiliyoruz, demiştir.

Politik İstikrar (5 Frekans): Politik olarak istikrarlı bölgeler, taşımacılığın kesintisiz devam etmesi açısından önemlidir. Katılımcı 1 bu durumu aşağıdaki gibi vurgulamıştır:

-Politik istikrar, güvenli taşımacılık için kritik.

Ceza Olmaması (1 Frekans): Katılımcılar, hukuki ve mali cezaların olmamasının koridor seçiminde önemli olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcı 6:

-Seçtiğimiz koridorlarda hukuki ve mali cezaların olmaması büyük bir avantaj.

Vize Talebinin Olmaması (1 Frekans): Vize taleplerinin olmaması, taşımacılığın hızını artıran bir faktördür.

• **Yol ve Altyapı**

Yol ve Altyapı Durumu (5 Frekans): İyi yol ve altyapı, taşımacılık sürecinin etkinliğini artırmaktadır. Katılımcı 7:

-Güzergahı seçerken, öncelikle yolu ve altyapıyı dikkate alıyoruz.

Hava Koşulları (1 Frekans): Hava koşulları, taşımacılık rotasının belirlenmesinde dikkate alınan bir faktördür. Katılımcı 7:

-Hava koşullarını da dikkate alıyoruz. Örneğin, Türkiye'ye giderken Türkmenistan üzerinden gitmek isteriz. Çünkü bu güzergahta hava nispeten ılımandır.

3. Tema: Orta Asya'daki Mevcut Ulaştırma Koridorlarının İşletmelere Olan Etkileri

Ulaştırma koridorlarının işletmelere olan etkileri, maliyet avantajları, lojistik verimlilik ve pazara erişim kolaylığı şeklinde ifade edilmiştir (Tablo 4.6).

Tablo 4.6: Ulaştırma Koridorlarının İşletmelere Olan Etkileri

Kategoriler	Kodlar	Frekans
Olumlu etkiler	Yeni Pazarlara Erişim Sağlama	9
	İhracat ve İthalatın Artması	8
	Nakliye Sürelerinde Azalma	9
	Lojistik Sektörünün Büyümesi ve İş Hacminde Artış	9
	Yeni İş İmkanlarının Oluşması	7
Olumsuz Etkiler	Yüksek Yakıt Maliyetleri	6
	Gümrük ve Sınır Geçişlerindeki Gecikmeler	8
	Siyasi ve Diplomatik Sorunlar	6
	Yol Kalitesi ve Altyapı Eksiklikleri	7

• Yeni pazarlara erişim sağlama

İşletmeler, yeni ulaştırma koridorları sayesinde daha geniş coğrafi alanlara ürünlerini ve hizmetlerini ulaştırma imkanı bulmaktadırlar. Bu durum, işletmelerin pazar paylarını artırmasına ve gelirlerini çeşitlendirmesine olanak tanımaktadır.

• İhracat ve ithalatın artması

Yeni ulaştırma koridorları, ihracat ve ithalat hacimlerinin artmasına katkı sağlamaktadır. İşletmeler, daha fazla ülkeye ürünlerini ihraç edebilmekte ve farklı pazarlardan mal getirebilmektedirler, bu da ticari faaliyetlerini genişletmelerine yardımcı olmaktadır.

• Nakliye sürelerinde azalma

İşletmeler, daha etkin ve kısa sürede mal teslimatı yapabilme avantajı elde etmektedirler. Daha hızlı nakliye süreleri, operasyonel verimliliği artırmakta, stok yönetimini iyileştirmekte ve müşteri memnuniyetini artırmaktadır.

• Lojistik sektörünün büyümesi ve iş hacminde artış

Yeni ulaştırma koridorları, lojistik sektöründe iş hacminin genişlemesine yol açmaktadır. Bu durum, lojistik hizmet sağlayıcıları için yeni iş fırsatları yaratmakta ve ekonomik büyümeye katkıda bulunmaktadır.

• Yeni iş imkanlarının oluşması

Ulaştırma koridorlarının gelişimi, işletmelerde yeni iş pozisyonları ve istihdam olanakları yaratmaktadır. Bu durum, yerel ekonomiler için ek istihdam ve gelir yaratılmasına olanak tanımaktadır.

- **Yüksek yakıt maliyetleri**

İşletmeler için önemli bir operasyonel maliyet kalemi olan yakıt maliyetleri, ulaştırma koridorlarında seyahat edilen bölgelere göre değişiklik gösterebilmektedir. Yüksek yakıt maliyetleri, işletme kârlılığını olumsuz etkilemektedir.

- **Gümrük ve sınır geçişlerindeki gecikmeler**

Gümrük işlemlerinde ve sınır geçişlerinde yaşanan gecikmeler, nakliye sürelerini uzatabilmekte ve operasyonel planlamayı olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Bu durum, işletmelerin maliyetlerini artırabilmekte ve müşteri memnuniyetini azaltmaktadır.

- **Siyasi ve diplomatik sorunlar**

İşletmeler, faaliyet gösterdikleri ülkeler arasındaki siyasi ve diplomatik sorunlardan olumsuz etkilenmektedirler. Bu tür sorunlar, taşıma güzergahlarında belirsizliklere yol açabilmekte ve operasyonel riskleri artırmaktadır.

- **Yol kalitesi ve altyapı eksiklikleri**

Bazı ulaştırma koridorlarında yol kalitesi düşük olmakta ve altyapı eksiklikleri yaşanabilmektedir. Bu durum, nakliye sürelerini uzatmakta, araçların hasar görmesine yol açmakta ve operasyonel verimliliği düşürmektedir.

4. Tema: Orta Asyadaki Mevcut Ulaştırma Koridorlarının Özbekistan Ekonomisine Etkileri

Tablo 4.7 ulaştırma koridorların Özbekistan ekonomisi üzerindeki etkilerini net bir şekilde ortaya koymaktadır. Özellikle yeni pazarlara erişim sağlama ve ihracat-ithalatın artması gibi olumlu etkiler, ülkenin ekonomik büyümesini desteklemekte ve uluslararası ticaretteki rolünü güçlendirmektedir. Bununla birlikte, yüksek nakliye maliyetleri ve gümrük gecikmeleri gibi olumsuz etkiler, işletmelerin operasyonel maliyetlerini artırarak rekabet gücünü azaltabilmektedir. Özbekistan'ın bu zorlukları aşabilmesi için altyapıyı güçlendirmesi ve lojistik sektörünü iyileştirmesi kritik önem taşımaktadır.

Tablo 4.7: Ulaştırma Koridorlarının Özbekistan Ekonomisine Etkileri

Kategoriler	Kodlar	Frekans
Olumlu Etkiler	Yeni Pazarlara Erişim Sağlama	9
	İhracat ve İthalatın Artması	9
	İş İmkanlarının ve İş Hacminin Artması	7
	Altyapı ve Lojistik Sektörünün Gelişimi	8
Olumsuz Etkiler	Yüksek Nakliye Maliyetleri	7
	Gümrük ve Sınır Geçişlerindeki Gecikmeler	6
	Siyasi ve Diplomatik Riskler	4
	Yol Kalitesi ve Altyapı Eksiklikleri	5
Etkisiz	Belirli Bir Etkisi Yok	1

5. Tema: Uluslararası Ulaştırma Koridorlarının Oluşum Nedenleri

Katılımcılara sorulan “Uluslararası Ulaştırma Koridorlarının oluşmasının temel nedenleri nelerdir?” sorusuna verilen cevaplar ve frekanslar Tablo 4.8 de gösterilmiştir.

Tablo 4.8: Ulaştırma Koridorlarının Oluşum Nedenleri

Kategoriler	Kodlar	Frekans
Ekonomik ve Ticari Gelişim	Ekonomik Gelişim ve Ticaretin Artması	5
	Yeni Ticaret İmkanları ve Pazarlara Erişim	5
	Siyasi ve Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi	5
Lojistik ve Taşımacılık	Lojistik ve Taşımacılık İhtiyaçları	5
	Taşıma Mesafelerinin Azaltılması	5
	Taşıma Hızının Arttırılması	4
Maliyet ve Verimlilik	Maliyet ve Verimlilik	2

• **Ekonomik Gelişim ve Ticaretin Artması:** Görüşmelere göre, ulaştırma koridorları genellikle ekonomik gelişimi teşvik etmek amacıyla oluşturulmuştur. Özellikle ihracat ve ithalat hacminin artmasıyla birlikte yeni pazarlara ulaşma ihtiyacı doğmuştur.

• **Yeni Ticaret İmkanları ve Pazarlara Erişim:** İşletmeler, yeni ticaret imkanları arayışında olduklarını belirtmişlerdir. Örneğin, Orta Asya'dan Çin'e yeni ulaştırma koridorlarının açılması bu nedenle önem kazanmıştır.

• **Lojistik ve Taşımacılık İhtiyaçları:** Görüşmelere göre, lojistik ve taşımacılık sektörünün gelişimi doğrudan ekonomik büyümeye katkıda bulunmaktadır. İhracat ve ithalatın artmasıyla birlikte bu koridorlar daha da önem kazanmaktadır.

• **Siyasi ve Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi:** Ülkeler arası siyasi ve ticari ilişkilerin güçlendirilmesi, yeni ulaştırma koridorlarının oluşumunda etkili olmuştur. Özellikle siyasi istikrarın sağlanması, koridorların güvenliği ve sürekliliği açısından önemlidir.

• **Maliyet ve Verimlilik:** İşletmeler, maliyetleri düşürmek ve operasyonel verimliliği artırmak için yeni ve daha verimli ulaştırma koridorlarına ihtiyaç duymaktadır. Örneğin, daha kısa ve güvenli yol güzergahları tercih edilmektedir.

• **Taşıma Mesafelerinin Azaltılması :** Belirli bir koridorun tercih edilmesinde taşıma mesafesinin azaltılmasının önemli bir faktör olduğu ancak diğer kategorilere göre daha az vurgulandığı görülmektedir.

• **Taşıma Hızının Arttırılması:** Koridorların işletme açısından etkileri arasında taşıma hızının artırılması belirtilmiş ancak diğer kategorilere göre daha az sıklıkla vurgulanmıştır.

6. Tema: Mevcut Ulaştırma Koridorlarının Geliştirilmesi İçin İşletmelerin Önerileri

İşletme temsilcilerine yöneltilen “*Bu koridorların geliştirilmesi adına görüş ve önerilerinizi paylaşır mısınız?*” sorusuna görüşme katılımcılarının sunmuş olduğu öneriler Tablo 4.9’da yer almıştır.

Tablo 4.9: Ulaştırma Koridorlarının Geliştirilmesi İçin İşletmelerin Önerileri

Kategoriler	Kodlar	Frekans
Teknoloji ve Eğitim	Personel Becerileri ve Eğitimin Geliştirilmesi	2
	Elektronik Sistemlerin Geliştirilmesi	2
İlişkilerin Geliştirilmesi	Komşu Ülkelerle İkili İlişkilerin Geliştirilmesi	2
	Uluslararası İlişkilerin Geliştirilmesi	4
Altyapı Geliştirme	Altyapı Yatırımları	7
	Lojistik Merkezin Oluşturulması	1
	Denizyolu Erişiminin Geliştirilmesi	1
	Transit Potansiyelinin Geliştirilmesi	1
Gümrük ve Güvenlik	Gümrük Prosedürlerinin İyileştirilmesi	4
	Ulaşım Polisi ve Denetimlerin Güçlendirilmesi	1
	Güvenlik Sağlanması	1
Taşımacılık Stratejileri	Alternatif Güzergahların Oluşturulması	3
	Yakıt ve Maliyet Optimizasyonu	4
	İhracat Hacminin Artırılması	3
	Rekabet Gücünün Arttırılması	2

Tablo 4.9 sektörün gelişmesi için altyapı yatırımlarının ve uluslararası ilişkilerin geliştirilmesinin kritik olduğunu göstermektedir. Teknoloji ve personel eğitimi, maliyet optimizasyonu, gümrük prosedürlerinin iyileştirilmesi ve alternatif güzergahların oluşturulması da önemli alanlar olarak öne çıkmaktadır. Bu, sektördeki genel gelişim ve verimlilik için kapsamlı ve stratejik bir yaklaşım gerektiğini ortaya koymaktadır.

Bu çalışma Özbekistan'ın dış ticaret taşımacılığında kullanılan ulaştırma koridorlarının mevcut durumunu ve bu koridorların ülke üzerindeki etkilerini değerlendirmek amacıyla gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın bulguları, literatürdeki bilgiler kapsamında değerlendirilmiş ve aşağıdaki gibi özetlenmiştir:

Katılımcılara göre, Özbekistan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenen ana taşıma koridorlarından Koridor 2 ve Koridor 4, AB ülkelerine yönelik transit taşımacılık ve TRACECA koridoru yönünde en sık kullanılan rotalar olup, en yüksek frekansa sahiptir. Diğer koridorlar ise belirli bölgeler veya ticaret yolları için önemli olsa da, daha az sıklıkla kullanılmaktadır. Özellikle Koridor 8, Afganistan'daki durumun stabilizasyonu ile yeni fırsatlar sunabilir ancak şu an için kullanılmamaktadır. Ana güzergahlar olarak da BDT ülkeleri, Avrupa ülkeleri ve Türkiye belirtilmiştir. Bu koridorlar, ülkenin en büyük ticaret ortakları olan Rusya, Çin, Türkiye ve Kazakistan ile

olan ticari ilişkilerini desteklemektedir (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024). Örneğin, Hashimova (2020) çalışmasında Çin'in Özbekistan'ın en önemli ticaret ortağı olarak kalmasının yanı sıra, ülkenin liderlerinin gelecekteki Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu aracılığıyla Çin'e bağlanmak istemesinin mal taşımanın daha hızlı ve ucuz olacağını vurgulamaktadır. Ayrıca, Topildiev (2024) Özbekistan'ın 2030 stratejisi kapsamında, kuzey yönlü demiryolu taşıma sürelerini %40 azaltma ve transit yük taşıma hacmini 16 milyon tona çıkarma hedeflerine dikkat çekmektedir. Bu bulgular, Özbekistan'ın mevcut ulaştırma koridorlarının etkin kullanımını ve geliştirilmesini gerektirdiğini ve uluslararası ticaretteki rekabet gücünü artırarak ekonomik büyümeye katkı sağladığını göstermektedir.

Ekonomik avantajlar, zaman tasarrufu ve güvenlik, ulaştırma koridorlarının tercih edilme sebepleri arasında öne çıkmaktadır. Araştırma sonuçları, literatürde belirtilen uluslararası taşıma koridorlarının oluşturulmasıyla ilgili faktörlerle önemli benzerlikler ve uyumlar göstermektedir. Literatürdeki çalışmalar, ekonomik avantajların, zaman tasarrufunun ve güvenlik önlemlerinin uluslararası taşıma koridorlarının tercih edilme sebepleri arasında öne çıktığını vurgulamaktadır (Pogodin ve Çjou, 2017; Yurchenko ve Yurchenko, 2013). Bu bulgular, araştırmamızdaki katılımcıların görüşlerini desteklemektedir. Örneğin, düşük maliyetli koridorların tercih edilmesi, ekonomik avantajların sağlanması açısından kritik olarak belirtilmiştir. Ayrıca, kısa transit süreleri ve güvenli rotaların önemi, katılımcıların taşıma koridoru seçiminde en çok vurguladığı faktörler arasındadır. Bu bağlamda, literatürdeki bulgularla araştırmamızın sonuçları arasındaki paralellikler, uluslararası taşıma koridorlarının tercih edilme dinamiklerini anlamamızı sağlamaktadır.

Araştırma işletmelerin ulaştırma koridorlarının gelişimi üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerini detaylı bir şekilde ortaya koymaktadır. İşletmeler için yeni pazarlara erişim sağlama, nakliye sürelerinde azalma ve lojistik sektöründe iş hacminin artması gibi olumlu etkiler, operasyonel verimliliği artırarak ekonomik büyümeye katkı sağlar. Ancak, yüksek yakıt maliyetleri, gümrük ve sınır geçişlerindeki gecikmeler, siyasi sorunlar ve altyapı eksiklikleri gibi olumsuz etkiler, işletmelerin karşılaştığı önemli zorlukları ve operasyonel riskleri ifade etmektedir. İlgili alan araştırmalarına baktığımızda da benzer sonuçları tespit edebiliriz. Örneğin, Şarova ve Golova (2023), yeni pazarlara erişim sağlamanın, işletmelerin pazar paylarını artırmaya ve gelirlerini çeşitlendirmesine yardımcı olduğunu belirtmektedir. Bu durum, taşıma koridorlarının işletmeler için stratejik bir avantaj sunduğunu ve uluslararası ticaretin genişlemesine katkı sağladığını

göstermektedir. Ayrıca, nakliye sürelerindeki azalmanın operasyonel verimliliği arttırdığı ve stok yönetimini iyileştirdiği görülmektedir (Levitin, 2009). Öte yandan, Tablo 4.6’da belirtilen olumsuz etkiler de literatürde yer almaktadır. Örneğin, yüksek yakıt maliyetlerinin işletmeler için önemli bir operasyonel maliyet kalemi olduğu vurgulanmaktadır (Şarova ve Golova, 2023). Bu durum, taşıma koridorlarının ekonomik etkilerini belirleyen faktörler arasında yer almaktadır. Gümrük ve sınır geçişlerindeki gecikmelerin nakliye sürelerini uzattığı ve operasyonel planlamayı olumsuz etkilediği de literatürde sıkça tartışılan bir konudur (Levitin, 2009).

Ulaştırma koridorlarının Özbekistan ekonomisi üzerindeki etkileri açıkça görülmektedir. Yeni pazarlara erişim imkanı ve artan ihracat-ithalat faaliyetleri, ülkenin ekonomik büyümesini destekleyerek uluslararası ticaretteki önemini artırmaktadır. Ancak, yüksek nakliye maliyetleri ve gümrük işlemlerindeki gecikmeler gibi olumsuz faktörler, işletmelerin operasyonel maliyetlerini yükselterek rekabet güçlerini düşürebilir. Ayrıca, katılımcılardan ulaştırma koridorlarının ülke için etkisi olmadığını söyleyenler de olmuştur. Bu konu ile ilgili literatüre baktığımızda, uluslararası ulaştırma koridorları, bölgesel istihdamı ve ekonomik çıktıyı artırarak hem doğrudan geçtiği hem de yakın bölgelerde ekonomik kalkınmayı teşvik etmektedir (Meirans, 2019). Bu koridorlar, uluslararası ticareti hızlandırarak küresel pazarlara erişimi kolaylaştırır ve ekonomik gelişime katkı sağlar (Çydenov, 2014; Yurchenko S. ve Yurchenko E., 2013). Ayrıca, taşımacılık ve lojistik hizmetlerin kalitesini arttırarak yeni iş imkanları yaratmakta ve taşımacılık sektöründe yenilikler doğurmaktadır (Şarova ve Golova, 2023). Orta Asya’da UUK’lar, uluslararası işbirliğini arttırma ve ekonomik çeşitliliği teşvik etme potansiyeline sahiptir (Azimov, 2018). Sonuç olarak, bu koridorlar, ulusal ekonomilere mikro ve makro düzeyde olumlu etkiler yaparak bölgesel entegrasyonu ve ekonomik kalkınmayı desteklemektedir (Levitin, 2009; Keser, 2015).

Ulaştırma koridorlarının oluşum nedenleri, ekonomik gelişim ve ticaretin artması gibi faktörlere dayanmaktadır. İşletmeler, yeni pazarlara erişim ve ticaret imkanları arayışında olduklarını vurgulamışlardır. Lojistik ve taşımacılık ihtiyaçları ile siyasi ve ticari ilişkilerin geliştirilmesi de koridorların oluşumunda önemli rol oynamaktadır. Maliyet ve verimliliği artırma çabaları, daha kısa ve güvenli yol güzergâhlarının tercih edilmesine yol açmıştır. Literatürde, uluslararası taşıma koridorlarının oluşturulmasının sosyo-ekonomik, politik ve teknik nedenlere dayandığı belirtilmektedir. Örneğin, uluslararası ulaştırma koridorlarının temel oluşum nedenleri olarak araştırmacılar uluslararası ticaretin gelişimi, ticari bağlantıların genişlemesi, sınır geçiş sürelerinin

kısaltılması, taşıma akışının sınırlardan geçişinin kontrolü, güvenlik, taşıma yolları altyapısının hizmet süreçlerinin standartlaştırılması ve taşıma akışının düzenlenmesi gibi faktörlerin uluslararası taşımacılığı daha hızlı, daha etkili ve daha az maliyetli hale getirerek koridor boyunca coğrafyanın gelişmesine neden olduğunu belirtmişlerdir (Keser, 2015: 163-182).

Ulaştırma koridorlarının geliştirilmesi için altyapı yatırımları ve uluslararası ilişkilerin güçlendirilmesi kritik öneme sahiptir. Teknoloji kullanımı ve personel eğitimi, maliyet optimizasyonu, gümrük prosedürlerinin iyileştirilmesi ve alternatif güzergahların oluşturulması da önemli alanlar arasında yer almaktadır. Sektörün genel gelişimi ve verimliliği için bu alanlarda kapsamlı ve stratejik yaklaşımlar benimsenmelidir. Bu öneriler, ulaştırma koridorlarının etkinliğini artırmak için gerekli olan temel unsurları vurgulamaktadır. Literatürde de, ulaştırma koridorlarının geliştirilmesi için altyapı yatırımlarının artırılması ve lojistik süreçlerin iyileştirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Şarova ve Golova (2023), lojistik hizmetlerin kalitesinin artırılması ve taşıma maliyetlerinin düşürülmesi gerektiğini belirtmektedir. Ayrıca, Çydenov (2014), uluslararası taşıma koridorlarının kullanımıyla ulusal ürünlerin uluslararası pazarlara erişim düzeyinin arttırılabileceğini ifade etmektedir. Özbekistan da benzer şekilde, mevcut ulaştırma koridorlarının geliştirilmesi için bu tür önlemleri hayata geçirmektedir.

Orta Asyadaki mevcut ulaştırma koridorları ve bu koridorların Özbekistan için önemini inceleyen bu çalışma sürecinde yapılan görüşme sonuçları doğrultusunda detaylı bir değerlendirme yapıldığında, bu koridorların ekonomik, siyasi, teknik ve çevresel faktörlerden etkilendiğini ve genişlemelerinde önemli rol oynayan çeşitli motivasyonların bulunduğu tespit edilmiştir. Özellikle ekonomik büyümeyi teşvik etme, ticaretin artırılması, siyasi ilişkilerin güçlendirilmesi ve sürdürülebilirlik gibi faktörler, uluslararası taşımacılık koridorlarının oluşumunda belirleyici unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Buna bağlı olarak, Orta Asyadaki mevcut ulaştırma koridorlarının Özbekistan'ın ekonomik büyümesine ve uluslararası ticaret bağlantılarına önemli katkı sağladığı ancak daha birçok faktörün geliştirilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Bu çalışmanın sonuçlarıyla literatür taramasının sonuçları arasında uyum gözlemlenmiştir. Araştırmada incelenen istatistiklere göre, ulaştırma sektöründeki büyüme ile birlikte Özbekistan'ın Orta Asya'daki stratejik konumu ve ülkenin lojistik sektöründeki karşılaştığı problemler (P) belirlenmiş ve aşağıdaki gibi çözüm önerileri (ÇÖ) sunulmuştur.

P1: Lojistik Altyapının İyileştirilmesi: Araştırma bulgularından elde edilen sonuçlara göre, Özbekistan'da, modern lojistik merkezlerin ve büyük depolama tesislerinin yetersizliği, lojistik operasyonların verimliliğini düşürmekte ve uluslararası ticaretin rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir. Özellikle Taşkent ve diğer büyük şehirlerdeki bu eksiklikler, hem yerel hem de uluslararası ticaret için önemli bir verimlilik engeli teşkil etmektedir. Çözüm önerileri:

CÖ 1.1: Yeni Lojistik Merkezlerin Kurulması: Özbekistan hükümeti, Taşkent ve diğer büyük şehirlerde modern ve büyük kapasiteli lojistik merkezlerin kurulması için yatırım yapmalıdır. Bu merkezler, depolama, dağıtım ve diğer lojistik hizmetler için entegre çözümler sunarak ülkenin lojistik altyapısını güçlendirebilir. Örneğin, "Angren Lojistik Merkezi" gibi projelerin sayısı artırılmalıdır.

CÖ 1.2: Depolama Kapasitelerinin Artırılması: Mevcut depo alanlarının genişletilmesi ve modernizasyonu için teşvikler sağlanmalıdır. Özellikle soğuk zincir depolama sistemlerinin kurulması, tarım ürünleri gibi özel gereksinimler gerektiren sektörler için önemlidir. "Navoi Uluslararası Lojistik Merkezi", soğuk zincir depolama kapasitesinin artırılması için bir örnek teşkil edebilir.

P2: Teknolojik Entegrasyon: Araştırma problemi sonucunda Özbekistan'da lojistik süreçlerin otomasyonu ve dijitalleştirilmesi konusunda geri kalmışlığı söz konusu olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bilgi teknolojilerinin (IT) lojistik yönetim sistemlerine entegrasyonu yeterince geliştirilmemiş olup, bu durum lojistik operasyonların verimliliğini ve hızını olumsuz etkilemektedir. Çözüm önerileri:

CÖ 2.1: Lojistik Yönetim Sistemlerinin Geliştirilmesi: Özbekistan hükümeti ve özel sektör, lojistik yönetim sistemlerinin kurulması ve kullanılması teşvik edilmelidir. Bu sistemler, tedarik zinciri yönetimi, envanter kontrolü ve taşıma yönetimi gibi süreçleri optimize edebilir.

P3: Eğitim ve Nitelikli İnsan Kaynağı: Araştırma katılımcılarının bazıları Özbekistan'da lojistik sektörde çalışacak nitelikli personelin yetersizliği ve eğitim eksiklikleri bulunduğunu söylemiştir. Bu durum, sektördeki iş gücü verimliliğini düşürmekte ve yenilikçi çözümlerin benimsenememesine neden olmaktadır. Çözüm önerileri:

CÖ 3.1: Lojistik Eğitim Programlarının Geliştirilmesi: Üniversiteler ve mesleki eğitim kurumları aracılığıyla lojistik yönetimi üzerine kapsamlı eğitim programları düzenlenmelidir. Bu programlar, lojistik operasyonlarını etkin bir şekilde yönetecek nitelikli insan kaynağının yetiştirilmesini sağlayabilir. Örneğin, Taşkent Devlet Ulaştırma

Üniversitesi'nde lojistik yönetimi programlarının genişletilmesi bir öneri olarak sunulabilir.

ÇÖ 3.2: Staj ve Uygulama Olanaklarının Artırılması: Öğrencilerin ve yeni mezunların lojistik firmalarında staj yapma ve pratik deneyim kazanma imkanları genişletilmelidir. Örneğin, "Uzbekistan Airways" gibi büyük şirketler, lojistik departmanlarında staj imkanları sunarak bu süreci destekleyebilir.

P4: Stratejik Planlama ve Politika Geliştirme: Özbekistan'da lojistik sektörünün stratejik planlama eksikliği ve uygun politika çerçevelerinin oluşturulmaması, sektörün sürdürülebilir gelişimini kısıtlamaktadır. Özellikle gümrük işlemleri, yatırım teşvikleri ve ticaret kolaylığı gibi konularda belirsizlikler bulunmaktadır. Çözüm önerileri:

ÇÖ 4.1: Lojistik Strateji Belgesi Oluşturulması: Ulusal düzeyde lojistik gelişimi teşvik edecek stratejik planların hazırlanması ve uygulanması önemlidir. Bu belgeler, sektörün gelecekteki yönünü belirleyerek tüm paydaşların ortak hedeflere odaklanmasını sağlayacaktır, örneğin "Özbekistan Lojistik Stratejisi 2030" gibi uzun vadeli planlar oluşturulabilir.

ÇÖ 4.2: Politika Düzenlemeleri ve İyileştirmeler: Gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi, yatırım teşvikleri ve ticari faaliyetlerin kolaylaştırılması için uygun politikaların belirlenmesi ve düzenlenmesi gerekmektedir. Örneğin, elektronik bir sistem uygulamaya konularak gümrük işlemleri hızlandırılabilir.

P5: Sürdürülebilirlik ve Çevresel Etkiler: Bu konuda Özbekistan'da taşımacılık ve lojistik süreçlerinin yeterince ele alınmamış olması, çevresel kaynakların korunmasını ve toplumsal kabulü tehdit etmektedir. Literatür taraması ve yapılan araştırmalarda bu konuda herhangi bir bilgiye ulaşılamamış olup, bu durumun önemli bir boşluğu temsil ettiği gözlemlenmiştir. Özellikle hava kirliliği, atık yönetimi ve enerji tüketimi gibi konularda iyileştirme gerekmektedir. Çözüm önerileri:

ÇÖ 5.1: Yeşil Lojistik Uygulamalarının Teşviki: Daha düşük karbon ayak izine sahip taşıma yöntemlerinin teşvik edilmesi ve kullanımının yaygınlaştırılması gerekmektedir. Örneğin, elektrikli araç kullanımının teşvik edilmesi veya biyoyakıt kullanımının artırılması gibi adımlar atılabilir.

ÇÖ 5.2: Çevresel Yönetim Standartlarının Uygulanması: Lojistik operasyonlarda çevresel yönetim standartlarının uygulanması ve denetlenmesi için mekanizmaların güçlendirilmesi gerekmektedir. Özellikle atık yönetimi ve geri dönüşüm programlarının yaygınlaştırılması önemlidir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Araştırma Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorları ve bu koridorların Özbekistan'ın ekonomik büyümesi, uluslararası ticaret bağlantılarını ve genel kalkınması üzerindeki etkileri incelemiştir. Ulaştırma koridorları, ülkelerin ticaret akışını kolaylaştırarak ve lojistik giderlerini azaltarak ekonomik büyümeyi desteklemektedir. Özbekistan, Orta Asya'daki stratejik konumu ile bu koridorların merkezinde yer almakta ve bu avantajını kullanarak ekonomisini güçlendirmektedir. Bu çalışmada ulaştırma koridorlarının Özbekistan için önemi ve bu koridorların geliştirilmesi gereken alanlar detaylı olarak analiz edilmiştir. Aşağıda bu çalışmanın temel bulguları ve ulaşılan sonuçlar özetlenmiştir:

- Ulaştırma koridorları Özbekistan'ın uluslararası ticaret hacmini artırmakta ve ekonomik büyümesine önemli katkılar sağlamaktadır. Özellikle Avrupa Birliği, Çin ve diğer Asya ülkeleri ile yapılan ticaretin büyük bir kısmı bu koridorlar aracılığıyla gerçekleşmektedir.

- TRACECA ve Trans-Afgan koridorları gibi büyük ölçekli projeler, bölgesel işbirliğini teşvik etmekte ve Özbekistan'ın komşu ülkelere olan ekonomik ve siyasi ilişkilerini güçlendirmektedir. Bu koridorlar Orta Asya'nın entegrasyonunu ve sürdürülebilir kalkınmasını desteklemektedir.

- Mevcut ulaştırma koridorlarının etkin kullanımı Özbekistan'ın lojistik altyapısının iyileştirme ve modernize etme ihtiyacını ortaya koymaktadır. Demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılığının entegrasyonu maliyetlerin düşürülmesine ve taşımacılık verimliliğinin artırılmasına katkıda bulunmaktadır.

- Lojistik sektöründe teknolojik yeniliklerin benimsenmesi Özbekistan'ın uluslararası ticarete rekabet gücünü artırmaktadır. Akıllı lojistik sistemleri, dijitalleşme ve e-ticaret platformları taşımacılığın daha hızlı, güvenli ve maliyet etkin bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanımaktadır.

- Lojistik ve ulaştırma sektörlerinde nitelikli insan kaynağı ihtiyacı Özbekistan'ın bu alanlarda eğitim ve kapasite geliştirme programlarına yatırım yapmasını gerektirmektedir. Eğitimli ve deneyimli personel sektörün sürdürülebilir büyümesi için hayati önem taşımaktadır.

- Ulaştırma koridorlarının çevresel etkileri göz önünde bulundurularak, sürdürülebilir ve çevre dostu taşımacılık yöntemlerinin teşvik edilmesi gerekmektedir. Bu

bağlamda, yeşil lojistik uygulamaları ve enerji verimliliği, Özbekistan'ın çevre politikalarıyla uyumlu bir şekilde geliştirilmelidir.

- Ulaştırma koridorlarının etkin yönetimi ve geliştirilmesi için kapsamlı stratejik planlama ve politika oluşturma süreçleri önem arz etmektedir. Özbekistan bölgesel ve uluslararası işbirliklerini güçlendirerek, altyapı yatırımlarını artıracak ve ticaretin önündeki engelleri kaldıracak politikalar geliştirmelidir.

Sonuç olarak, Orta Asya'daki mevcut ulaşırma koridorları Özbekistan'ın ekonomik kalkınması ve uluslararası ticaret bağlantıları açısından kritik öneme sahiptir. Bu koridorların etkin kullanımı ve geliştirilmesi, ülkenin lojistik altyapısının iyileştirilmesi, teknolojik entegrasyonun sağlanması, nitelikli insan kaynağı yetiştirilmesi ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda stratejik adımlar atılması gerekmektedir. Özbekistan bu hedeflere ulaşarak bölgedeki lider konumunu güçlendirebilir ve küresel ticaret ağlarına daha entegre bir şekilde katılabilir.

Yapılan literatür taramasına dayanan ve bulguları yukarıda özetlenen bu çalışma, gelecekteki araştırmalar için yönlendirici öneriler sunmaktadır. Bu bağlamda Orta Asya'daki ulaşırma koridorları ve bu koridorların geçtiği ülkeleri üzerindeki rolü hakkında araştırmaların sayısının artırılması bölgedeki ekonomik gelişmeyi hızlandırabilir ve ülkeler arası işbirliğini güçlendirebilir. Ayrıca, ulaşırma koridorlarının ekonomik etkiler, çevresel sürdürülebilirlik ve bölgesel kalkınma üzerindeki uzun vadeli etkileri üzerine kapsamlı çalışmaların da yapılması literatüre katkı sağlayacaktır. Bunun yanı sıra, örneklem boyutu ve çeşitliliği arttırılarak ileriki çalışmalarda daha farklı bakış açıları ile farklı sonuçlar elde edilebilir ve değerlendirilerbilir.

6. KAYNAKÇA

- Abdelwahab, W. ve Sargious, M. (2006). “Modelling the Demand for Freight Transport: New Approach”, *Journal of Transport Economics and Policy*, 26(1), 49-70.
- Acar, Z. (2020). *Lojistik Yönetimi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Acar, Z. (2021). *Stratejik Lojistik Yönetimi: Rekabet Avantajı Kazanmak İçin Lojistik Fonksiyonunun Stratejik Yönetimi*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık. 1. Basım.
- Akçabar (2021). *Özbekistan'ın Orta Asya'daki ulaşım koridorlarının geliştirilmesine yönelik ana öncelikleri*. 22 Nisan 2024 tarihinde <https://www.akchabar.kg/ru/article/economy/klyuchevye-prioritety-uzbekistana-po-razvitiyu-transportnyh-/> adresinden erişildi.
- Akdemir, H. (2011). *Lojistik Sektörü İş Gücü Profilinin Değerlendirilmesi İzmir İli Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Akmalzhonov, A. ve Khadjimuhkametova, M. (2020). Analysis of the State and the Measures of Improving the Transport and Logistics System of Uzbekistan. *Journal NX*, 6(06), 64.
- Altay Topcu, B. (2022). *Lojistik Performans ve Dış Ticaret*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Arnold, J. (2006). Best Practices in Corridor Management. *The World Bank Publications*, Washington, 1.
- Azimov, P. ve Najmiddinov, D. (2019). Küresel Ekonomik Globalleşme Koşullarında Orta Asya Ülkelerinin Bölgesel Ulaşım ve Lojistik Sistemlerinin Gelişimi. *Sankt-Peterburg Devlet Politeknik Üniversitesi Bilimsel ve Teknik Bülteni*, 12 (6), 85-92.
- Azimov, P. (2018). Orta Asya Ülkelerinin Ekonomilerinde Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Ulaşım Koridorlarının Rolü. *Vek Globalizatsii No 3*(27).
- Azizova, M. (2019). Development Of Global Logistics In Uzbekistan. *Economy and Business*, (5-2), 216-217.
- Balbaa, M. (2022). International Transport Corridors. *Tashkent State University of Economics*. Tashkent, Uzbekistan.
- Baltacı, A. (2018). Nitel Araştırmalarda Örneklem Yöntemleri ve Örnek Hacmi Sorunsalı Üzerine Kavramsal Bir İnceleme. *BEÜ SBE Derg.*, 7(1), 231-274.
- Bedlek, P. (2022). *Uluslararası ticaret ve lojistik ile uluslararası ticaret ve lojistik yönetimi ana bilim dallarında yazılan tezlerin incelenmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Tarsus Ünizversitesi, Tarsus.

- Boddy, C. R. (2016). Sample size for qualitative research. *Qualitative Market Research. An International Journal*, 19(4), 426–432.
- Brayman, A. (2008). *Social research methods*. Oxford University Press, 4th edition.
- Bulut, M. (2014). *Medeniyetler Güzergahı İpek Yolu'nun Yeniden Doğuşu*. İstanbul: İZÜ Yayınları.
- Burnasov, A. (2015). Rusya, Kazakistan Ve Orta Asya'daki Lojistik Altyapı: Rekabet Gücü Faktörü Olarak. *Bilimsel Diyalog*, 5(41), 94–112.
- Business Media. (2023). Katar, Özbekistan'ın Trans-Afgan Demiryolu projesine destek veriyor. 23 Mart 2024 tarihinde <https://bm.ge/tr/news/katar-ozbekistanin-trans-afgan-demiryolu-projesine-destek-veriyor> adresinden erişildi.
- Büyüköztürk, Ş., Çakmak, E., Akgün, Ö., Karadeniz, Ş. ve Demirel, F. (2015). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Geliştirilmiş 19.Baskı. Ankara: Pegem Akademi.
- Charmaz, K. (2011). Grounded Theory Methods in Social Justice Research. *The Sage Handbook Of Qualitative Research*, 4, 359-380.
- Creswell, J. W. (2018). *Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara, Siyasal Kitapevi
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Lojistik Yönetimi: Freight Forwarder El Kitabı 1*. İstanbul: UTİKAD Yayınları.
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2009). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*. Genişletilmiş 3. Baskı. İstanbul: UTİKAD yayınları.
- Çevik, O. ve Gülcan, B. (2011). “Lojistik Faaliyetlerin Çevresel Sürdürülebilirliği ve Marco Polo Programı”, *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi* 13(20): 37.
- Çydenov, A. (2014). Rusya'nın Dünya Ekonomisine Entegrasyon Sürecinde Uluslararası Taşıma Koridorlarının Rolü. *Devlet ve Ulaşım*, 2(51), 3-8.
- Dawson, C. (2015). *Araştırma Yöntemlerine Giriş: Araştırma Projesi Yürüten Tüm Araştırmacılar İçin Pratik Bir Klavuz*. (A. Arı, Çev.ed.). Konya: Eğitim Yayınevi.
- Demir, Ş. (2006). Uluslararası Taşımacılık/Lojistik: KDV İstisnası ve İadesi. İstanbul: *Gelirler Kontrolörleri Derneği Yayını*, 1-26.
- Dündar, A. ve Sümer, V. (2023). *Orta Asya ve Uzak Asya*. 1. Baskı. Almatı: Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü, 8-15.
- Dünya Bankası. (2019) *Özbekistan: Entegre Ulaştırma ve Lojistik Sektörü Gelişimi İçin Temel Taşlar*. Dünya Bankası.
- Dünya Bankası. (2023). *Lojistik Performans Endeksi (LPI)*. 15 Nisan 2024 tarihinde <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard> adresinden erişildi.

Eren, F. ve Koseoglu, A. (2019). Lojistik Sektörü İş Başvurularında Değerlendirme Testleri Analizi. *PressAcademia Procedia*, 9(1), 161.

Eurasian Research Institute. (2021) *Transport Strategy of Uzbekistan: Current Developments*. 22 Şubat 2024 tarihinde <https://www.eurasian-research.org/publication/transport-strategy-of-uzbekistan-current-developments/> adresinden erişildi.

European Union. (2024). *Transport: Safe, sustainable and connected transport*. 05 Temmuz 2024 tarihinde https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_en adresinden erişildi.

Fraenkel, J. ve Wallen, N. (2006). *How to design and evaluate research in education*. (6. baskı). New York: McGraw-Hill Book Company.

Gorlov S. ve Tahumova O. (2016). *Uluslararası Taşıma İşlemleri: Ders Kitabı*. Stavropol: Kuzey Kafkasya Federal Üniversitesi Yayınları.

Göktaş, C. (2019). Önsöz. *Çin-Avrupa İpekyolu Koridorunun Türkiye yük koridorlarına etkisi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.

Gülen, K. (2011). *Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler*. İstanbul: İTO Yayınları. Yayın NO: 2010-70.

Gürdal, S. (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi*. İstanbul: İTO Yayınları; Yayın NO: 2006-14.

Hakimov, O. (2024). *Bölgelerde Hizmet Sektörünün Geliştirilmesi*. 05 Temmuz 2024 tarihinde <https://uzbekistan.org/ru/uzbekistans-service-sector-surge-expanding-beyond-borders/4286/> adresinden erişildi.

Hashimova, U. (2020). The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Transport Corridor Stretches Further into China. *The Diplomat*. 22 Şubat 2024 tarihinde <https://thediplomat.com/2020/06/the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-transport-corridor-stretches-further-into-china/> adresinden erişildi.

Ilesaliev, D., Korovyakovskiy, E. ve Malikov, O. (2014). Özbekistan Cumhuriyeti'nde İhracat ve İthalat Yüklerinin Taşınması. *İzvestiya PGUPS*, Sankt-Peterburg Devlet Demiryolu Üniversitesi.

Jabborqulov, J. (2023). TRACECA Project. *American Journal of Technology and Applied Sciences*, 12, 38-42.

Jalolova, M., Sangirova, U., Yakubov, I., Rahimov, H. ve Kholmatova, N. (2022). Economic efficiency of the transport system and logistics in the Republic of Uzbekistan. *Transportation Research Procedia*, 63, 1062.

Kalonov, M. ve Allaberdiev, M. (2023). Challenges And Opportunities For Investment In The Logistics Sector Of Uzbekistan. " *Milliy iqtisodiyotni isloh qilish va barqaror rivojlantirish istiqbollari*" respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari to 'plami., 131.

Kankavi, M. (2023). *Demir İpek Yolu ve Türkiye*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık. 1. Basım.

Kapkin, A. N. (2006). *Lojistik Sisteminin İncelenmesi ve Kaliteyle Bağlantısı*. (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Karagül, M. ve İlter, B., (2016). *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi: Teori ve Uygulama*. Ankara: Sarıyıldız Ofset Matbaacılık.

Katmer, M. (2005). *Taşımacılık Açısından Lojistik*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kaya, E. (2023). Trans-Afgan Ulaştırma Koridoru'nda Yaşanan Gelişmeler ve Afganistan. ANKASAM: Ankara. 15 Nisan 2024 tarihinde <https://www.ankasam.org/trans-afgan-ulasirma-koridorunda-yasanan-gelismeler-ve-afganistan/> adresinden erişildi.

Kaynak, M. (2004). Uluslararası taşımacılık ve lojistik bağlamında Avrasya ulaştırma koridorlarında bölgesel rekabet ve Türkiye. *Ekonomik Yaklaşım*, 15(52-53), 4-5.

Keser, H. (2015). "Importance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA", *Sosyoekonomi*, Vol. 23(24), 163-182.

Keskin, H. (2008). *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık: 2. Basım.

Keskin, H. (2011). *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık: 4. Basım.

Kim, V. (2020). Özbekistan'ın bölgesel ulaşım iletişimlerinin gelişimindeki rolü tartışmasıdır: *Özbekistan'ın Orta Asya'daki ticaret ve ekonomik ilişkilerin canlandırılmasına katkısı: Özbekistan*.

Koban, E. ve Keser, H. (2010). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Yayınevi, 3. Baskı.

Koban, E. ve Keser, H. (2013). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Yayınevi, 3. Baskı.

Koban E. ve Keser, H. (2015). *Dış Ticarete Lojistik*. 6. Baskı. Bursa: Star Ajans Matbaacılık.

Korkut, Y., Yavuz, S. ve Zeren, F. (2021). Uluslararası ticaret ve lojistik arasındaki ilişkinin incelenmesi: G20 ülkeleri örneği. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, (30), 77- 88.

Köksu, B.S. ve Sayın, A.A. (2023) *Lojistik Sektöründe İnovasyon*. İstanbul: Eğitim Yayınevi.

Kuzmina, M., Nadiryan, S. ve Zyuba, M. (2015). Rusya'nın Dış İlişkilerinin Gelişiminde Uluslararası Ulaşım Koridorlarının Rolü. *Kuban Devlet Teknoloji Üniversitesi Bilimsel Çalışmaları*, №5, 1.

Küçük, O. (2012). *Lojistik İlkeleri ve Yönetimi*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Levitin, E. (2009). Bölgelerin Ekonomik Büyümesi ve Ulaşım Sisteminin Gelişimi (Batı-Doğu Taşıma Koridoru Örneğinde). *Bölgelerin Ekonomik Yenilikçi Gelişiminde Taşıma Koridorları: Uluslararası Bilimsel ve Uygulamalı Konferans Materyalleri*. Moskova, 7-10.

McMillan, J. (2000). *Educational research: Fundamentals for the consumer* (3. Baskı). New York: Longman.

Meirans, J. (2019). *Economic impact of transport corridors on regional level*. Yüksek Lisans Tezi. Rotterdam: Erasmus University, Erasmus School of Economics.

Menglikulov B., Umarov S., Safarov A., Zhyemuratov T., Alieva N. ve Durmanov A. (2023). Özbekistan'da taşımacılık lojistiği iletişim hizmetlerinin verimliliğini artırmak için yollar. *E3S Web of Conferences* 389: Uzbekistan.

Miles, M. B. ve Huberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. New York: Sage.

Mordorİntelligence (2024). *Yük ve lojistik hizmetlerinin Avrupa pazarının büyüklüğünün ve payının analizi – 2029 yılına kadar büyüme eğilimleri ve tahminler*. 05 Temmuz 2024 tarihinde <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/european-freight-logistics-market> adresinden erişildi.

Morgan, D. L. ve Morgan, R. K. (2008). *Single-Case Research Methods For The Behavioral And Health Sciences*. SAGE Publications.

Nebol, E. (2016). *Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi*. Ankara: Göktuğ Ofset Matbaacılık.

Nebol, T., Uslu, T. ve Uzel, E. (2014). *Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi*, İstanbul: Beta Basım Yayım. 3.Baskı.

Neuman, L. W. (2014). *Social Research Methods: Qualitative And Quantitative Approaches (Seventh Ed.)*. Essex: Pearson Education Limited

Niyazov, V. (2023). *Transportnaya logistika Sentralnoy Azii*. 22 Şubat 2024 tarihinde <https://repost.press/news/transportnaya-logistika-centralnoj-azii> adresinden erişildi.

Odabaşı, Y. (2005). *Satışta ve Pazarlamada Müşteri İlişkileri Yönetimi*. İstanbul: Sistem Yayıncılık. 5.basım.

Orhan, O. (2003). *Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi*. İstanbul: İTO Yayınları.

Orhan, O. (2014). *Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi*. İstanbul: İGÜ Yayınları.

Öz, M. (2019). *Küresel pazarlama lojistik ve tedarik zinciri yönetimi*. Eğitim Yayınevi .

Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı (2024). 23 Haziran 2024 tarihinde <https://www.stat.uz/uz/rasmiy-statistika/merchandise-trade-2> adresinden erişildi.

Özbekistan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı. (2019). *Özbekistan Cumhuriyeti'nin Uluslararası Taşıma Koridorları*. 21 Ocak 2024 tarihinde <https://www.mintrans.uz/ru/useful-articles/o-zbekiston-respublikasining-xalqaro-transport-yo-laklari> adresinden erişildi.

Özbekistan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı. (2022). *Özbekistan, "Kuzey-Güney" rotasında yeni bir multimodal taşıma koridoru oluşturmayı planlamaktadır*. 21 Ocak 2024 tarihinde <https://mintrans.uz/ru/news/ozbekiston-shimol-zhanub-jonalishi-bojlab-yangi-multimodal-transport-jolagini-tashkil-etmoqchi> adresinden erişildi.

Özbekistan Cumhuriyeti'nin Türkiye'deki Büyükelçiliği (2024) *Özbekistan'ın gelişim zincirinde yer alması: Ulaşım projeleri*. 17 Mayıs 2024 tarihinde <https://www.uzembassy.org.tr/news/1389> adresinden erişildi.

Özbekistan Ulaşım Bilgi ve Lojistik Portalı (2024). 22 Mart 2024 tarihinde <https://www.logistika.uz/atlas/2417> adresinden erişildi.

Özsanoatqurilishmateriallari Uyushmasi (2024). *Ulaştırma Koridorları*. 25 Mayıs 2024 tarihinde <https://uzsm.uz/ru/investorlar-diqqatiga/transport-corridors/> adresinden erişildi.

Pogodin, S. ve Çjou, T. (2017). Entegrasyon Projesi: Büyük İpek Yolu. *Yönetim Danışmanlığı. Cilt 1*, 205-210.

Poth, J. (1998). *The Logistics of the Roman Army at War (264 B.C. – A.D 235)*. Boston, ABD: Brill.

Pulathujaeva, D. (2023). Büyük İpek Yolu ve Özbekistan'ın Pazar İlişkilerinde Ulaşım Koridorları. *Ekonomi ve Eğitim Dergisi: Özbekistan*.

Rahmonkulov, K., ve Ibragimova, G. (2021). Özbekistan'daki Lojistik Durumu Üzerine Bir İnceleme. *Universum Teknik Bilimler Elektronik Bilimsel Dergi*, 8(89). URL: <https://7universum.com/ru/tech/archive/item/12197>

ReportLinker. (2024). *Europe Logistics Market Overview 2024-2028*. 05 Temmuz 2024 tarihinde <https://www.reportlinker.com> adresinden erişildi.

Rubin, A. ve Babbie, E. R. (2016). *Empowerment Series: Research Methods For Social Work*. Boston: Cengage Learning.

Rus Resurs Lojistik. (2024). Uluslararası Ulaştırma Koridoru ve türleri. 17 Mart 2024 tarihinde <https://rrlog.ru/chto-takoe-mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-i-ego-vidy> adresinden erişildi.

SDAM. (2017). *Çin'in Yeni Küresel Ekonomik Hamlesi: Modern İpek Yolu Projesi*. İstanbul. 23 Mart 2024 tarihinde <https://sdam.org.tr/haberdetay/cin-in-yeni-kuresel-ekonomik-hamlesi-modern-ipek-yolu-projesi.html> adresinden erişildi.

Seyidoğlu, H. (2007). *Uluslararası İktisat: Teori Politika ve Uygulama*. İstanbul: Güzem Can Yayınları No: 22. Geliştirilmiş 16. Baskı. Kurtiş Matbaacılık.

Seyidoğlu, H. ve Gönültaş, S. (2014). Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler. *Avrasya Etüdları*, 45(1), 0-15.

Shenton, A. K. (2004). Strategies For Ensuring Trustworthiness in Qualitative Research Projects. *Education for Information*, 22(2), 63-75.

Sidoryuk, I. ve Krasova, E. (2012). Primorski Kray Ekonomisinde Uluslararası Taşıma Koridorlarının Rolü. Yeni Fırsatların Bölgesi. *Vladivostok Devlet Ekonomi ve Hizmet Üniversitesi Haberleri*, (1), 52-63.

Şarova, İ. ve Golova, D. (2023). Uluslararası Ulaştırma Koridorları ve Ülkelerin Ekonomik Gelişimine Etkileri. *Ekonomi, Girişimcilik ve Hukuk. Cilt 13. Sayı 4*, 1153-1164.

Şeraliyev, A. (2023). Orta Asya Ülkelerinin Ekonomik Gelişiminde Taşımacılık Lojistiğinin Güncelliği. *Yeni Özbekistan Öğrenci Bülteni*, 1(8), 29-30.

Tanyaş, M. ve Düzgün, M. (2016). *Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi*. 2. Baskı. Ankara: Öz-gem Matbaacılık.

Taşkın, E. ve Durmaz, Y. (2015). *Lojistik Faaliyetler: Hizmet Kalitesi ve Müşteri Değer*. 2. Baskı. Ankara: Detay Yayıncılık.

Topildiev, S. (2024) Taşımacılık projeleri: Özbekistan'ın kalkınma zincirindeki rolü. *Özbekistan Cumhuriyeti'nin Novosibirsk Şehri'ndeki Başkonsoloshuğu*. 22 Şubat 2024 tarihinde [Генеральное консульство Республики Узбекистан в городе Новосибирск \(uzconsulate.ru\)](https://uzconsulate.ru) adresinden erişildi.

TransLoyiha. (2024). *Angren Lojistik Merkezi*. 22 Şubat 2024 tarihinde https://boshtrans.uz/nashi-proektyi/osnovnyie-obektyi-insituta/stroitelstvo_kontejnernyix-ploshhadok-%C2%ABczentr-logistiki-angren%C2%BB adresinden erişildi.

Tutar, E., Tutar, F. ve Yetişen, H. (2009). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Analizi”, *KMU İİBF Dergisi*, 11(7), 190-216.

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2024). *Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru: TRACECA Hakkında*. 23 Mart 2024 tarihinde <https://traceca.uab.gov.tr/en/about> adresinden erişildi.

UNCTAD. (2021). *Review of Maritime Transport 2021*. 23 Mart 2024 tarihinde <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021> adresinden erişildi.

Vinokurov, E. ve Axunbaev, M. (2021). "Avrasya'nın Uluslararası Ulaştırma Altyapısının Analizi". *Avrasya Kalkınma Bankası: Almatı, Kazakistan*.

Voortman, C. (2004). *Global Logistics Management*. Cape Town, G. Africa: Juta and Co. Ltd.

Yaman, D. (2024). *Femvertising Reklamcılıkta Algı Yönetimi; Kadının Reklamdaki Yerinin İncelenmesi*. Doktora Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Isparta.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2018). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* 11. Baskı: Seçkin Yayın: Ankara.

Yılmaz, Z. ve Sabancı, B. (2021). Bir Kuşak-Bir Yol Projesi Kapsamında Akdeniz Ticaret Limanlarında Türkiye Fırsatları. *Ekonomi Maliye İşletme Dergisi*, 4(1), 87-100.

Yurchenko, S. ve Yurchenko, E. (2013). Uluslararası Taşıma Koridorları: Güncel Durum ve Gelişim Perspektifleri. *VN Karazin Kharkiv Ulusal Üniversitesi Dergisi*. Seri: Uluslararası İlişkiler. Ekonomi. Ülke Çalışmaları. Turizm, (1086), 44-48.

Zamaraeva, E. (2021). Uluslararası Taşıma Koridorlarının Oluşumu ve Gelişimi. *Uluslararası Bilimsel Araştırma Dergisi*, (6-5 (108)), 28-31.

Zokhidov, A. (2012). Trans-Afgan Taşıma Koridoru: Devletlerin Çıkarları ve Gelişme Perspektifleri. *Orta Asya ve Kafkasya*, 15 (2), 84-94.



ÖZGEÇMİŞ

Kanoat MİNGBOEVA

Doğum Yeri ve Tarihi:

Uyruğu:

Lisans Üniversite ve Bölüm: “İpek Yolu” Uluslararası Turizm ve Kültürel Miras
Üniversitesi; Faaliyet Alanlarına Göre Turizm

Elektronik posta:

