

ULAŞTIRMA KORİDORLARININ LOJİSTİK AÇIDAN ÖNEMİ: ÖZBEKİSTAN ÖRNEĞİ

BURAK ÇAKALOZ¹
KANOAT MİNGBOEVA²

ÖZ

Ulaştırma Koridorları bölgeleri, ülkeleri ve kıtaları birbirine bağlayan ulaşım altyapıları olmakla beraber taşımacılıkta ulaştırma modlarının entegrasyonuna da olanak sağlayarak ülkeler ve işletmeler açısından ekonomik ve verimli sonuçlar doğurabilmektedir. 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 çalışmada Orta Asya ulaştırma koridorlarının Özbekistan özelinde önemi, lojistik işletmelerin görüşleri kapsamında değerlendirilmiştir. Çalışmanın nitel araştırma kısmı Özbekistan'da faaliyet gösteren ve uluslararası taşımacılık yapan işletmeler ile yüz yüze görüşmeler yapılarak hazırlanmıştır. Çalışmada Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorlarının Özbekistan'ın ekonomik büyümesine ve uluslararası ticaret bağlantılarına önemli katkı sağladığı ancak, lojistik altyapı yatırımlarının, gümrük prosedürlerinin, yakıt ve maliyet optimizasyonunun, uluslararası ilişkilerin geliştirilmesinin gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca, paydaşların diğer önerilerinin de ortak bir stratejik yaklaşımla değerlendirilmesi gerektiği çalışmanın bir diğer sonucudur.

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

¹ Sorumlu yazar: Dr. Öğr. Üyesi , Beykoz Üniversite, Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu, Ulaştırma Hizmetleri Bölümü, Deniz ve Liman İşletmeciliği Programı, burakcakaloz@beykoz.edu.tr, ORCID: 0000-0001-6890-3773.

² Beykoz Üniversitesi, Lisansüstü Programlar Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Finansman Anabilim Dalı, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Programı, kanoatmingboeva@ogrenci.beykoz.edu.tr

* Bu çalışma ikinci yazarın sorumlu yazar danışmanlığında hazırladığı yayınlanmamış yüksek lisans tezinden üretilmiştir. **Bu makalenin kaynağı olan tez için;** Mingboeva, K. (2024). *Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorları ve bu koridorların Özbekistan için önemi*, Yüksek Lisans Tezi, Beykoz Üniversitesi, Lisansüstü Programlar Enstitüsü, İstanbul.

THE IMPORTANCE OF TRANSPORTATION CORRIDORS FROM A LOGISTICS PERSPECTIVE: THE CASE OF UZBEKISTAN

ABSTRACT

Transportation corridors, which connect regions, countries, and continents through transport infrastructure, also enable the integration of different modes of transportation, leading to economic and efficient outcomes for countries and businesses. Central Asia, due to its geostrategic location and rich historical background, is known as a crossroads of trade routes and a significant hub for international commerce. This region hosts critical transportation corridors that serve as a bridge between Asia and Europe. Uzbekistan, as a key part of Central Asia, is situated at the heart of these corridors and constitutes an essential component of the region's transportation network. This study evaluates the significance of Central Asian transportation corridors with a specific focus on Uzbekistan, based on the perspectives of logistics companies. The qualitative research component of the study was conducted through face-to-face interviews with companies operating in Uzbekistan and engaged in international transportation activities. The study concludes that the existing transport corridors in Central Asia significantly contribute to Uzbekistan's economic growth and international trade connectivity. However, it also emphasizes the need for investments in logistics infrastructure, improvements in customs procedures, fuel and cost optimization, and the enhancement of international relations. Additionally, another key finding of the study is that stakeholders' recommendations should be evaluated within a unified strategic framework.

Keywords: *Transportation Corridors, Logistics, Central Asia, Uzbekistan.*

1. GİRİŞ

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). Bu gelişmelerden biri de Uluslararası Ulaştırma / Taşıma Koridorlarıdır (UUK). Taşımacılık faaliyetleri için güzergâh oluşturan ve küresel ticaretin can damarı olan Uluslararası Taşıma Koridorları, ulusal ve uluslararası ekonomilerin ithalat, ihracat ve transit ticaret trafiğine hizmet etmek ve etkinlik kazandırmak amacıyla kurulmuş

önemli hatlardır (Cengiz, 2023). Ulaştırma koridorları, farklı ulaşım modlarına ait akışların ve altyapıların bir araya gelmesiyle oluşan yapılar olarak tanımlanır ve bu koridorların gelişimi, ekonomik, altyapısal ve teknolojik süreçlerle doğrudan bağlantılıdır (Rodrigue vd., 2017) Bu koridorlar, ticaretin ve taşımacılığın verimli ve etkili bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanır.

Orta Asya, kıtalararası ulaştırma koridorlarının varlığı sayesinde uluslararası taşımacılık potansiyelinin yüksek olduğu bir bölgedir. Küreselleşme ve uluslararası ilişkilerdeki yüksek dinamiklerin etkisiyle, sadece ülkeler düzeyinde değil, aynı zamanda alt bölge düzeyinde, Orta Asya'nın taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinin gelişimi stratejik bir konudur.

Birleşmiş Milletler 'in tanımına göre uluslararası taşıma koridoru, belirli coğrafi bölgeler arasında önemli miktarda uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı sağlayan ulusal veya uluslararası bir sistemin parçasıdır (Gorlov ve Tahumova, 2016). 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). Uluslararası ulaşım koridorları, bir veya daha fazla komşu ülkeyi birbirine bağlamakta, deniz ve iç su yollarına bağlantısı olmayan ülkeleri bir veya daha fazla ülke aracılığıyla farklı ulaştırma modlarına bağlanmasını 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).

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 (Tsydenov, 2014).

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). Bu endekste, ülkelerin lojistik sektöründeki performansları, gümrük işlemleri, taşıma maliyetleri, ulaşım altyapı kalitesi, sevkiyatların izlenebilmesi, zamanında teslimat ve lojistik yetkinlik gibi kriterlere göre değerlendirilmiştir (Topcu, 2022). Lojistik Performans Endeksinde,

lojistik performans değerlendirilirken dikkate alınan kriterler aşağıdaki gibidir (Koban ve Keser, 2013):

- *Gümrük ve Sınır İşlemlerinin Etkinliği*: 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.

Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde Özbekistan ulaştırma koridorları hakkında literatür taraması ve uygulama kısmına yer verilecektir. Çalışmanın amacı uluslararası ulaştırma koridorlarının lojistik işletmeler tarafından hangi kriterlere göre ve hangi önemde değerlendirildiğinin belirlenmesi, mevcut ulaştırma koridorlarının etkinliğinin artırılması ve bu koridorların lojistik sektörü üzerindeki olumlu etkilerinin en üst düzeye çıkarılması için gerekli olan politikalar ve uygulamaların neler olabileceğinin belirlenmesidir. Bu amaçla Orta Asya ulaştırma koridorlarının Özbekistan özelinde önemi, lojistik işletmelerin görüşleri kapsamında değerlendirilmiştir. Ulaştırma koridorlarının artan önemi kapsamında bu çalışma tüm paydaşlara ve literatüre katkı sağlayacaktır.

2. ÖZBEKİSTAN ULAŞTIRMA KORİDORLARI

Son on yıl içinde, Özbekistan hükümeti uluslararası koridorları geliştirmede önemli ilerlemeler kaydetmiştir. 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). Özbekistan Orta Asya ülkelerinin bölgesel ulaşım ve iletişim sisteminin oluşturulmasına uzun vadeli ve çok taraflı iş birliği 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 (Topildiev, 2024).

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 doları artarak, 2019 yılına kıyasla 1,5 katına çıkmıştır (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı, 2024).

Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı (2024) tüm taşıma türleriyle gerçekleştirilen yük taşımacılığı verilerine göre; 2019 yılında 1.319,8 milyon ton yük taşınmış olup, 2020 yılında bu rakam 1.366,7 milyon tona yükselmiş, 2021 yılında ise 1.420,2 milyon ton yük taşınmış, 2022 yılında 1.420,9 milyon ton taşıma gerçekleşmiş, 2023 yılında ise taşınan yük miktarı 1.443,3 milyon tona ulaşarak yıllar bazında sürekli bir artış göstermiştir. Bu veriler, Özbekistan'da yıllık bazda yük taşımacılığı hacminde istikrarlı bir büyüme olduğunu göstermektedir.

Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı (2024) verilerine göre; 2023 yılında toplam yük taşımacılığı hacminin önemli bir kısmını karayolu taşımacılığı oluşturmuş ve bu oran %90,7 olarak gerçekleşmiş, diğer taşıma türlerinin payı ise %9,3 seviyesinde iken bunun %5,1'i demiryolları, %4,2' si boru hattı taşımacılığına aittir ve havayolu taşımacılığı ise %0,01'den az ve düşük bir orana sahiptir.

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)

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

Koridor 3- Ukrayna'nın Ilyichevsk limanına (Kazakistan ve Rusya üzerinden transit), Karadeniz'e çıkış

Koridor 4- Transkafkasya koridoru yönünde (Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan üzerinden transit), Karadeniz'e çıkış, TRACECA olarak bilinmektedir.

Koridor 5- İran'ın Bandar Abbas limanına (Türkmenistan üzerinden transit), Basra Körfezi'ne çıkış

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

Koridor 7- Çin limanlarına (Kırgızistan üzerinden transit) - Sarı Deniz, Doğu Çin Denizi ve Güney Çin Denizi'ne çıkış.

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).

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 (Akchabar, 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, ülkenin 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 Türkiye 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 (Akchabar, 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.

3. LİTERATÜR TARAMASI

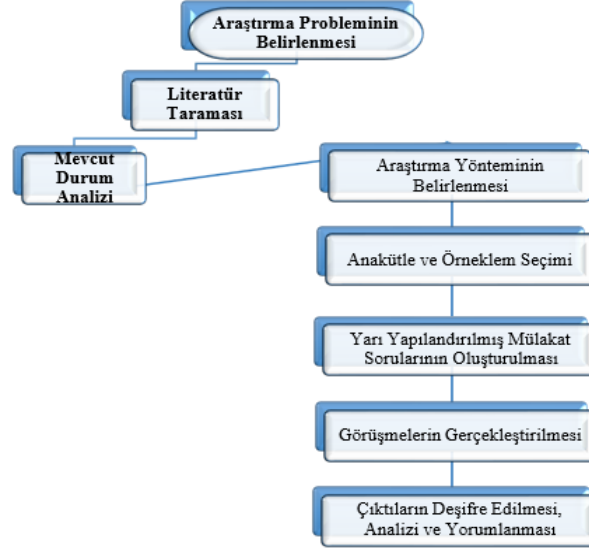
Özbekistan, stratejik konumuyla bölgesel ulaşım koridorlarının merkezinde yer almakta ve bu koridorlar ülkenin ekonomik kalkınması ve dış ticaretinde belirleyici bir faktör olarak öne çıkmaktadır. Özbekistan'ın lojistik faaliyetleri ve genel olarak ulaştırma koridorlarının ülke ekonomisine olan etkisini değerlendirmek üzere yapılan bazı akademik çalışmalar incelenmiştir.

Sidoryuk ve Krasova (2012) Rusya'daki ulaşım koridorlarının gelişimine ilişkin sorunları ele almaktadır. Çalışmada, bölgesel ekonomik bağlantıların dünya pazarıyla güçlendirilmesi için ulaşım altyapısının geliştirilmesinin önemini vurgulamaktadır. Yurchenko ve Yurchenko (2013) çalışmalarında, uluslararası taşıma koridorlarının oluşturulmasının dünya çapında bir eğilim olduğunu ve bu koridorların ekonomik etkilerinin önemini vurgulamaktadırlar. Tsydenov (2014)'a göre bu tür koridorlar, küresel pazarlara erişimi sağlama, ekonomik gelişimi hızlandırma ve uluslararası ticarete yardımcı olma gibi önemli bir rol oynamaktadır. Ilesaliev vd. (2014) çalışmasında Özbekistan'da taşıma ve lojistik sektöründe yaşanan zorlukları ve eksiklikleri ele almaktadır. Çözüm olarak, Özbekistan'ın taşımacılık altyapısını güçlendirmesi, ticaret ortaklarıyla daha istikrarlı ve verimli ilişkiler kurması ve lojistik süreçlerini iyileştirmesi gerekliliklerine değinilmiştir. Kuzmina vd. (2015)'nin çalışmalarında döviz girişlerinin artırılması ve genel ekonomik büyüme için transit taşımacılığın geliştirilmesinin önemi vurgulanmıştır. Azimov (2018), Orta Asya ülkelerinin uluslararası taşıma koridorlarının (UUK) bölgesel ve küresel entegrasyondaki rolünü belirtmiştir. Ülkelerin uluslararası taşıma koridorlarını kullanarak ekonomik çeşitliliği teşvik etmeleri ve bölgesel entegrasyonu desteklemeleri önemlidir. Azimov ve Najmiddinov (2019) çalışması, Orta Asya ülkelerinin taşımacılık ve lojistik sistemlerinin düşük kalitesinin, bölgesel ekonomiye ve küresel entegrasyona olumsuz etkiler yaptığını göstermektedir. Meirans (2019) yaptığı çalışmada, ulaştırma koridorlarının bölgesel düzeyde istihdam ve ekonomik çıktı üzerindeki etkilerini incelemiştir. Bulgular, ulaşım koridorlarının bu koridorların yakınındaki bölgelere pozitif etkileri olduğunu göstermektedir. Rahmonkulov ve Ibragimova (2021) kendi çalışmalarında Özbekistan'ın LPI endeksini iyileştirmek için lojistik sektörünün yatırım çekiciliğinin

artırılması, hizmet pazarının hızla oluşturulması ve 4PL (dördüncü taraf lojistik) kavramına geçiş, personel eğitim düzeyinin yükseltilmesi gerektiğine değinmiştir. Zamaraeva (2021)'nin çalışmasında, UUK'lerin oluşmasının temel nedenleri olarak uluslararası ticaretin gelişimi, ticari bağlantıların genişlemesi, sınır geçiş sürelerini kısaltması, sınırlardan geçişlerde kontrol, güvenlik, hizmet süreçlerini standartlaştırması vurgulanmıştır. Pulathujaeva (2023) çalışmasında, 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. Menglikulov vd. (2023)'nin çalışmasının konusu, 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.

4. MATERYAL ve YÖNTEM

Orta Asya'daki ulaştırma koridorları, Asya ile Avrupa arasında uluslararası ticareti kolaylaştırmakta ve bölgenin ekonomik potansiyelini artırmaktadır. Bu anlamda araştırmanın kapsamı Özbekistan'ın en önemli faaliyetlerinden olan lojistik ve ulaştırma koridorları ile bu koridorların temel kullanıcıları olan taşıyıcı firmaları içermektedir. Bu çalışmada, Orta Asya ulaştırma koridorlarının Özbekistan özelinde önemi, lojistik işletmelerin görüşleri kapsamında değerlendirilecektir. Ayrıca bu ulaştırma koridorlarının Özbekistan ekonomisi ve lojistik sektörü üzerindeki etkileri tartışılacaktır. Ulaştırma koridorları, ülkelerin ekonomik büyümesi ve refahında önemli bir rol oynamaktadır (Kankavi, 2023). Özbekistan'ın coğrafi konumu, ülkeyi bölgesel ulaşım ağlarının merkezi haline getirerek, ülkenin ekonomik büyümesi ve uluslararası ticaret bağlantılarının güçlenmesi için önemli fırsatlar sunmaktadır. Araştırmanın problemi / sorusu, 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. Belirlenen araştırma problemine dayanarak, konuyla ilgili mevcut akademik çalışmalar, makaleler ve kaynaklar incelenmiştir. Sonraki adım, konuyla ilgili mevcut durumun incelenmesi ve değerlendirilmesidir. Araştırmaya ait metodoloji Şekil 1' de verilmiştir.



Şekil 1: Araştırmanın Metodolojisi

4.1. Örneklem ve Veri Toplama Süreci

Çalışmada, 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). Bu nedenle, nitel araştırma yöntemi, katılımcıların bakış açılarını ve deneyimlerini daha iyi anlamak için uygun bir seçenek olarak belirlenmiştir. Araştırma yönteminin “görüşme” olarak 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. Bu sorular çalışmada oluşturulan temalara ilişkindir. Çalışmanın literatür taraması sonucunda derlenen ve araştırma problemine yönelik oluşturulan görüşme sorularının geçerliği, alanında uzman akademisyenlerin görüş ve fikirleri alınarak düzenlenmiş ve onanmıştır. Nitel araştırma yöntemlerinde geçerlik, araştırmacının araştırdığı olguyu olduğu biçimde, olabildiğince tarafsız şekilde gözlemesi anlamına gelmektedir (Kirk ve Miller, 1986). Araştırmacı verilerin incelemesi amacı ile bir uzmana sunarak veya meslektaş teyidi olarak da geçerliğe olumlu anlamda katkı sağlamaktadır (Denzin ve Lincoln, 2008). Çalışmanın geçerlik, güvenilirlik veya güven duyulabilirlik ölçütleri Arslan (2023)’ın çalışmasına ve referanslarına

dayandırılarak sağlanmıştır (inandırıcılık, aktarılabilirlik, tutarlılık, doğrulanabilirlik). Ayrıca çalışmanın nitel araştırma süreci Arastaman vd. (2018)'nin çalışmalarında yer verdikleri güven duyulabilirlik ve inandırıcılık ölçütlerini sağlamaktadır (Örn: iyi bilinen araştırma yöntemlerinin kullanılması, uzun süreli irtibat kurma, meslektaş değerlendirmesi, araştırmacının özgeçmişi-nitelikleri-deneyimleri, önceki araştırma bulgularıyla karşılaştırma). Görüşmeler etik ilkelere uygun bir şekilde gerçekleştirilmiş, katılımcılar bilgilendirilmiş, onayları alınmış ve etik kurul raporu onanmıştır. Görüşmelerden elde edilen veriler yazılı hale getirilmiş ve deşifre edilmiştir. Deşifre edilen veriler analiz edilerek sonuçlar yorumlanmıştır.

Veriler, anahtar paydaşların görüşlerini ve deneyimlerini anlamak amacıyla yüz yüze yapılan görüşmeler yoluyla toplanmıştır. 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 vd., 2015). Yarı yapılandırılmış görüşmeler hem sabit seçenekli cevaplamayı hem de ilgili alanda derinlemesine gidebilmeyi birleştirir (Büyüköztürk vd., 2015). Yarı yapılandırılmış görüşme, araştırma kapsamında yeni sorular eklenebilme esnekliğini bulundurmakta ve konunun belirsizliği ortadan kaldırılarak araştırılmasına imkân sağlamaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2018).

Olgubilimsel (fenomenolojik) araştırmada 1 kişiden (Miles ve Huberman, 1994) 325 kişiye (Neuman, 2014) kadar örneklemin yer aldığı çalışmalar bulunmaktadır. Rubin ve Babbie (2016) 3-10 kişi ile çalışılmasını önerir. Fenomenolojik araştırmalar ilgili fenomeni deneyimlemiş 5-25 kişi arasında değişen bireylerle yapılmaktadır (Creswell, 2018). Hogarth (1978)'a göre en iyi sonuçları elde etmek için uzman görüşlerinin 8-12 kişi arasında olması gerekmektedir.

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. Bu çalışmanın ana kütlesi, Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorlarını kullanan, Özbekistan'da faaliyet gösteren ve uluslararası karayolu taşımacılığı yapan lojistik işletmeleridir. Çalışmanın örneklemi, Özbekistan Ulaştırma Bakanlığı'nın resmi internet sitesinde 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 örnekleme yöntemlerinden ölçüt örnekleme yöntemi kullanılarak seçilen ve görüşmeyi kabul eden ve ulaşılabilen 9 işletme temsilcisi araştırmanın örneklemini oluşturan katılımcıdır. Ölçüt Örnekleme 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). Çalışmanın konusu ve araştırma problemi gereği lojistik ve ulaştırma koridorları ilişkisi kapsamında seçilen örneklem ulaştırma koridorlarını kullanan lojistik işletmelerdir ve amaçlı örnekleme yöntemlerinden ölçüt örnekleme yönteminin seçilmesi uygun görülmüştür.

Tablo 1’ de araştırmanın örneklemini oluşturan katılımcılara ait bilgiler verilmiştir.

Tablo 1: Katılımcılara Ait Veriler

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

4.2. Yöntem

Katılımcılar ile gerçekleştirilen görüşmeden elde edilen veriler, tematik ve karşılaştırmalı yöntemlerle analiz edilerek çalışmanın ana sonuçlarına ulaşmada kullanılmıştır.

Tablo 2, yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen verilerden ortaya konulan temalar, kategoriler ve kodları içermektedir. Temalar, kategoriler ve kodların oluşturulmasında Yaman (2024)'ın çalışmasından yararlanılmıştır. 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 (Yaman, 2024). Görüşme verilerinin deşifresi (çözümü), ilgili görüşme sorularından elde edilen temalara verilen cevapların kategorilere ayrılması ve kodlanması, kodlara verilen cevapların tekrarlanma sıklığı (frekansı) ile gerçekleştirilmiştir. Verilerin temalara, kategorilere ve kodlara ayrıştırılmasında hangi bir yazılım kullanılmamış araştırmacı tarafından ses kayıt cihazındaki veriler ve yazılı veriler deşifre edilmiş, tablolaştırılmış ve analiz edilmiştir. Bu tür analizlerde herhangi bir yazılım kullanma zorunluluğu yoktur. Çalışmanın bulgular kısmında çözüme ait verilere yer verilecektir.

Tablo 2: Görüşme Sonucu Ortaya Konulan Temalar, Kategoriler ve Kodlar

Tema	Kategori	Kod
1. Mevcut Ulaştırma Koridorları Hakkında Bilgi	Mevcut Ulaştırma Koridorlarının Kullanımı	Koridor 1
		Koridor 2
		Koridor 3
		Koridor 4
		Koridor 5
		Koridor 6
		Koridor 7
		Koridor 8
2. Ulaştırma Koridorlarının Tercih Edilme Sebepleri	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
	Olumsuz Etkiler	Yeni İş İmkanlarının Oluşması
		Yüksek Yakıt Maliyetleri
		Gümrük ve Sınır Geçişlerindeki Gecikmeler
		Siyasi ve Diplomatik Sorunlar
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
5. Uluslararası Ulaştırma Koridorlarının Oluşum Nedenleri	Ekonomik ve Ticari Gelişim	Ekonomik Gelişim ve Ticaretin Artması
		Yeni Ticaret İmkânları 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 Güzergâhların Oluşturulması
		Yakıt ve Maliyet Optimizasyonu
		İhracat Hacminin Artırılması
		Rekabet Gücünün Arttırılması

Kaynak: Yazar tarafından Yaman (2024)'ın çalışmasından yararlanılarak hazırlanmıştır.

5. BULGULAR

Araştırma bulguları, Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorlarının Özbekistan için önemini ve bu koridorların kullanımına ilişkin katılımcıların görüşlerini içermektedir.

Tablo 3, katılımcıların Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorları hakkında bilgi sahibi olup olmadıkları ve hangi koridorları daha çok kullandıklarına ilişkin sorulara yöneliktir. Elde edilen veriler, katılımcıların mevcut koridorlar hakkında çeşitli bilgiler paylaştığını göstermektedir.

Tablo 3: 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

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. Orta frekanslı koridorlar (Koridor 1 ve Koridor 3) Baltık limanları ve Ukrayna'nın İlyiçevsk limanına ulaşımı sağlayarak, Avrupa'ya 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. Çok düşük ve kullanılmayan koridorlar Koridor 5 ve Koridor 8 olarak görünmektedir.

Tablo 4, Ulaştırma Koridorlarının Tercih Edilme Sebepleri temasına ilişkin verileri içermektedir. “Ekonomik Avantajlar” kategorisinde en yüksek frekansı (5 frekans) “düşük maliyetler” kodu almıştır. “Zaman Tasarrufu” kategorisi içinde ise “kısa transit süresi” 6 frekans ile en yüksek frekanslı kod olmuştur. “Güvenlik ve Politik İstikrar” kategorisinde “güvenli rotalar” ile “politik istikrar” 5'er frekans ile yüksek değer almıştır. “Yol ve Altyapı” ya ilişkin kategoride ise “yolların ve altyapılarının durumu” 5 frekans ile en yüksek değere sahip kod olmuştur. En düşük frekansa sahip kodlar (1 frekans) ile “Güvenlik ve İstikrar” kategorisindeki “ceza olmaması”, “vize talebinin olmaması” ve “Yol ve Altyapı” kategorisindeki “hava koşulları” kodlarına aittir.

Tablo 4: Uluslararası 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 Çalışma 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

Tablo 5’da Orta Asya’daki ulaştırma koridorlarının işletmelere olan etkileri “Olumlu Etkiler” ve “Olumsuz Etkiler” kategorisinde incelenmiştir. “Olumlu Etkiler” kategorisinde “yeni pazarlara erişim sağlama”, “nakliye sürelerinde azalma”, “lojistik sektörünün büyümesi ve iş hacminde artış” 9’ar frekans ile en olumlu etkiler olarak görülmektedir. “İhracat ve ithalatın artması” 8 ve “yeni iş imkanlarının oluşması” 7 frekans ile yüksek değerler almışlardır. “Olumlu Etkiler” kategorisi içinde yer alan tüm ifadelerin yüksek frekanslara sahip olduğu görülmektedir. “Olumsuz Etkiler” kategorisinde ise en sık bahsedilen etki “gümrük ve sınır geçişlerindeki gecikmeler” ifadesi olarak (8 frekans) gerçekleşmiştir. “Yol kalitesi ve altyapı eksiklikleri” ise 7 frekans ile en sık ifade edilen ikinci olumsuz etki olarak belirlenmiştir.

Tablo 5: Orta Asya'daki Mevcut 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

Tablo 6: Orta Asya'daki Mevcut 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

Tablo 6, Orta Asya'daki mevcut ulaştırma koridorlarının Özbekistan ekonomisine etkilerini “Olumlu Etkiler”, “Olumsuz Etkiler” ve “Etkisiz” kategorileri kapsamında incelemiştir. “Olumlu Etkiler” kategorisinde özellikle “yeni pazarlara erişim sağlama” ve “ihracat-ithalatın artması” gibi olumlu etkiler öne çıkarken, “yüksek nakliye

maliyetleri” ve “gümrük gecikmeleri” gibi olumsuz etkiler en sık tekrarlanan ifadeler olmuştur.

“Uluslararası Ulaştırma Koridorlarının Oluşum Nedenleri” Temasına ait sonuçlar Tablo 7’de gösterilmiştir.

Tablo 7: Ulaştırma Koridorlarının Oluşum Nedenleri

Kategoriler	Kodlar	Frekans
Ekonomik ve Ticari Gelişim	Ekonomik Gelişim ve Ticaretin Artması	5
	Yeni Ticaret İmkânları 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

Tablo 7’den da görüleceği üzere ulaştırma koridorlarının oluşum nedenleri temasına ait ifadeler birbirlerine eşit ve yakın değerlerde ifade edilmiştir. Sadece “Maliyet ve Verimlilik” kategorisindeki ifade en düşük frekans değeri (2 frekans) ile daha az ifade edilmiştir. Bu verilere göre ulaştırma koridorlarının oluşum nedenleri daha çok makro faktörler çerçevesinde şekillenmektedir sonucuna ulaşılabilir. “Ekonomik ve Ticari Gelişim” kategorisi ve “Lojistik ve Taşımacılık” kategorisindeki ifadelerin tümünün 5 ve 4 frekanslara sahip olması bu sonucu destekler niteliktedir.

Tablo 8’de Ulaştırma Koridorlarının Geliştirilmesi İçin İşletmelerin Önerileri temasına ait sonuçlar verilmiştir. Sektörün gelişmesi için “Altyapı Geliştirme” kategorisindeki “altyapı yatırımları” kodu 7 frekans ile en çok ifade edilen kod olmuştur. En çok ifade edilen diğer kodlar (4 frekans) “İlişkilerin Geliştirilmesi” kategorisindeki “uluslararası ilişkilerin geliştirilmesi” kodu, “Gümrük ve Güvenlik” kategorisindeki “gümrük prosedürlerinin iyileştirilmesi” kodu ve “Taşımacılık Stratejileri” kategorisindeki “yakıt ve maliyet optimizasyon” kodlarıdır.

Bu kod dışındaki diğer kategori ve kodlara ait ifadeler birbirlerine yakın ancak düşük frekanslar almıştır. Katılımcıların önerilerinin çeşitli olduğu ancak ortak önerilerin tekrar sayılarının (frekans) düşük olduğu görülmektedir. Bu durum, sektördeki genel gelişim ve verimlilik için paydaşlar temelinde kapsamlı, stratejik ve ortak bir yaklaşım gerektiğini destekler niteliktedir.

Tablo 8: 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 Güzergâhların Oluşturulması	3
	Yakıt ve Maliyet Optimizasyonu	4
	İhracat Hacminin Artırılması	3
	Rekabet Gücünün Artırılması	2

6. SONUÇ ve ÖNERİLER

Bu çalışma Özbekistan'ın dış ticaret taşımacılığında kullandığı ulaştırma koridorlarının ülke ve lojistik işletmeler açısından önemini değerlendirmek amacıyla gerçekleştirilmiştir. Çalışma sonuçlarına 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. 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 Zhou, 2017; Yurchenko ve Yurchenko, 2013). Bu bulgular, araştırmaya katılan katılımcıların görüşlerini desteklemektedir. Kısa transit süreleri ve güvenli rotaların önemi, katılımcıların taşıma koridoru seçiminde en çok vurguladığı faktörler arasındadır. İşletmeler için yeni pazarlara erişim sağlama, taşıma sürelerinde azalma ve lojistik sektöründe iş hacminin artması gibi olumlu etkiler, operasyonel verimliliği artırarak ekonomik büyümeye katkı sağlar. Bu durum, taşıma koridorlarının ekonomik etkilerini belirleyen faktörler arasında yer almaktadır. 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. Yüksek yakıt maliyetlerinin işletmeler için önemli bir operasyonel maliyet kalemi olduğu vurgulanmaktadır (Şarova ve Golova, 2023). Gümrük ve sınır geçişlerindeki gecikmelerin nakliye sürelerini uzattığı ve operasyonel planlamayı olumsuz etkilediği de literatürde sıkça tartışılan bir konudur (Levitin, 2009). İlgili literatüre baktığımızda da benzer sonuçları tespit edebiliriz. Örneğin, Şarova ve Golova (2023), yeni pazarlara erişim sağlamanın, işletmelerin pazar paylarını artırmasına 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). Çalışmada da benzer sonuçlara ulaşılmıştır. Uluslararası ulaştırma koridorları, bölgesel istihdamı ve ekonomik çıktıyı arttırarak 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 (Tsydenov, 2014; Yurchenko ve Yurchenko, 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'ler, uluslararası iş birliğini arttırma ve ekonomik çeşitliliği teşvik etme potansiyeline sahiptir (Azimov, 2018). Bu koridorlar, ulusal ekonomilere mikro ve makro düzeyde olumlu

etkiler yaparak bölgesel entegrasyonu ve ekonomik kalkınmayı desteklemektedir (Levitin, 2009; Keser, 2015). Çalışmanın bulguları da benzer sonuçları vermektedir. 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. 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 güzergâhların 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. Çalışma sürecinde yapılan görüşme sonuçları doğrultusunda özet bir değerlendirme yapıldığında, bu koridorların ekonomik, siyasi, teknik ve çevresel faktörlerden etkilendiğini ve genişlemelerinde önemli rol oynayan çeşitli faktörlerin bulunduğu tespit edilmiştir. Özellikle ekonomik büyümeyi teşvik etme, ticaretin artırılması, ülkeler arası ekonomik / politik ilişkilerin güçlendirilmesi gibi makro faktörler, uluslararası taşımacılık koridorlarının oluşumunda belirleyici unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Mevcut ulaştırma koridorlarının etkin kullanımı lojistik altyapısının iyileştirme ve modernize etme ihtiyacını ortaya koymaktadır. Ulaştırma koridorlarının etkin yönetimi ve geliştirilmesi için paydaşların katılımı ile kapsamlı stratejik planlama ve politika oluşturma süreçleri önem arz etmektedir. Uluslararası Ulaştırma Koridorlarının geliştirilmesi için altyapı yatırımlarının önemi dışında çeşitli diğer öneriler için de paydaşların ortak stratejiler geliştirmesi gerektiği söylenebilir.

Bulguları yukarıda özetlenen bu çalışma, gelecekteki araştırmalar için yol gösterici olacaktır. Bu bağlamda Orta Asya'daki ulaştırma koridorları ve bu koridorların geçtiği ülkeleri üzerindeki rolü hakkında araştırmaların sayısının artırılması bölgedeki ekonomik gelişmeyi hızlandırabilir ve ülkeler arası iş birliğini güçlendirebilir. Ayrıca, ulaştırma koridorlarının ekonomik etkileri, çevresel sürdürülebilirlik ve bölgesel kalkınma üzerindeki uzun vadeli etkileri üzerine kapsamlı çalışmaların da yapılması literatüre katkı sağlayacaktır. Bunun yanı sıra, örneklem boyutu ve çeşitliliği artırılarak ileriki çalışmalarda daha farklı bakış açıları ile farklı sonuçlar elde edilebilir ve değerlendirilebilir.

YAZAR KATKISI

KATKI ORANI	AÇIKLAMA	KATKIDA BULUNANLAR
Fikir	Araştırma fikrini geliştirmek ve hipotez oluşturmak	Yazar 1
Literatür Taraması	Araştırmanın literatür taramasını gerçekleştirmek	Yazar 2
Araştırma Tasarımı	Araştırmanın yöntemini ve ölçekleri belirlemek	Yazar 1 & Yazar 2
Veri toplama ve editleme	Veriyi toplama, editleme ve analiz etmek	Yazar 2
Tartışma ve sonuçlar	Bulguların tartışılması ve sonuçların yazımı	Yazar 1 & Yazar 2

Çıkar Çatışması

Çalışmada yazarlar arasında çıkar çatışması yoktur.

Finansal Destek

Bu çalışma için herhangi bir kurumdan destek alınmamıştır.

KAYNAKÇA

Akchabar. (2021). Key priorities of Uzbekistan for the development of transport corridors in Central Asia, <https://www.akchabar.kg/ru/article/ekonomika-fmluaeunocqnjkh/klyuchevie-prioriteti-uzbekistana-po-razvitiyu-transportnikh-koridorov-v-tsa-rgwgvjctaocwnteb>, Erişim 22.04.2024.

Arastaman, G., Fidan, İ.Ö., Fidan, T. (2018). Nitel Araştırmada Geçerlilik ve Güvenirlik: Kuramsal Bir İnceleme. *YYÜ Eğitim Fakültesi Dergisi*, 15(1).

Arnold, J. (2006). *Best Practices in Corridor Management*. Washington: The World Bank Publications.

Arslan, E. (2022). Nitel Araştırmalarda Geçerlilik ve Güvenilirlik. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 51 (1).

Azimov, P. (2018). The Role of International Transport Corridors in the Process of Globalization of Economies of Central Asia. *Vek Globalizatsii*, 3(27).

Azimov, P. ve Nadzhmiddinov, D. (2019). Development of regional transport and logistics system in Central Asia in the context of globalization of World economy. *St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Economics*, 12(6), 85–92.

Büyüköztürk, Ş., Çakmak, E., Akgün, Ö., Karadeniz, Ş. ve Demirel, F. (2015). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Geliştirilmiş 19.Baskı. Ankara: Pegem Akademi.

Cengiz, Ö. (2023). Rusya-Ukrayna savaşının Türkiye’den geçen orta lojistik koridora etkileri. *KAÜİİBFD*, 14(27), 485-505.

Creswell, J. W. (2015). *Nitel Araştırma Yöntemleri: Beş Yaklaşım Göre Nitel Araştırma ve Araştırma Deseni* (3. Baskıdan Çeviri). Çev. Ed. Mesut Bütün ve Selçuk Beşir Demir, Ankara, Siyasal Kitabevi.

Denzin, N. K., ve Lincoln, Y. S., (2008). *The Landscape of Qualitative Research: Theories and Issues*. California: Sage.

Dawson, C. (2015). *Araştırma Yöntemlerine Giriş: Araştırma Projesi Yürüten Tüm Araştırmacılar İçin Pratik Bir Klavuz*. (A. Arı, Çev.ed.). Konya: Eğitim Yayınevi.

Dünya Bankası. (2019). Uzbekistan Building Blocks for Integrated Transport and Logistics Development, *Policy Paper*. Washington: World Bank.

Gorlov S. ve Tahumova O. (2016). *International transport operations. Textbook*. Stavropol: North-Caucasus Federal University Press.

Hogarth, R.M. (1978). A note on aggregating opinions. *Organizational Behavior And Human Performance*, 21(1), 40-46.

Ilesaliev, D., Korovyakovskiy, E. ve Malikov, O. (2014). Transportation of export-import cargo in the Republic of Uzbekistan. *News of the Petersburg University of Railway Engineering*, 2(39), 11-17.

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

Kirk, J. ve Miller, M. L., (1986). *Reliability And Validity In Qualitative Research*. California: Sage.

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

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.

Kuzmina, M., Nadiryan, S. ve Zyuba, M. (2015). The Role Of International Transport Corridors In The Development Of Foreign Relations Of Russia. *Kuban State Technological University*, 5(1).

Levitin, E. (2009). Development of the transport system and economic growth of regions (using the example of the West-East transport corridor). *Materials international scientific and practical conference*. Moskova, 7-10.

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

Menglikulov B., Umarov S., Safarov A., Zhyemuratov T., Alieva N. ve Durmanov A. (2023). Ways to increase the efficiency of transport logistics - communication services in Uzbekistan. *E3S Web of Conferences*, 389: Uzbekistan.

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

Özbekistan Cumhurbaşkanlığı İstatistik Ajansı. (2024). *Foreign economic activity*. <https://www.stat.uz/uz/rasmiy-statistika/merchandise-trade-2>, Erişim Tarihi: 23.06.2024

Özbekistan Cumhuriyeti Türkiye Büyükelçiliği. (2024). *Uzbekistan's place in the development chain: Transport projects*. <https://www.uzembassy.org.tr/news/1389>, Erişim Tarihi: 17.05. 2024.

Özbekistan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı. (2022). *Uzbekistan intends to create a new multimodal transport corridor along the North-South route*. <https://mintrans.uz/ru/news/ozbekiston-shimol-zhanub-jonalishi-bojlab-yangi-multimodal-transport-jolagini-tashkil-etmoqchi> -, Erişim Tarihi: 21.01.2024.

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

Pogodin, S. ve Zhou, J. (2017). Integration Project: The Great Silk Road (to the history of creation). *Management consulting*, 1(97), 205-210.

Pulathujaeva, D. (2023). The Great Silk Road And Transport Corridors In The Market Relations of Uzbekistan. *Journal of Economics and Education*.

Rakhmankulov, K., ve Ibragimova, G. (2021). To The Question of The Level of Logistics in Uzbekistan. *Universum: technical sciences*, 8(89), 72-74.

Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2017). *The Geography of Transport Systems*. London and New York: Routledge.

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

Sharova, İ. ve Golova, D. (2023). International transport corridors and their impact on national economic development. *Economy, Entrepreneurship and Law*. 13(4), 1153- 1164.

Sidoryuk, I. ve Krasova, E. (2012). The Role of International Transport Corridors in the Economy of Primorsky Krai. Territory of New Opportunities. *Bulletin of Vladivostok State University*, 1(52-63).

Topcu, B., A. (2022). *Lojistik Performans ve Dış Ticaret*. Bursa: Ekin Yayınevi.

Topildiev, S. (2024). *Transport projects: participation of Uzbekistan in the development chain*
https://uzconsulate.ru/read_uz/756?ysclid=lvxrh60og6438209402, Erişim Tarihi: 22.02.2024.

Tsydenov, A.S. (2014). The Role of International Transport Corridors in the Process of Russia's Integration into the World Economy. Transport of the Russian Federation. *Journal of Science, Practice, Economics*, 2(51), 3-8.

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. Ankara: Seçkin Yayın.

Yurchenko, S. ve Yurchenko, E. (2013). International Transport Corridors: Current State and Development Perspectives. *VN Karazin Kharkiv National University Magazine*, 1086, 44-48.

Zamaraeva, E. (2021). History of The Origin and Development of International Transport Corridors. *International Research Journal*, 6(108), 28-31.

EXTENDED SUMMARY**THE IMPORTANCE OF TRANSPORTATION CORRIDORS
FROM A LOGISTICS PERSPECTIVE: THE CASE OF
UZBEKISTAN****Conceptual/Theoretical framework**

Logistics business as stakeholders in the logistics sector, contribute to the development of both its macro and micro environments. Transportation, one of the most critical activities within logistics, leverages various modes—namely road, rail, sea, and air transportation—as well as transportation corridors. Within the scope of a literature review on the subject, an interview method was employed with representatives of the logistics sector to elucidate the importance of international transportation corridors (ITC) in terms of the national economy and logistics firms, as well as the underlying reasons for their preference, and various recommendations were proposed.

Methodology

This research focuses on the existing transportation corridors in Central Asia and their effects on the economy of Uzbekistan and the logistics sector. Based on the identified research problem, current academic studies, articles, and sources related to the topic were examined. The next step involved analyzing and evaluating the current state of affairs regarding the subject matter. A qualitative research method was adopted in the study, as it was deemed suitable for gaining a deeper understanding of the participants' perspectives and experiences. After establishing interviews as the research method, the primary population and sample group for the study were determined. In this process, semi-structured interview questions were developed, and the interviews were conducted accordingly. The data obtained from the interviews were analyzed using thematic and comparative methods, which contributed to the study's main findings.

Findings and Discussion

According to the study's findings, among the primary transportation corridors identified by the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan, Corridor 2 and Corridor 4 are the most frequently utilized

routes for transit transportation toward EU countries and the TRACECA corridor, exhibiting the highest frequency. Economic advantages, time savings, and security are among the leading factors driving the preference for these corridors. The importance of short transit durations and secure routes was the most emphasized factor in the participants' selection of transportation corridors. Positive impacts—such as providing enterprises with access to new markets, reducing transportation times, and increasing business volume in the logistics sector—enhance operational efficiency and contribute to economic growth. However, negative effects, including high fuel costs, delays at customs and border crossings, political issues, and infrastructural deficiencies, represent significant challenges and operational risks faced by firms. The formation of these transportation corridors is driven by factors such as economic development and increased trade, with enterprises emphasizing their pursuit of access to new markets and trade opportunities.

Conclusion and Recommendations

Logistics and transportation needs, along with the development of political and commercial relations, play a significant role in the formation of corridors. Efforts to enhance cost efficiency and productivity have led to a preference for shorter and safer routes. Infrastructure investments and the strengthening of international relations are critical for the development of transportation corridors. Additionally, the use of technology and personnel training, cost optimization, improvements in customs procedures, and the establishment of alternative routes are key areas of focus. Comprehensive and strategic approaches in these domains are essential for the overall development and efficiency of the sector.

Based on the interview results conducted during the study, a summary evaluation revealed that these corridors are influenced by economic, political, technical, and environmental factors, with various determinants playing a vital role in their expansion. Notably, macro factors such as the promotion of economic growth, increased trade, and the strengthening of inter-country economic/political relations emerge as decisive elements in the formation of international transportation corridors. The effective utilization of existing transportation corridors underscores the need to improve and modernize logistics infrastructure. For the effective management and development of these corridors, comprehensive strategic planning and policy formulation processes involving stakeholder participation are crucial.

In addition to the significance of infrastructure investments for the development of international transportation corridors, stakeholders are encouraged to develop common strategies addressing various other recommendations. Increasing the number of studies on the role of transportation corridors and their impact on the countries they traverse may accelerate regional economic development and strengthen inter-country cooperation. Moreover, conducting comprehensive studies on the long-term effects of transportation corridors on economic outcomes, environmental sustainability, and regional development will contribute significantly to the literature. Finally, by increasing sample size and diversity, future research may yield and evaluate alternative perspectives and results.