

Orta Asya'da Dış Ticaretin Gelişmesinde Lojistik Hizmetlerinin Rolü

The Role of Logistics Services in Development of Foreign Trade in Central Asia

Asst. Prof. Dr. Nazım Çatalbaş (Anadolu University, Turkey)

Abstract

The crucial technical changes in the transport has significantly contributed to the globalization of production and trade. But, in the pure foreign trade theory, transport costs have been ignored, transportation costs are assumed to be zero. With the new approaches, the importance of logistics services in foreign trade has been understood. According to Porter's model, the logistics services are among the main activities and it determines the cost advantage. This study focuses on relationships between logistics services and foreign trade in the Central Asia. Central Asian countries' data were compared with the other countries. Central Asia does not have a direct connection to any sea. Due to lack of territorial access to the sea and therefore remoteness and isolation from world markets causing high transit and transportation costs. While logistics performances are low in the landlocked developing countries, it is high in the developed countries. The low logistics performance increases the costs of foreign trade and cause waste of time in region. For reducing logistics costs in Central Asia, it should be renewed transport infrastructure, constructed alternative networks, harmonised customs and transit regimes in Asian countries and realized other arrangements facilitating the trade. These arrangements for cooperation among countries in the region as well as regional organizations are also required.

1 Giriş

Ticaretin (iç ve dış) gelişmesiyle birlikte ticarete konu olan mal ve hizmetlerin tüketiciye ulaşmasında lojistik faaliyetler giderek önem kazanmıştır. Dış ticarete konu olan malları taşıma (nakliye) şekli (tekli yada çoklu model) kadar depolama, elleçleme (*handling*) ve gümrükleme gibi lojistik hizmetlerinin etkinliği ticaret maliyetlerini etkilemektedir. Orta Asya ülkelerinin gelişmiş ülkelerle dış ticaret yapılabilmesi için en az bir ülkeden transit geçiş yapması gerekmektedir. Bu nedenle transit ülke(ler)deki lojistik altyapı(lar), transit ticaret ve geçiş ücretleri ve ticareti kolaylaştırıcı işlemler de kara ile kaplı (açık denizlere kıyası olmayan) ülkelerin dış ticaretlerinin önemli belirleyicileri arasında yer alır.

Bu çalışmada kara ile kaplı (*landlocked*) Orta Asya ülkelerinin dış ticaretinde lojistik (taşıma ve diğer lojistik faaliyetler) faaliyetlerin rolü ele alınmıştır. Bu ülkelerde özellikle dış ticarete taşıma ve diğer lojistik maliyetlerin makul düzeylere çekilebilmesi için kısa ve uzun vadede alınacak tedbirler ile uygulanacak politikalar üzerinde durulmuştur.

Çalışmada ele alınan ülkeler; Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan'dan oluşmaktadır. Görüldüğü gibi Güney Kafkasya'da yer alan Azerbaycan da Orta Asya ülkeleri ile birlikte ele alınmıştır. Böyle bir yönteme başvurulmasının ilk sebebi, Azerbaycan kara ile kaplı olmasına karşılık açık denizdeki limanlara nispeten yakın olması ve bunun dış ticarete lojistik maliyetleri ne kadar etkilediğini görmek ikinci sebep ise anlatımda akıcılık sağlamaktır. İlk akıcılık sağlamak ikincisi ise karşılaştırmaları daha dikkat çekici hale getirmektir. Ele alınan ülkeler ilgili bir diğer husus ise Türkmenistan ile ilgili düzenli verilerin bulunamamasıdır. Bu ise söz konusu ülkenin nispeten içe kapalı ve izole olması ile ilgilidir.

2 Dış Ticarete Lojistik Hizmetleri

Lojistik hizmetleri denildiğinde akla ilk olarak taşıma (nakliye) faaliyetleri gelse de dış ticarete lojistik hizmetleri pek çok faaliyetten oluşur. Uluslararası ticarete genelde taşıma, stoklama, depolama gibi temel lojistik faaliyetlerinin yanı sıra gümrükleme, elleçleme (*handling*), satış sonrası servis desteği gibi destek lojistik faaliyetleri büyük role sahiptir. Bu faaliyetlerin etkinliği, yeterliliği ve maliyetleri potansiyel dış ticareti etkilemektedir. Ticari malların iç ve dış piyasalara en kısa süre ve en az maliyet ve istenilen şekilde ulaşmasında lojistik altyapının modern ve yeterli olmasının yanı sıra lojistik sektörünün etkin ve verimli çalışması da önem arz etmektedir. Ticarete konu olan malın bozulmadan dış pazarlara ulaşmasında taşıma gün sayısı ve maliyeti kadar bu süre içinde gümrükte ve diğer depolarda (indirme/bindirme terminallerinde) sağlıklı bir şekilde depolanması ve diğer lojistik hizmetlerin yeterliliği de büyük öneme sahiptir.

Dış ticarete lojistik faaliyetlerin etkinliği, yeterliliği ve maliyetlerini etkileyen temel unsurlar ise dış ticaret yapan ülkeler arasındaki fiziki uzaklık (mesafe), ülkelerin açık denizlere kıyasının olup olmaması, ulaştırma ve

diğer lojistik altyapıların yeterli olup olmaması, gümrük mevzuatlarının şeffaflığı ve yolsuzluğun yaygın olup olmaması şeklinde sıralanabilir.

3 Dış Ticaret Teorilerinde Taşıma Maliyetleri

Günümüzde uluslararası ticareti etkileyen temel etmenlerden biri olan taşıma maliyetleri, soyut (pür) dış ticaret teorisinde sıfır olarak varsayılmış ve dış ticareti etkilemediği kabul edilmiştir. Klasik dış teorilerinde sadece üretimdeki uzmanlaşma üzerine odaklanıldığından dış ticareti etkileyen diğer değişkenler ya sabit yada sıfır olarak kabul edilmiştir. Kuruluş yeri teorisinde bölgelerin birbirine uzaklığı ve taşıma maliyetleri gibi unsurların malların fiyatları kadar malların üretilecekleri yerleri belirlediği ifade edilmektedir. Heckscher-Ohlin (H-O) Teorisi'nde bölgelerin doğal özellikleri ve taşıma maliyetleri kuruluş yeri ile ilişkilendirilmiştir (Aydınolat, 2007; Arıcıoğlu, 2011). Benzer şekilde yeni ekonomik coğrafya teorisinde taşıma maliyetleri bir mekanı önemli hale getiren dört temel özellik arasında sayılmaktadır. Bazı neo-klasikler ise taşıma maliyetlerinin dış ticarete etkileri ile ilgili çalışmalar yapmışlarsa da teorik çalışmalarda taşıma maliyetlerinin önemini anlaşılması daha çok yeni dış ticaret teorileri ile olmuştur.

Klasik dış teorilerinin aksine yeni dış ticaret teorilerinin (ürün devreleri teorisinde) çoğunda karşılaştırmalı üstünlüklerin belirlenmesinde ucuz işgücünün yanı sıra taşıma maliyetlerinin düşüklüğü de önemlidir. P. Krugman'ın tekeli rekabet ile açıkladığı yeni dış ticareti teorisinde endüstri-içi ticaretin ortaya çıkma nedenlerinden birisi de taşıma maliyetleridir. Porter Modeli'nde ana faaliyetlerden biri olan lojistik hizmetleri maliyetleri etkilemekte böylece ülkelerin (firmaların) rekabetçiliğinde önemli role sahiptir. Buna göre düşük lojistik maliyetler uluslararası rekabette ülkeye önemli bir üstünlük sağlamaktadır.

4 Bazı Ampirik Çalışmalara göre Dış Ticarete Taşıma Maliyetleri

İlk gruptaki çalışmalar kara ile kaplı ülkelerle denize kıyısı bulunan ülkeler arasında karşılaştırma yapan çalışmalardır. Radelet ve Sachs (1998) taşıma maliyetini temsilen CIF/FOB marjını kullanarak yapmış olduğu çalışmada taşıma maliyetlerinin kara ile kaplı (açık denizlere kıyısı olmayan) ülkelerde %50'den daha fazla olduğunu bulmuşlardır. Radelet ve Sachs (1999) bir başka çalışmalarında nakliye (taşıma) ve sigorta masraflarının denize kıyısı olmayan ülkelerde kıyı ülkelerinden iki kattan daha fazla olduğunu tahmin etmişlerdir (Grigoriou, 2007). Limao ve Venables (1999) ise özellikle kara ile kaplı ülkelerde ticaret maliyetlerine altyapı kalitesinin büyük bir etkisi olduğunu bunun yanı sıra transit geçiş ülkesindeki altyapı kalitesinin de önemli etkisi olduğunu bulmuşlardır. Buna göre kötü (düşük kalitedeki) altyapı denize kıyısı olan ülkelerde öngörülen taşıma maliyetlerine yaklaşık %40 kadar, kara ile kaplı ülkelerde ise %60'dan daha fazlası kadar etkide bulunmaktadır.

Stone (2001) Afrika ile ilgili çalışmasında denize kıyısı olmayan Afrika ülkelerinin denize kıyısı olan Afrika ülkelerine göre %10; gelişmiş ülkelere göre %20'den daha fazla navlun (freight) ödemesi yaptığını belirlemiştir. MacKeallar vd (2002) de denize kıyısı olmayan ülkelerde malların sınırlardan geçişleri ve öncesindeki gümrükleme ve elleçleme süreçlerindeki yüksek işlem maliyetlerinin ithalat fiyatlarını artırdığını ve ihracat gelirlerini azalttığını belirtmektedirler (Arvis vd., 2007). BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın (UNCTAD) da ortakları arasında yer aldığı çalışmada ise kara ile kaplı ülkelerde taşıma (nakliye) ve sigorta masrafları, ihracat tutarının yaklaşık %12,9'u iken, bu oran kıyı ülkelerinde %8,1 ve gelişmiş ülkelerde ise %5,8'dir (UNCTAD, 2003). Carrère (2006) panel yerçekimi modeli temelinde, diğer şartlar sabitken, bir kara ülkesinin bir kıyı ülkesinden yaklaşık %28 daha az ticaret yapabildiği sonucuna ulaşmıştır.

İkinci gruptaki çalışmalar taşıma maliyetlerinin ticaret maliyetlerindeki yeri ile ilgilidir. Baier ve Bergstrand (2001) ticaret maliyetlerinde düşüşlerin ticaretin büyümesine katkısının küçük olduğunu bulmuştur (%8). Bu çalışmaya göre ticaretin büyümesinde gelir artışının payı %66, ticaretin kolaylaştırılmasının payı ise %26'dır. Fakat ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik pek çok faaliyet ve önlemin lojistik maliyetleri etkilediği de dikkate alırsa, lojistik maliyetlerin dış ticaretin gelişmesinde önemli bir paya (%34) sahip olduğu görülür. Limao ve Venables (2001) ise 1973-2005 döneminde 21 OECD ülkesinde ihracatta ortalama taşıma maliyetlerinin nominal olarak arttığını, navlun oranlarının kesit varyasyonlarına bakıldığında ise taşıma maliyetlerinde çok önemli düşüş olmadığı sonucunu elde etmiştir (Behar ve Venables, 2010). Jacks vd. (2008) ise ticaretin genişlemesinde taşıma maliyetlerinin içinde yer aldığı ticaret maliyetlerinin payının yaklaşık %30 olduğunu bulmuştur.

Son grupta ise fiziki uzaklık ile dış ticaret arasında bağlantıya yönelik çalışmalar yer almaktadır. Anderson ve van Wincoop (2004) ticaret yapan iki ülke arasındaki fiziki uzaklığa dikkati çekerken, Carrere ve Schiff (2004) de dış ticarete ortalama mesafenin (fiziki uzaklığın) giderek kısaldığını belirtmektedir. Brun vd. (2005) dış ticarete fiziki uzaklık ile dış ticaret işleminin süresi (zamanı) arasında karşılıklı etkileşime vurgu yapmıştır. Disdier ve Head (2008) dış ticaret denkleminde fiziki uzaklık (mesafe) katsayısının 1960'dan 2000'li yıllara kadar arttığını, fiziki uzaklığın giderek dış ticareti daha fazla etkilediği sonucuna ulaşmıştır.

Ampirik çalışmalara bakıldığında kara ile kaplı ülkeler taşımacılık ve lojistik maliyetler açısından dezavantajlı konumda oldukları görülmektedir. Ülkelerin taşıma ve lojistik altyapıları, uluslararası anlaşmalar ve düzenlemeler ile gümrüklerde (cross-border) işbirliği gibi faktörler söz konusu maliyetleri etkilemektedir (Arvis

vd. 2007). Dolayısıyla dış ticaretin yapılabilmesi için sadece üretimde sahip olunan karşılaştırmalı üstünlükler yeterli değildir, lojistik (dar kapsamda taşıma) maliyetleri de dış ticaretteki önemli maliyet unsurları arasındadır. Eğer taşıma (ulaştırma) maliyetlerinin de içinde yer aldığı lojistik maliyetler iki ülke arasında ticaretin yapılmasını engelleyecek kadar yüksek ise, dış ticaret imkanı ortadan kalkar. Kara ile kaplı ülkeler yüksek lojistik maliyetler nedeniyle dış ticarete yapış yapmama konusunda ciddi ikilem ile karşı karşıyadırlar.

5 Orta Asya Ülkelerinde Lojistik Altyapı

Lojistik altyapı taşıma ve diğer lojistik maliyetleri doğrudan etkilediği için önemlidir. Taşıma maliyetlerinin yüksek olduğu ülkelerde ulaşım altyapısının yetersiz olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Lojistik altyapıyı ele alırken karayolları, demiryolları, boru hatları, haberleşme (telekomünikasyon) gibi ulaşım altyapısının ve gümrük kapılarının (kara ve havayolları ulaşımındaki) gelişmiş ülkelerdeki düzeylere ulaşmadığına bakmak gerekir (Nordas ve Piernartini, 2004). Tablo 1'deki verilere bakıldığında demiryolu yoğunluğu bakımından sadece Azerbaycan ve Özbekistan'ın dünya ortalamasının üstünde olduğu görülmektedir. Ayrıca Orta Asya ülkelerinin verileri Avrupa ortalamasının oldukça altındadır. UNESCAP'ın (*BM Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu*) 2013 yılı raporundaki verilere göre bölge ülkelerinde otoban niteliğinde (yüksek standartlı) otoyol bulunmamaktadır. Bununla birlikte Kırgızistan ve Tacikistan'da birinci sınıf yol da yoktur. Söz konusu iki ülkede de yollar düşük kalitededir. Türkmenistan'da ise 60 km birinci sınıf yol olmasına karşılık, ikinci sınıf yol yoktur, karayollarının neredeyse tamamı üçüncü sınıf yollardan oluşmaktadır (Tablo 1). Azerbaycan'da üçüncü sınıf ve daha altındaki kalitede karayolu bulunmakta, karayolunun 280 km birinci sınıf, 1.184 km ise ikinci sınıftır.

Ülkeler	Demiryolu Yoğunluğu (1.000 km ² alanda demiryolu)			Karayolu Yoğunluğu (1.000 km ² alanda karayolu)			Asfaltlanmış Yol (Yolların yüzdesi olarak)			Karayolu Uzunluğu (Sınıflarına Göre ⁽¹⁾ , 2010)			
	1990	2000	2010	1990	2000	2009	2000	2005	2008	1.	2.	3.	Toplam
Azerbaycan	..	25,6	25,2	..	..	..	..	..	..	280	1.184	0	1.464
Kazakistan	5,4	5,0	5,3	..	..	36	..	91,2	89,9	557	5.407	6.389	12.828
Kırgızistan	..	..	2,2	..	..	177	91,1	..	..	0	604	682	1.695
Özbekistan	..	8,6	9,9	170	192	..	87,3	..	..	1.195	1.101	670	2.966
Tacikistan	..	..	4,4	213	198	..	..	..	..	0	966	0	1.907
Türkmenistan	..	..	6,6	45	51	..	81,2	..	..	60	0	2.120	2.204
Kuzey ve Orta Asya	5,5	5,4	5,5	59	..	65	..	83,8	..	4.815	24.695	10.314	42.525
Avrupa	50,5	47,2	49,9	1.139	1.079	1.133	85,2	..	..	..	..	..	..
Dünya	8,0	8,2	9,3	224	..	271	..	..	..	..	..	..	..

(1) 3. sınıfın altında yollar gösterilmemekle birlikte toplam karayolu uzunluğunda bu yollarda yer almaktadır.

Tablo 1. Bazı Ulaşım Altyapı Göstergeleri Kaynak: UNESCAP (2013)

Kazakistan ulaşım sistemi verimlilik (*efficient*) ve maliyet-etkinlik (*cost-effective*) açısından diğer Orta Asya ülkelerine göre daha iyi durumda olsa da gelişmiş ülkelerin oldukça gerisindedir (Kie ve Akhmet 2009). Geniş bir yüzölçümüne sahip ülkenin ulaşım ağlarında altyapı ve kullanılan teknoloji yetersiz ve eskimiştir. Bu ise ekonomik faaliyetlerde taşıma maliyetlerini artırmaktadır. Bir nihai malda taşıma maliyetleri %8 ile %11 arasında iken, bu oranlar sanayileşmiş ülkelerde %4-%4,5'tir. Uluslararası kargolardan istenen teknik ve dokümantasyon şartlarının fazlalığı, bu ülkenin ulaşım ağlarının dünya ile entegrasyonu (bütünleşmesini) sınırlandırmaktadır (Kie ve Akhmet, 2009). 2004-2010 döneminde Kazakistan karayolu ulaşım altyapısını yenileme konusunda ilerlemeler sağlamış (yaklaşık 500 km birinci sınıf,) olsa da istenilen düzeye henüz ulaşmamıştır (UNESCAP, 2013).

Coğrafi konumu itibarıyla Orta Asya'nın merkezinde bulunan Özbekistan lojistik altyapısını geliştirme, ulaşım ağlarını yaygınlaştırma noktasında ilerlemeler sağlamıştır. 2004-2010 döneminde birinci ve ikinci sınıf karayollarının uzunluğu artarken, üçüncü sınıf ve daha alt kalitedeki kara yollarının uzunluğu ise kısalmıştır. Özbekistan 1.195 km ile diğer beş ülkeden daha uzun birinci sınıf karayoluna sahiptir. Buna karşılık ulaşım standartları, uluslararası standartlara ulaşmamıştır.

Tacikistan Çin, Orta Asya, Güney Asya ve Ortadoğu ülkeleri arasında bir köprü görevi görmektedir. Tacikistan karayolu yoğunluğu diğer bölge ülkelerine göre yüksek olmasına karşılık yol kalitesi oldukça düşüktür. Mevcut karayolu ulaşım ağının yaklaşık yarısı üçüncü sınıfta altında bir kaliteye sahiptir (UNESCAP, 2013). Sonuç olarak Orta Asya ülkeleri dünya pazarlarına ulaşımı yetersiz altyapı ile sağlamaktadır. Bölgenin en önemli ihracat kalemlerinden petrol ve doğalgazın dünya pazarlarına ulaşımı eski ve boru hatları gerçekleştirilse de henüz istenilen düzeyde olmayan boru hatları, dış ticaret potansiyelinin tam olarak değerlendirilememesine yol

açmaktadır. Yeni boru hatlarının açılması bölgenin ihracatına ve dünya ekonomisi ile daha fazla entegre olmasına katkı sağlayacaktır.

5.1 Orta Asya Ülkelerinin Lojistik Performansları

Dünya Bankası tarafından hesaplanan lojistik performans indeksinde (*LPI: Logistics Performance Index*) en yüksek değer 5, en düşük değer ise 1'dir. Bu değerlerde en iyi performanstan en düşüğe doğru beş parçaya ayrıldığında, Orta Asya ülkelerinin en düşük beşte birlik (1/5) kısım ile dördüncü beşte birlik kısım sınırında yer aldığı görülmektedir. 2014 yılı LPI raporundaki sıralamada (160 ülke arasında) en iyi performansla sahip Orta Asya ülkesi Kazakistan (88'inci) en düşük performansa sahip ülke ise Kırgızistan'dır (149'uncu). 2007-2014 dönemindeki dört rapor bir arada değerlendirildiğinde Kırgızistan'ın LPI değerinin giderek kötüleştiği (2.62'den 2.21'e), Kazakistan'ın ise bölge ülkeleri arasında en yüksek LPI değerine sahip olduğu, Tacikistan'ın LPI değerinin giderek yükseldiği (2012 hariç) söylenebilir. Türkmenistan için tek bir veri mevcut olduğu için karşılaştırma yapılamamıştır.

LPI'yi oluşturan 6 değişkende en yüksek ve en düşük değerlerin ülkelere göre dağılımı şu şekildedir (2014): *Gümrükte* en yüksek değer Azerbaycan'a (2.57) en düşük değer ise Özbekistan'a (1.80); *altyapıda* en yüksek değer Azerbaycan'a (2.71) en düşük değer ise Kırgızistan (2.05) ve Türkmenistan'a (2.06) aittir. Kazakistan *lojistik yeterlilik* (2.72), *takip ve izleme* (2.83) ile *zamanlamada* (3.24) bölgenin en iyi performansa sahip ülkesidir.

Ülkeler	Yıl	Uluslararası LPI Sıralaması	LPI Skoru	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Yük	Lojistik Yeterlilik	Takip ve İzleme	Zamanlama
Azerbaycan	2014	125	2,43	2,57	2,71	2,57	2,14	2,14	2,57
	2012	116	2,48	1,92	2,42	2,43	2,14	2,75	3,23
	2010	89	2,64	2,14	2,23	3,05	2,48	2,65	3,15
	2007	111	2,29	2,23	2,00	2,50	2,00	2,38	2,62
Kazakistan	2014	88	2,70	2,33	2,38	2,68	2,72	2,83	3,24
	2012	86	2,69	2,58	2,60	2,67	2,75	2,83	2,73
	2010	62	2,83	2,38	2,66	3,29	2,60	2,70	3,25
	2007	133	2,12	1,91	1,86	2,10	2,05	2,19	2,65
Kırgızistan	2014	149	2,21	2,03	2,05	2,43	2,13	2,20	2,36
	2012	130	2,35	2,45	2,49	2,00	2,25	2,31	2,69
	2010	91	2,62	2,44	2,09	3,18	2,37	2,33	3,10
Tacikistan	2014	114	2,53	2,35	2,36	2,73	2,47	2,47	2,74
	2012	136	2,28	2,43	2,03	2,33	2,22	2,13	2,51
	2010	131	2,35	1,90	2,00	2,42	2,25	2,25	3,16
	2007	146	1,93	1,91	2,00	2,00	1,90	1,67	2,11
Türkmenistan	2014	140	2,30	2,30	2,06	2,56	2,07	2,32	2,45
Özbekistan	2014	129	2,39	1,80	2,01	2,23	2,37	2,87	3,08
	2012	117	2,46	2,25	2,25	2,38	2,39	2,53	2,96
	2010	68	2,79	2,20	2,54	2,79	2,50	2,96	3,72
	2007	129	2,16	1,94	2,00	2,07	2,15	2,08	2,73
Almanya	2014	1	4,12	4,10	4,32	3,74	4,12	4,17	4,36
Singapur	2012	1	4,13	4,10	4,15	3,99	4,07	4,07	4,39
Yüksek Gelirli OECD Ülkeleri	2012		3,63	3,45	3,68	3,44	3,64	3,69	3,93
Üst-orta Gelirli Ülkeler	2012		2,84	2,57	2,72	2,83	2,77	2,87	3,27
Alt-orta Gelirli Ülkeler	2012		2,55	2,33	2,37	2,56	2,50	2,53	3,00

Tablo 2. 2007-2014 Döneminde Bazı Ülkelerin Uluslararası Lojistik Performans İndeksi **Kaynak:** World Bank (2014)

2010-2014 dönemindeki üç LPI verileri karşılaştırıldığında Azerbaycan'ın 89'dan 117'nciliğe düşüşünü uluslararası gönderi (yük), lojistik yeterlilik, takip ve izleme ile zamanlamadaki olumsuz gelişmeler etkilemiştir. Kazakistan'ın 62'den 88'nciliğe gerilemesinde gümrük, altyapı, uluslararası yük ve zamanlama önemli rol oynamıştır. Kırgızistan'ın 91'den 149'ncülüğe inmesinde gümrük, altyapı, uluslararası gönderi, lojistik yeterlilik, takip ve izleme ile zamanlamadaki performans düşüşleri etkili olmuştur. Tacikistan'ın 131'den 114'ncülüğe yükselmesinde belirleyici olanlar gümrük, altyapı, uluslararası gönderi, lojistik yeterlilik, takip ve izlemedeki

değerlerin artmasıdır. Özbekistan'ın 68'nden 129'nculuğa gerilemesinde temel belirleyiciler gümrük, altyapı, uluslararası gönderi (yük), lojistik yeterlilik, takip ve izleme ile zamanlama endekslerindeki değerlerin düşüşleridir.

Orta Asya ülkelerinin kara ile kaplı bir coğrafyada bulunmaları lojistik performansları etkilediği bir gerçek olsa da ülkelerin dış ticaret ve lojistik ile ilgili politikalar bu olumsuz performansta etkilidir. Orta Asya ülkelerinin düşük performansında sadece sahip olduğu coğrafi konumun etkili olmadığını görmek için bu ülkeleri açık denizlere kıyısı olmayan bazı Afrika ülkeleri ile karşılaştırmakta fayda vardır. Orta Asya ülkelerinin tamamı 2012 yılı LPI sıralamasında Burundi, Mali, Zambiya ve diğer denize kıyısı olmayan Afrika ülkelerinin üstünde yer alırken, 2014 yılındaki sıralamada sadece Kazakistan (88) söz konusu Afrika ülkelerinin (*Burundi (107), Mali (119) ve Zambiya'nın (123)*) üstünde yer almıştır. (World Bank, 2012 ve 2014).

6 Orta Asya Ülkelerinin Dış Ticaretinde Taşıma Maliyetleri

Orta Asya ülkelerinden Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Tacikistan başkentlerinin en yakın limana uzaklığı yaklaşık 4.000 km'dir. Açık denizlere kıyısı olmayan bu ülkelerin gelişmiş dünya piyasalara ulaşım için uzun mesafelerin kat etmesi gerekmektedir. Bu nedenle Orta Asya ülkelerinin dış ticaret maliyetlerinde taşıma maliyetleri önemli rol sahiptir. Dünyada en düşük maliyetle ihracat yapılan ülke olan Malezya (*konteynır başına maliyet 450 dolar*) ile Orta Asya'da en düşük maliyetle ihracat ülke olan Azerbaycan (*konteynır başına maliyet 3.540 dolar*) arasında yaklaşık 7 kat fark vardır (Doing Business, 2013). İhracat maliyeti yüksek gelirli OECD ülkelerinde ortalama 1.070 dolar iken, dünyanın en az gelişmiş ülkelerinin bulunduğu Sahra-altı Afrika'sında ortalama 2.108 dolardır. Orta Asya'da en düşük maliyetle ihracat yapan ülke 3.540 dolar ile Azerbaycan'dır (en yüksek ülke 8.650 dolar ile Tacikistan). Tablo 3'ten Azerbaycan ve Kazakistan dışındaki ülkelerin ihracat maliyetlerinin yaklaşık %85'lik kısmının yurtiçi nakliye ve taşımaya ait olduğu görülebilir.

İthalat maliyetleri açısından bakıldığında dünyada en düşük maliyet ile ithalat yapan Malezya (*konteynır başına 435 dolar*) ile Orta Asya'da en düşük maliyet ile ithalat yapan Azerbaycan (*konteynır başına 3.560 dolar*) arasında fark yaklaşık 7 kattır (Doing Business, 2013). İthalat maliyetleri yüksek gelirli OECD ülkelerinde 1.090 dolar, Sahra-altı Afrika'sında ise 2.793 dolardır. Dünyanın en yüksek maliyet ile ithalat yapan ülkesi olan Tacikistan (10.250 dolar) ile az gelişmiş Sahra-altı Afrika'sı arasındaki fark, 2,5 kat civarındadır (Doing Business, 2013). Orta Asya'da ithalat maliyetlerinde, ihracatta olduğu gibi, taşıma maliyetleri önemli yer tutmaktadır. Tacikistan'da ithalat maliyetlerinin yaklaşık %87'lik kısmı yurtiçi nakliye ve taşımaya aittir (Tablo 3).

7 Orta Asya Dış Ticaretinde Fiziki Uzaklık ve Taşıma Şeklinin Lojistik Maliyetlere Etkisi

Orta Asya dış ticaretinde fiziki uzaklığın yanı sıra çoklu taşıma şekilleriyle (karayolu-demiryolu- denizyolu gibi) nedeniyle yükleme/boşaltma yapılan terminallerin fazlalığı, gümrükleme, fiziki kontrol, depolama, istenen evrak sayısı, altyapı, resmi izinler ve harçlar gibi pek çok faktör, lojistik maliyetleri etkilemektedir. Fiziki mesafenin yaratmış olduğu maliyetlere yüksek transit ücretleri, altyapı eksiklikleri, yolsuzluk ve rüşvet parametreler de eklenince lojistik maliyetler daha da artmakta ve ihracat ve ithalat için ortalama süreler de uzamaktadır. Yukarıdaki etkenlerde dikkate alındığında ülkelerin birbirine yakınlığı ve kolay ulaşılabilir olmaları ile açık denizlere kıyıların bulunması dış ticareti kolaylaştırmaktadır. Bunların bir sonucu olarak açık denizlere kıyısı olmayan ülkelerin ticareti denize kıyısı olan ülkelere daha azdır (ortalama %30) (Arvis vd. 2007). Yüksek taşıma maliyetlerinin de etkisiyle uluslararası ticarete ortalama uzaklık giderek kısalmakta ülkeler daha ziyade komşu veya yakın ülkelerle ticarete yönelmektedir.

Uluslararası ticarete en ucuz taşıma şekli, denizyoludur. Orta Asya ile dış ticarete sadece deniz yolunun kullanılması şansı oldukça sınırlıdır. Ticarete konu olan malların yapısı (hammadde, nihai ürün, düşük veya yüksek katma değerli ürün) bölge dış ticaretinde taşıma şeklini belirlemektedir. Orta Asya dış ticaretinde petrol ve doğalgaz gibi önemli ihraç kalemlerinin taşınması sadece karadan yapılmaktadır (karayolu, demiryolu ve büyük ölçüde boru hattı ile). En yakın limanlara çoklu taşıma şekli (*karayolu-demiryolu-iç su yolu-karayolu*) ile ulaşan mallar deniz yolu uzak pazarlara ulaşmaktadır. Çoklu taşımadaki indirim-bindirme, depolama gibi lojistik faaliyetleri ticaret maliyetlerini artırmaktadır. Fakat Orta Asya dış ticaretinde taşıma maliyetlerinin büyük bir kısmı bu ülkelerdeki taşıma maliyetlerinden kaynaklanmaktadır.

Ticarete taşıma şeklinde önemli bir faktör, ulaşım maliyetleri ve taşınan malların toplam değeri arasındaki ilişkidir. Havayolu taşımacılığı zaman açısından önemli bir üstünlüğe sahip olsa da pahalı bir taşıma (ulaşım) şekli olduğu için düşük katma değerli mallar havayolu taşınmamaktadır. Bu ise kara ile kaplı olmanın dezavantajını ortadan kaldıracabilecek konumdaki havayolu seçeneğinin göz ardı edilmesine neden olmaktadır. Yüksek ulaşım maliyetleri, ihracatlarının önemli bir kısmı hammaddeye dayanan Orta Asya ülkeleri için ciddi bir sorundur.

7.1 Ticaretin Kolaylaştırılması ve Şeffaflığın Lojistik Maliyetlere Etkisi

Dış ticaretin kolaylaştırılması özellikle gümrük işlemlerinin şeffaflığı ve işlemlerin sadeliği, istenen evrakların sayısı, dış ticaret işleminde sürenin uzunluğunu ve maliyetleri etkilemektedir. Orta Asya ülkelerinde dış ticaret işlemi yapmak için gerekli evrak sayısı gelişmiş ülkelerden oldukça fazladır. İhracat için Fransa'da 2 evrak yeterli iken (*yüksek gelirli OECD üyelerinde 4 ve Sahra-altı Afrika'sında ise ortalama 8*) Orta Asya ülkelerinin çoğunda 10'dan fazla evrak istenmektedir. İthalat için en fazla evrak Özbekistan'da istenmektedir (14 adet belge). Orta Asya ülkeleri dış ticaret açısından coğrafyanın yaratmış olduğu engellere başka engeller ekleyerek dış ticareti daha zorlaştırmakta ve maliyetli hale getirmektedirler.

Orta Asya ülkelerinin açık denizlere kıyılarının bulunmaması ve diğer engeller dış ticarete hem süreyi hem de maliyetleri ciddi oranda etkilemektedir. Orta Asya ülkeleri için şeffaflık ciddi bir sorun olduğu için dış ticareti de etkilemektedir. Dış ticarete istenen evrak sayısı ve dış ticaret işlemlerinin tamamlanma süresi sanayileşmiş ülkelerle karşılaştırıldığında olumsuz bir tablo ortaya çıkmaktadır. Uluslararası Şeffaflık Örgütü'nün yayınlamış olduğu Yolsuzluk Algılama Endeksi'nde Orta Asya ülkelerinin verileri şeffaflığın az, yolsuzluğun ise yaygın olduğunu göstermektedir. 177 ülke arasında üstten alta doğru Azerbaycan (127), Kazakistan (141), Kırgızistan (151), Tacikistan (156), Türkmenistan (169) ve Özbekistan (170) şeklinde sıralanmaktadır (Transparency International, 2013). Bu olumsuz tablo lojistik faaliyetlerin her aşamasında ciddi sıkıntılara yol açmaktadır.

7.2 Orta Asya Dış Ticaret İşlemlerinde Sürenin Maliyetlere Etkisi

Dünyada uluslararası ticaret işlemlerinin çok kısa sürede gerçekleştiği ülkeler genelde açık denizlere kıyısı olan ve liberal dış ticaret politikaları izleyen ülkelerdir. 2013 verilerine göre Danimarka, Estonya, Hong Kong ve Singapur gibi ülkelerde ihracat ortalama 6 günde gerçekleşirken (*yüksek gelirli OECD ülkeleri ve Sahra Altı Afrika'sı ortalama 11 ve 31 gün*), Azerbaycan'da ihracat için ortalama 28 gün gereklidir (Doing Business, 2013). Orta Asya'da geniş bir coğrafyaya sahip olan Kazakistan'da ihracat için gerekli ortalama süre 2,5 aydan fazladır (81 gün). Danimarka'da ihracat ile ilgili bütün süreçler 6 günde tamamlanırken (Business Doing, 2013), Özbekistan ihracatında gümrükleme ve teknik kontrol için 5, yurt içi nakliye ve taşıma için 45 gün gerekmektedir (Tablo 3).

Azerbaycan'da ihracat için toplam 28 günlük sürenin yaklaşık yarısı (15 gün) gerekli evrakların tamamlanmasında, toplam sürenin dörtte biri ise nakliye ve taşıma işlemlerinde geçmektedir. Özbekistan'da evrakların hazırlanması yaklaşık bir aydır. Belgelerin fazlalığı ve bekleme süreleri de dikkate alındığında Orta Asya ülkelerinde ciddi bir bürokrasi mevcudiyetinden söz edilebilir. İhracatın en uzun süre aldığı ülke ise Kazakistan'dır (81 gün). Bu ülkede toplam sürenin yarıdan daha fazlası (46 gün) yurt içi nakliye ve taşıma faaliyetleri ile ilgilidir. Nakliye ve taşıma işlemlerinde süre uzadıkça maliyetlerde artmaktadır. Bu ise 4.885 dolarlık ihracat maliyetinin 3.800 dolarlık kısmına eşittir. Ülke coğrafyasının genişliği, açık denizlere en uzaklık ve altyapının yetersizliği, bu durumun başlıca nedenidir.

İhracat Prosedürleri	Azerbaycan		Kazakistan		Kırgızistan		Özbekistan		Tacikistan	
	Süre (gün)	Maliyeti (Dolar)	Süre (gün)	Maliyeti (Dolar)	Süre (gün)	Maliyeti (Dolar)	Süre (gün)	Maliyeti (Dolar)	Süre (gün)	Maliyeti (Dolar)
Belgeler hazırlık	15	515	21	330	23	210	31	285	20	700
Gümrükleme ve teknik kontrol	4	425	9	425	3	300	5	200	3	550
Limanlar ve terminal elleçleme	2	300	5	330	3	150	5	300	3	200
Yurtiçi nakliye ve taşıma	7	2.300	46	3.800	34	3.700	38	4.000	45	7.200
Toplamları	28	3.540	81	4.885	63	4.360	79	4.785	71	8.650
İthalat Prosedürleri	Süre (gün)	Maliyeti (Dolar)	Süre (gün)	Maliyeti (Dolar)	Süre (gün)	Maliyeti (Dolar)	Süre (gün)	Maliyeti (Dolar)	Süre (gün)	Maliyeti (Dolar)
Belgeler hazırlık	14	535	21	310	25	280	46	335	20	580
Gümrükleme ve teknik kontrol	3	425	9	425	11	420	8	200	4	420
Limanlar ve terminal elleçleme	2	300	4	330	3	300	3	300	3	300
Yurtiçi nakliye ve taşıma	6	2.300	35	3.800	36	4.150	38	4.400	45	8.950
Toplamları	25	3.560	69	4.865	75	5.150	95	5.235	72	10.250

Tablo 3. Dış Ticaret İşlemlerinde Süre ve Maliyetler *Kaynak: Doing Business (2013)*

Dünyada ithalatın ortalama olarak en kısa sürede gerçekleştiği ülke, 4 gün ile Singapur'dur (*yüksek gelirli OECD ülkeleri ve Sahra Altı Afrika'sı ortalamaları 10 ve 38 gün*) (Doing Business, 2013). Orta Asya'ya bakıldığında ithalat için en uzun süre, 95 gün ile Özbekistan'a (*dış ticarete sıkı devlet kontrolü mevcut ve yoğun ithal ikameci sanayileşme uygulanmakta*) aittir. Azerbaycan diğer bölge ülkelerine göre açık denizlere daha yakın ayrıca dış ticarete istenen evrak sayısı ve bunun için gerekli olan süre daha az olduğu için ithalat için ortalama süre 25 gündür. Buna karşılık Kırgızistan'da ihracat için gerekli evrakların hazırlanması 25 gündür.

Orta Asya ülkelerinde önceki yıllarla karşılaştırıldığında ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik önlemlerin yanı sıra altyapıların yenilenmesi ve yeni teknolojilerin daha fazla kullanımı ile birlikte dış ticaret işlemlerinin tamamlanması için gerekli olan ortalama süre azalmakla birlikte mevcut süreler de oldukça uzundur. Dış ticaret için gerekli evrakların sayıca fazlalığı ve bunların tamamlanması ile sürenin uzunluğu ciddi bir olumsuzluktur.

8 Ulaşım Altyapısını Geliştirmeye Yönelik Projeler ve Bölgesel İşbirliği

Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından 1990'lı yıllarda Orta Asya ülkeleri yetersiz ulaşım altyapısı nedeniyle nispeten yakın bölgesel piyasalardan bile izole idi. Sovyet döneminin ardından Orta Asya ülkeleri hem yakın bölgelerle hem de dünya her alanda ilişkilerini artırmak istemiştir. Bölgede bulunan önemli enerji kaynakları (petrol), madenler ve sanayi açısından önemli tarım ürünleri (pamuk gibi) Orta Asya ülkelerinin dünya ekonomisi ile entegre olmasını (bütünleşmesini) daha cazip hale getirmiştir. Bölgenin dünya pazarları ile bütünleştirilmesinde en önemli sorunlarda birisi de yetersiz ulaşım altyapısıdır.

Kara ile kaplı bir coğrafyada yer almak bir ülke için önemli bir dezavantaj yaratsa da alınacak tedbirler olumsuzluğu azaltabilmektedir. Açık denizlere kıyısı olmayan Orta Asya ülkeleri ile Orta Avrupa ülkeleri karşılaştırıldığında Orta Asya ülkelerinin coğrafi, ekonomik ve kurumsal konularda engelleri artırırken, Orta Avrupa ülkelerinin coğrafi, ekonomik ve kurumsal alandaki güçlerini birleştirdikleri görülmektedir (Raballand, 2003, 521). Ülkelerin kendi ulusal çabaları ile ulaşım altyapılarını modernleştirme ve dünya ile entegre etme çabasının etkileri sınırlıdır. Bu ülkelerde ulaşım ile ilgili projeler hem maliyetli hem de birden fazla ülkeyi ilgilendirdiği için plan, proje, finansman ve uygulama noktasında uluslararası bir koordinasyonu gerekli kılmaktadır.

Orta Asya ülkelerinin uluslararası ulaşım koridoru projelerine katılımı ulaşım altyapısının dünya ile entegre olması ve standardının yükseltilmesi açısından önemlidir. Bu bağlamda **Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru** (*TRACECA: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia*) ile Orta Asya'nın Hazar Denizi, Kafkasya ve Karadeniz geçişi olarak Avrupa'ya bağlanmasını hedeflemektedir. Amaç ülkeler arasındaki ekonomik ilişkileri, dış ticareti, ulaşımı ve iletişimi geliştirmektir. 2000'li yıllarda **Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Sosyal Komisyonu**'nun (*UNESCAP: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific*) öncülüğünü yaptığı bir başka projede amaç, kara ile kaplı ve transit konumdaki gelişmekte olan Asya ülkelerinin ulaşım altyapılarını entegre etmek ve yenilemektir. Bu proje kapsamında 3 ulaşım koridoru Orta Asya ülkelerini ilgilendirmektedir. Ulaşım ile ilgili bir başka proje ise Asya Kalkınma Bankası'nın (ADB) **Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı**'nın (*CAREC: Central Asia Regional Economic Cooperation*) ulaşımı ve ticareti kolaylaştırmaya yönelik stratejisidir. Ulaşım ile ilgili 80 projenin 33'ü tamamlanmış, geri kalan 47 projenin 37'sinde çeşitli nedenlerle gecikmeler olmakla birlikte bu projelerin yaklaşık %40'ı tamamlanmıştır (CAREC, 2013). Ayrıca ticareti kolaylaştırma açısından her gümrük kapısında beklemeyi azaltacak tek pencere (*single windows*) sistemini bölge ülkeleri arasında geliştirmek için gerekli altyapının oluşturulması noktasında CAREC'in çalışmaları mevcuttur.

Orta Asya'da ulaşım altyapısına yönelik projeler uzun vadeli projeler olup pek çok ülkeyi kapsadığı için farklı nedenlerle gecikebilmektedir. Bu projelerin tamamlanmasının yanı sıra ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik her türlü önlem bölge ülkelerinin hem kendi aralarındaki ticarete hem de dünyanın geri kalan ülkeleri ile olan ticaretine ciddi katkı sağlayacaktır. Lojistik maliyetlerin azaltılması ve ticareti kolaylaştırıcı önlemlerin etkin bir şekilde uygulanmasında bölgesel kuruluşlar ve inisiyatiflere önemli rol düşmektedir. Bu kapsamda ulaşım altyapılarının modernleştirilmesi, ulusal şebekelerin birbirine entegre edilmesi ve diğer ortak projelerde Orta Asya'ya yönelik çalışmaları olan kuruluşların hem kendi üyeleri arasında hem de diğer bölgesel kuruluşlarla etkin işbirliği gereklidir. Dolayısıyla Avrasya Ekonomik Topluluğu (*EurAsEc*), Ekonomik İşbirliği Örgütü (*ECO*), Asya Kalkınma Bankası (*ADB*), BM Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (*UNESCAP*), Karadeniz Ekonomik İşbirliği (*KEİ*) ve diğer bölgesel kuruluşların ortak çalışmaları ulaşım ile ilgili sorunları önemli ölçüde ortadan kaldıracaktır. Böylece dış ticaretin önünde lojistik maliyetlerin yüksekliği ile ilgili engeller büyük ölçüde azalacaktır. Diğer yandan transit geçişlerde beklemeleri azaltacak tek pencere sisteminin daha etkili bir şekilde uygulanması, gümrüklerin modernize edilmesi ve bu kapsamda ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik önlemler taşıma ve lojistik maliyetleri azaltırken, dış ticaret potansiyelinin daha iyi değerlendirilmesini sağlayacaktır.

9 Sonuç

Sonuç olarak soyut dış teorisinin sıfır olarak varsaydığı taşıma (geniş anlamda lojistik) maliyetleri dış ticaret etkileyen ana faktörlerdendir. Bazı neoklasik iktisatçılar taşıma maliyetlerinin dış ticareti etkilediğini ifade etmiş olsalar da taşıma maliyetlerinin dış ticarete etkisi yeni dış ticaret teorilerinde daha kapsamlı ele alınmıştır. Dış ticareti açıklamaya yönelik yeni teoriler taşıma maliyetlerinin malların üretim yerlerini ve dış ticareti etkilediğini belirtmektedirler. Ampirik çalışmalara bakıldığında ise taşıma maliyetlerini etkileyen unsurlar fiziki uzaklık, coğrafya, ülkelerin açık denizlere kıyısının bulunup bulunmaması, taşımacılığın şekli (tekli ve çoklu model) ulaşım ve haberleşme altyapılarıdır. Orta Asya ülkeleri kara ile kaplı bir coğrafyada yer almakta, daha çok hammadde ihracatçı ve düşük katma değerli mallar ihraç etmektedir. Petrol ve doğalgaz gibi hammaddeler en yakın limana kadar karadan boru hatları ve demiryolları ile taşınmaktadır. Düşük katma değerli mallarda havayolu taşıma ücretlerinin yüksekliği nedeniyle dış pazarlara karayolu ile taşınmaktadır.

Orta Asya'da dış ticarete yurtiçi nakliye ve taşımanın maliyeti ülkelere göre 2.300 dolar ile yaklaşık 9.000 arasında değişmektedir. Ülkelere göre farklılık arz etmekle birlikte taşıma maliyetleri toplam ticaret maliyetlerinin yaklaşık %65 ile %90'nını oluşturmaktadır. Gümrükleme ve teknik kontrol ile liman ve çeşitli terminallerdeki elleçleme süre ve maliyetleri, gelişmiş ülkelere göre oldukça yüksektir. Orta Asya ülkelerinde dış ticaret işlemlerinde gerekli belgelerin (evrakların) hazırlanması oldukça uzun süreler almaktadır. Bu sürelerin en kısa olduğu Azerbaycan'da, gerekli evrakların tamamlanması toplam ihracat/ithalat sürelerinin yarısından daha fazladır. Özetle Orta Asya'da dış ticarete sürelerin uzun ve maliyetlerin yüksek olmasının temel sebepleri aşırı bürokrasi, yetersiz ulaşım ve lojistik altyapılarıdır.

Orta Asya ülkelerinin lojistik performans indeks değerleri ile yolsuzluk algılama endeks değerleri gelişmiş ülkelere göre oldukça düşüktür. Lojistik performansın düşük olması taşıma ve diğer lojistik maliyetleri artırırken, yolsuzluk endeksindeki düşük değerler de yolsuzluğun ve rüşvetin bölgede yaygın olduğunu göstermektedir. Yetersiz ulaşım altyapısının yanı sıra depolama, elleçleme, gümrükleme ve diğer lojistik hizmetlerindeki altyapının yetersiz oluşu, gümrükler ve diğer resmi işlemlerdeki sürelerin uzun olması, yolsuzlukların yaygınlığı ve diğer etkenler, ticaret maliyetlerini artırmaktadır. Bu ise dış ticareti karlı olmaktan çıkarmakta hatta bazı durumlarda taşıma lojistik maliyetlerin yüksekliği tarifelerden daha fazla dış ticareti etkilemektedir. Lojistik maliyetlerdeki artış ülkeleri uzak mesafedeki ülkelerle ticaret yapma noktasında kararsızlığa itebilmektedir.

Orta Asya'nın kara ile kaplı olması dış ticaretin yanı sıra ekonomik ve sosyal konularda da önemli dezavantajlar yarattığı bir gerçektir. Orta Asya ülkelerinin dış ticaret potansiyellerini daha iyi bir şekilde değerlendirebilmeleri için özellikle taşıma maliyetlerinin (daha kapsamlı olarak lojistik maliyetlerini) düşürülmeleri gerekmektedir. Bölge ülkelerinin kendi ulusal projelerinin yanı sıra uluslararası kuruluşların projelerinin tamamlanması taşıma süre ve maliyetlerinde ciddi düşüşler sağlayacaktır. Ayrıca gümrük işlemlerinin sadeleştirilmesi, transit ticaretin kolaylaştırılması, taşımacılıkta gümrük kontrollerinin azaltılması dolayısıyla zaman kayıplarının önlenmesi için bölge ülkeleri arasında tek pencere sisteminin etkin bir şekilde uygulanması gerekmektedir. Lojistik hizmetler ve diğer süreçler için ciddi bir sorun olan rüşvet ve yolsuzluğun azaltılması bölge dış ticaretini geliştirecektir. Bölge ülkeleri coğrafyanın yarattığı olumsuzluklara kendileri de yeni engeller çıkarttukları için hem taşıma ve lojistik maliyetler artmakta hem de dış ticarete istenilen şekilde gelişmemektedir. Sonuç olarak bölgelerinin dış ticaretleri önündeki en büyük engellerden bir olan yüksek lojistik maliyetleri azaltmak için bölge ülkeleri arasındaki çok taraflı işbirliğinin geliştirilmesi gerekir. Böylece ulusal şebekelerin yenilenmesi, gelişmiş ülke standartlarına ulaşması ve ülkelerdeki ulaşım ağlarının birbirine bağlanması daha kısa sürede ve etkin bir şekilde gerçekleşecektir. Orta Asya ülkelerinin dünya ile entegrasyonunun önündeki ulaşım engeli büyük ölçüde ortadan kalkacaktır.

Kaynakça

- Ahmar, 2001. Orta ve Güney Asya Arasında Ulaşım Bağlantısı Karakorum Karayolu (KKK) Olay Araştırması, Avrasya Etüdüleri, Sayı. 20, s. 185-201.
- Anderson & van Wincoop, 2003. 'Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle', American Economic Review, 93/1, pp. 170-192.
- Arıcıoğlu, 2011. "İktisat Teorisinde Unutulmuş Bir Kavram: Mekân", Ekonomik Yaklaşım, Cilt: 22, Sayı: 81, s. 20, 21.
- Arvis vd., 2007. "The Cost of Being Landlocked: Logistics Cost and Supply Chain Reliability" World Bank Policy Research Working Paper, 4258, s. 3, 5, 6.
- Asadov, 2012. "Tajikistan's Transit Corridors and their Potential for Developing Regional Trade", University of Central Asia Institute Of Public Policy And Administration Working Paper No.6, p. 13.
- Aydınonat, 2007. Modern Uluslararası İktisat Teorisinin Kökenleri. Siyasal Kitabevi: Ankara, s.81
- Baier & Bergstrand (2001), 'The growth of world trade: tariffs, transport costs, and income similarity', Journal of International Economics, 53, 1-27

- Behar & Venables, “Transport costs and International Trade”, University of Oxford Department Of Economics Discussion Paper Series, 2010, p. 8, 9.
- Brun vd., 2005. “Has Distance Died? Evidence from a Panel Gravity Model”, World Bank Economic Review, 19, pp. 99-120.
- CAREC, 2014. Transport and Trade Facilitation Strategy 2020, s. 4.
- Carrère, 2006. “Revisiting The Effects Of Regional Trade Agreements On Trade Flows With Proper Specification Of The Gravity Model“, European Economic Review, Vol. 50/2, pp. 223- 247.
- Disdier & Head, 2008. ‘The Puzzling Persistence of the Distance Effect on Bilateral Trade,’ The Review of Economics and Statistics, 90 (1), pp. 37-48.
- Doing Business, 2013. Trading Across Borders. p. 6.
- Grigoriou, 2007. “Landlockedness, Infrastructure and Trade: New Estimates for Central Asian Countries”, The World Bank, Policy Research Working Paper,4335, p. 3.
- Kie & Akhmet, 2009. KAZAKHSTAN: Trade Facilitation and Logistics Development Strategy Report. Asian Development Bank,
- Limao & A Venables, 1999. ‘Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs ’, World Bank Policy Research Working Paper, 2257, p.16.
- Nordas & Piermartini, 2004. Infrastructure and Trade. World Trade Organization Staff Working Paper, ERSD-2004-04.
- Raballand, 2003. “Determinants of the Negative Impact of Being Landlocked on Trade: An Empirical Investigation Through the Central Asian Case”, Comparative Economic Studies, 45, 520–536.
- Radelet & Sachs, 1998. “Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth”, yayımlanmamış tebliğ
- Radelet & Sachs, 1999, Shipping costs, manufactured exports, and Economic Growth. Mimeo. HIID, Cambridge, MA
- Transparency International, 2013. The 2013 Corruption Perceptions Index, London.
- UNCTAD, 2003. Challenges and Opportunities for Further Improving the Transit Systems and Economic Development of Landlocked and Transit Developing Countries.
- UNDP vd., 2013. Trade, Trade Facilitation And Transit Transport Issues For Landlocked Developing Countries
- UNESCAP, 2013. Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2013, p. 290.
- World Bank, 2012. Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy. p. 38, 39.